

## FARG'ONADA TEMIRYO'L TARIXI

**Salohiddinova Azizaxon Husenjonzoda**

Farg'ona davlat universiteti

Filologiya va tillarni o'qitish: o'zbek tili yo'nalishi

3-bosqich talabasi.

**Annotatsiya** Ushbu maqola Farg'ona vodiysida temir yo'l transportining paydo bo'lishi va rivojlanish tarixini chuqur tahlil qiladi. Temir yo'llarning mintaqa iqtisodiyoti, savdo aloqalari va aholi turmush tarziga ko'rsatgan ta'siri atroflicha o'rganiladi. Tadqiqotda arxiv materiallari, davriy nashrlar va ilmiy adabiyotlarga asoslanib, temir yo'l qurilishining asosiy bosqichlari va ularning mintaqaviy ahamiyati yoritilgan. Maqola Farg'ona temir yo'llarining mintaqa taraqqiyotidagi o'rni va kelajak istiqbollarini baholaydi.

**Kalit so'zlar:** Farg'ona, Temir yo'l, Tarix, Transport, Rivojlanish, Infratuzilma, Turkiston, Iqtisodiyot

**Kirish** Markaziy Osiyo mintaqasida temir yo'llarning paydo bo'lishi va rivojlanishi hududning ijtimoiy-iqtisodiy, siyosiy va madaniy hayotida tub burilish yasagan muhim tarixiy voqeadir. Rossiya imperiyasi tomonidan XIX asr oxirida boshlangan temir yo'l qurilishi harbiy-strategik, ma'muriy nazorat va iqtisodiy maqsadlarni ko'zlagan holda amalga oshirilgan.<sup>1</sup> Ayniqsa, Farg'ona vodiysi o'zining boy qishloq xo'jaligi resurslari, xususan paxtachilik salohiyati, shuningdek, rivojlangan sanoati bilan mintaqaning eng muhim iqtisodiy markazlaridan biri hisoblangan. Shu sababli, Farg'ona temir yo'lining tarixi nafaqat transport infratuzilmasining rivojlanishini, balki butun mintaqaning modernizatsiya jarayonlarini, uning jahon iqtisodiyoti bilan integratsiyasini ham aks ettiradi. Ushbu maqola Farg'ona temir yo'lining mintaq tarixidagi o'rni va ahamiyatini

---

<sup>1</sup> Mirzayev, M. A. (2022). O'zbekiston temir yo'l transporti rivojlanishining tarixiy bosqichlari va uning iqtisodiy ahamiyati. Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, (4), 123-135.

chuqur tahlil qilishga, uning turli tarixiy davrlardagi transformatsiyasini yoritishga bag'ishlangan.

Temir yo'lining Farg'ona vodiysiga kirib kelishi 1898-1899 yillarga to'g'ri keladi, bu esa mintaqaning iqtisodiy landshaftini tubdan o'zgartirib yubordi. Dastlabki harbiy ehtiyojlardan tashqari, temir yo'l paxta va boshqa qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishni sezilarli darajada tezlashtirdi, savdo hajmini oshirdi va yangi sanoat korxonalarining paydo bo'lishiga turtki berdi. Sovet davrida temir yo'l tarmog'i yanada kengaytirilib, elektrlashtirish va dizel lokomotivlariga o'tish kabi texnik taraqqiyot bosqichlarini boshdan kechirdi, bu esa mintaqaning sanoat salohiyatini oshirishda va Ikkinchi jahon urushi yillarida strategik yuklarni tashishda hal qiluvchi rol o'ynadi [1]. Mustaqillik yillarida esa Farg'ona temir yo'li zamonaviy talablarga javob beradigan darajada yangilanib, mintaqaviy va xalqaro transport koridorlarining muhim bo'g'iniga aylandi. Ushbu tadqiqot Farg'ona temir yo'lining paydo bo'lishidan to bugungi kungacha bo'lgan evolyutsiyasini, uning iqtisodiy, ijtimoiy va madaniy hayotga ta'sirini kompleks yoritishni maqsad qilgan.

### **Asosiy qism**

Farg'ona temir yo'lining tarixi mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy transformatsiyasining muhim ko'zgusidir. Temir yo'lining paydo bo'lishi va dastlabki qurilish bosqichlari XIX asr oxiri – XX asr boshlarida Rossiya imperiyasining Markaziy Osiyodagi strategik manfaatlari bilan chambarchas bog'liq bo'lgan. Transkaspiy temir yo'li, 1879-yilda Qo'qon xonligi ustidan qozonilgan g'alabadan so'ng boshlangan bo'lib, dastlab harbiy maqsadlarga xizmat qilgan. Dastlabki 26 kilometrlik qismi 1880-yil sentabrda yakunlangan va tez orada 1881-yilga kelib Qizil Arvotgacha (232 km) yetkazilgan. Bu dastlabki bosqichlarda temir yo'lining asosiy vazifasi imperatorlik Rossiya armiyasining mahalliy qarshiliklarga qarshi harakatlarini qo'llab-quvvatlash edi. Keyinchalik, temir yo'lining strategik ahamiyati kengroq tan olinib, 1885-yilga kelib Ashxobodga, 1886-yilga kelib Marvga yetib borgan. 1888-yilda Samarqandgacha

kengaytirilishi bilan mintaqaning eng muhim savdo va madaniy markazlaridan biri imperiya transport tarmog'iga ulandi.<sup>2</sup>

Farg'ona vodiysiga temir yo'lining kirib kelishi 1898-1899-yillarga to'g'ri keladi, bu esa mintaqaning iqtisodiy landshaftini tubdan o'zgartirib yubordi. Temir yo'lining Toshkent va Andijongacha yetib kelishi 1898-yilda yakunlangan bo'lib, bu Farg'ona vodiysining Rossiya imperiyasining markaziy hududlari bilan bevosita bog'lanishini ta'minladi. Bu davrda Farg'ona vodiysi o'zining boy qishloq xo'jaligi resurslari, ayniqsa paxtachilik salohiyati va rivojlangan sanoati bilan mintaqaning eng muhim iqtisodiy markazlaridan biri sifatida ajralib turardi. Temir yo'l qurilishi nafaqat harbiy-strategik, balki iqtisodiy maqsadlarni ham ko'zlagan holda amalga oshirilgan bo'lib, paxta va boshqa qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishni sezilarli darajada tezlashtirdi, savdo hajmini oshirdi va yangi sanoat korxonalarining paydo bo'lishiga turtki berdi. 1901-yilda Amudaryo ustidan doimiy ko'priq qurilishi va 1906-yilda Toshkent-Orenburg liniyasining yakunlanishi Markaziy Osiyoni Yevropa tarmoqlari bilan bog'lab, Moskvagacha bo'lgan sayohat vaqtini sezilarli darajada qisqartirdi [1, 4]. Bu dastlabki bosqichlarda Farg'ona temir yo'li mintaqaning xomashyo bazasi sifatida imperiya iqtisodiyotiga integratsiyalashuvida hal qiluvchi rol o'ynadi.

Farg'ona temir yo'lining mintaqqa iqtisodiy, ijtimoiy va madaniy hayotiga ta'siri juda keng qamrovli bo'ldi. Iqtisodiy jihatdan, temir yo'l paxta eksportini misli ko'rilmagan darajada oshirdi. Masalan, 1888-yilda 873 092 pud paxta eksport qilingan bo'lsa, 1893-yilga kelib bu ko'rsatkich 3 588 025 pudga yetdi. Farg'ona vodiysi bu o'sishga katta hissa qo'shgan asosiy hududlardan biri edi. Temir yo'l orqali nafaqat paxta, balki boshqa qishloq xo'jaligi mahsulotlari, jumladan g'alla, ipak, meva va sabzavotlar ham tashilgan. Shu bilan birga, temir yo'l mintaqaga shakar, yog'och va turli xil sanoat tovarlari kabi mahsulotlarning importini ham osonlashtirdi. Bu esa mahalliy bozorlarning

---

<sup>2</sup> Xolmatov, A. X. (2021). Farg'ona vodiysi transport infratuzilmasini rivojlantirishning tarixiy shart-sharoitlari va istiqbollari. *Oriental Art and Culture*, (3), 45-52. – <https://orientart.uz/>

diversifikatsiyasiga va iste'mol madaniyatining o'zgarishiga olib keldi. Temir yo'lining mavjudligi Farg'ona vodiysida neftni qayta ishlash, kimyo, energetika, mashinasozlik, metallni qayta ishlash va qurilish materiallari kabi ko'p tarmoqli sanoat korxonalarining rivojlanishiga turtki berdi. Farg'ona-Marg'ilon, Qo'qon va Quvasoy kabi shaharlar sanoat markazlariga aylandi, bu yerda Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlari turli yoqilg'i va texnik moylar ishlab chiqardi.<sup>3</sup>

Ijtimoiy jihatdan, temir yo'l qurilishi va uning faoliyati yangi ishchi kuchining shakllanishiga, Rossiya imperiyasining turli hududlaridan muhojirlarning kelishiga va shaharlarning rivojlanishiga sabab bo'ldi. Temir yo'l stansiyalari atrofida yangi aholi punktlari paydo bo'ldi, mavjud shaharlar esa kengaydi va modernizatsiya qilindi. Temir yo'l ishchilari, ayniqsa Rossiya inqilobi va fuqarolar urushi davrida, siyosiy faollikning muhim subyektlariga aylandi. Masalan, 1917-yilda Toshkent Sovetining tashkil topishida temir yo'l ishchilarining roli katta bo'lgan, bu esa temir yo'l infratuzilmasining nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy-siyosiy ahamiyatini ham ko'rsatadi. Madaniy jihatdan, temir yo'l mintaqaga yangi texnologiyalar, g'arbiy g'oyalar va turmush tarzini olib kirdi. Bu esa mahalliy aholining dunyoqarashiga, urf-odatlariga va kundalik hayotiga ta'sir ko'rsatdi. Temir yo'l zamonaviylik va taraqqiyot ramziga aylandi, mintaqani global jarayonlarga integratsiyalashuviga xizmat qildi.

Sovet davrida Farg'ona temir yo'li tarmog'i yanada kengaytirilib, texnik taraqqiyot va infratuzilma rivojlanishining yangi bosqichlarini boshdan kechirdi. Inqilobdan so'ng temir yo'l millatlashtirilib, Sovet Ittifoqining yagona transport tizimiga integratsiyalashdi. Bu davrda mintaqaviy tarmoqlar birlashtirilib, keng ko'lamli rekonstruksiya va yangi liniyalar qurilishi amalga oshirildi. Masalan, 1925-yilda Amudaryo-Termiz liniyasi, 1928-1932-yillarda esa Jarqo'rg'on-Dushanbe liniyasi qurildi. Bu kengayishlar Markaziy Osiyo respublikalarining iqtisodiy aloqalarini mustahkamlashga va resurslarni markazga yetkazishga qaratilgan edi. Ikkinchi jahon urushi yillarida temir yo'l strategik yuklarni

---

<sup>3</sup> To'rayev, A. M. (2023). O'zbekiston temir yo'llari qurilishi va uning mintaqaviy iqtisodiyotga ta'siri (Farg'ona vodiysi misolida). Fan va texnologiyalar taraqqiyoti, (1), 88-95. – <https://fan-tex.uz/>

tashishda hal qiluvchi rol o'ynadi. 1941-1945-yillarda Toshkent-Angren liniyasining qurilishi front ehtiyojlari uchun muhim bo'lgan yuklarni, jumladan Farg'ona vodiysining neft, kimyo va qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishni ta'minladi.<sup>4</sup>

Urushdan keyingi davrda ham temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish davom etdi. 1957-yilda Chorjo'y-Qo'ng'iro't, 1962-yilda Navoiy-Uchquduq liniyalari ishga tushirildi. Texnik taraqqiyot nuqtai nazaridan, temir yo'l tarmog'i elektrlashtirildi va dizel lokomotivlariga o'tish bosqichlarini boshdan kechirdi. 1974-yilga kelib, butun temir yo'l tizimi to'liq dizel lokomotivlariga o'tkazildi, bu esa ko'plab depo va texnik xizmat ko'rsatish markazlari tomonidan qo'llab-quvvatlandi. 1963-yilda parom orqali Kaspiy dengizi orqali temir yo'l aloqasining o'rnatilishi va 1972-yilda 408 kilometrlik Qo'ng'iro't-Beyneu liniyasining qurilishi Markaziy Osiyoni Yevropa Rossiyasi bilan yanada mustahkam bog'ladi. Bu kengayishlar natijasida 1990-yilda temir yo'l orqali 1 milliard tonna yuk va 1,3 million yo'lovchi tashilgan. Farg'ona temir yo'li ushbu yagona Sovet transport tizimining ajralmas qismi bo'lib, mintaqaning sanoat salohiyatini oshirishda, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishda va aholi mobilligini ta'minlashda muhim rol o'ynadi. Sovet davridagi rejalashtirilgan iqtisodiyot sharoitida temir yo'l Farg'ona vodiysining boy resurslarini va sanoat markazlarini butun Sovet Ittifoqi bilan bog'lovchi asosiy arteriya vazifasini bajardi.<sup>5</sup>

Mustaqillik yillarida Farg'ona temir yo'lining modernizatsiyasi va kelajak istiqbollari O'zbekistonning transport strategiyasida ustuvor yo'nalishlardan biriga aylandi. Sovet ittifoqidan meros bo'lib qolgan temir yo'l infratuzilmasini zamonaviy talablarga javob beradigan darajada yangilash, mintaqaviy va xalqaro transport koridorlarining muhim bo'g'iniga aylantirish asosiy maqsad qilib qo'yildi. Bu davrda temir yo'l tarmog'ini

---

<sup>4</sup> Ismoilov, S. S. (2020). Turkiston temir yo'llari qurilishi va mahalliy aholi hayotiga ta'siri: tarixiy tahlil. O'zbekiston tarixi, (2), 67-75. – <https://history.uz/>

<sup>5</sup> Qodirov, R. A. (2022). Farg'ona vodiysida temir yo'l transportining shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. Xalqaro ilmiy-amaliy anjuman materiallari to'plami, Toshkent Davlat Transport Universiteti, 234-239.

elektrlashtirish, harakat tarkibini yangilash, zamonaviy signalizatsiya va aloqa tizimlarini joriy etishga katta e'tibor qaratildi. Xususan, Farg'ona vodiysining O'zbekistonning qolgan hududlari bilan to'g'ridan-to'g'ri temir yo'l aloqasini ta'minlash maqsadida strategik ahamiyatga ega bo'lgan yangi liniyalar qurildi. Masalan, Angren-Pop elektrlashtirilgan temir yo'l liniyasining ishga tushirilishi Farg'ona vodiysini Tojikiston hududidan o'tmasdan O'zbekistonning markaziy qismi bilan bog'ladi, bu esa mintaqaning transport mustaqilligini sezilarli darajada oshirdi va yuk tashish xarajatlarini kamaytirdi.

Farg'ona temir yo'li, vodiyni iqtisodiy jihatdan rivojlantirishda va uning eksport salohiyatini oshirishda muhim rol o'ynashda davom etmoqda. Mintaqaning neftni qayta ishlash, kimyo, to'qimachilik sanoati va qishloq xo'jaligi mahsulotlari (paxta, meva-sabzavotlar) eksporti uchun temir yo'l asosiy transport vositasi bo'lib xizmat qiladi [6]. Kelajakda Farg'ona temir yo'lining istiqbollari mintaqaviy va xalqaro transport koridorlariga yanada chuqurroq integratsiyalashuv bilan bog'liq. Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston temir yo'li kabi yirik loyihalar amalga oshirilganda, Farg'ona vodiysi bu yangi koridorlarning muhim tranzit nuqtalaridan biriga aylanishi mumkin. Bu esa mintaqaning iqtisodiy o'sishiga, savdo hajmining oshishiga va investitsiyalarni jalb qilishga xizmat qiladi. Shuningdek, yo'lovchi tashish xizmatlarini modernizatsiya qilish, yuqori tezlikdagi poyezdlar harakatini yo'lga qo'yish orqali Farg'ona vodiysi aholisi uchun qulay va tezkor transport imkoniyatlarini yaratish rejalashtirilgan. Temir yo'l infratuzilmasini raqamlashtirish, logistika markazlarini rivojlantirish va xalqaro standartlarga moslashtirish Farg'ona temir yo'lining kelajakdagi rivojlanishining asosiy yo'nalishlari hisoblanadi. Bu sa'y-harakatlar Farg'onani Markaziy Osiyoning transport va logistika xaritasida muhim markazga aylantirishga qaratilgan bo'lib, O'zbekistonning iqtisodiy taraqqiyoti va geosiyosiy mavqeini mustahkamlashga xizmat qiladi.

## **Xulosa**

Xulosa qilib aytganda, Farg'ona temir yo'li mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy transformatsiyasida markaziy rol o'ynagan, uni jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuviga xizmat qilgan. Rossiya imperiyasi davridan boshlab u paxta eksportini keskin oshirib,

sanoatni rivojlantirdi, shaharlarni kengaytirdi va madaniy almashinuvlarga yo‘l ochdi. Sovet davrida yagona transport tizimiga integratsiyalashib, texnik jihatdan takomillashdi va strategik ahamiyat kasb etdi. Mustaqillik yillarida esa zamonaviy infratuzilma yaratish, Angren-Pop liniyasi kabi strategik loyihalar orqali mintaqaviy aloqalarni mustahkamlash va xalqaro koridorlarga integratsiyalashuv Farg‘ona temir yo‘lining kelajakdagi barqaror rivojlanishini ta’minlamoqda.

### **Foydalanilgan adabiyotlar**

Mirzayev, M. A. (2022). O‘zbekiston temir yo‘l transporti rivojlanishining tarixiy bosqichlari va uning iqtisodiy ahamiyati. Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, 123-135. – <https://iqtisodiyot.uz/>

Xolmatov, A. X. (2021). Farg‘ona vodiysi transport infratuzilmasini rivojlantirishning tarixiy shart-sharoitlari va istiqbollari. Oriental Art and Culture, 45-52. – <https://orientart.uz/>

To‘rayev, A. M. (2023). O‘zbekiston temir yo‘llari qurilishi va uning mintaqaviy iqtisodiyotga ta’siri (Farg‘ona vodiysi misolida). Fan va texnologiyalar taraqqiyoti, 88-95. – <https://fan-tex.uz/>

Ismoilov, S. S. (2020). Turkiston temir yo‘llari qurilishi va mahalliy aholi hayotiga ta’siri: tarixiy tahlil. O‘zbekiston tarixi, (2), 67-75. – <https://history.uz/>

Qodirov, R. A. (2022). Farg‘ona vodiysida temir yo‘l transportining shakllanishi va rivojlanish bosqichlari. Xalqaro ilmiy-amaliy anjuman materiallari to‘plami, Toshkent Davlat Transport Universiteti, 234-239.

Sobirov, J. J. (2021). O‘zbekiston temir yo‘l transporti tizimining rivojlanishida innovatsion yondashuvlar va tarixiy tajriba. Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, (5), 110-118. – <https://iqtisodiyot.uz/>

Gʻaniyev, A. G. (2023). Fargʻona vodiysi hududlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida temir yoʻl transportining oʻrni va ahamiyati. Academic Research in Educational Sciences, (4), 156-163. – <https://academiapublisher.uz/>

Rustamov, B. I. (2020). Turkiston temir yoʻllari qurilishi va mintaqaviy iqtisodiyotga taʼsiri. Oʻzbekiston tarixi, (3), 55-62. – <https://history.uz/>

Norboyev, A. N. (2022). Fargʻona vodiysida temir yoʻl transportining paydo boʻlishi va uning mintaq hayotidagi oʻzgarishlar. Toshkent Davlat Transport Universiteti ilmiy-texnik jurnali, (2), 78-85. – <https://tdtu.uz/journals/>

Karimova, D. A. (2021). Oʻzbekiston temir yoʻl transporti tarixining dolzarb masalalari. Fan va jamiyat, (1), 99-105.