

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI  
OLIV TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI  
FARG'ONA DAVLAT UNIVERSITETI

**FarDU.  
ILMIY  
XABARLAR-**

1995-yildan nashr etiladi  
Yilda 6 marta chiqadi

4-2023

**НАУЧНЫЙ  
ВЕСТНИК.  
ФерГУ**

Издаётся с 1995 года  
Выходит 6 раз в год

<b>A.A.Abduxalimov</b>	
Andijon viloyatida sog'liqni saqlash muassasalari faoliyatidan.....	213
<b>F.K.Yusupjanova</b>	
Turli tizimli tillarda "head/bosh/ голова" somatik komponenti bilan makallarning qiyosiy-tipologik o'rganish .....	217
<b>F.M.Mamadjanov</b>	
Katta ma'lumotlar asrida milliy xavfsizlik tadqiqotlari.....	227
<b>M.Komilova</b>	
Imkoniyati cheklangan o'quvchilarni ta'limga jalb qilish .....	233
<b>A.A.Abduxalimov</b>	
Namangan viloyatidagi shifoxonalar faoliyati va ularning moddiy-texnik holati.....	239
<b>I.R.Asqarov, M.M.Akbarova, Z.A.Smanova</b>	
Portulaca oleracea o'simligining kimyoviy xossalari .....	242
<b>S.M.Isroilova</b>	
Muloqot qilish rus tilini oqitish jarayonida talabalarning kommunikativ kompetensiyasini shakllantirish.....	249
<b>Sh.V.Djalolov</b>	
Umumta'lim maktab tizimida boshlang'ich sinf o'quvchilarining jismoniy tayyorgarligi va organizmning funksional holatining monitoringi.....	253
<b>A.A.Qambarov</b>	
Marg'ilonlik katta ashula darg'alari.....	260
<b>D.T.Samatov</b>	
Falsafa fanini o'qitishda multimedaviy storitellingdan foydalanishning samaradorligi.....	265
<b>A.U.Azimov</b>	
Yuksak axloqiy yoshlarni tarbiyalashda fuqarolik jamiyatining o'rni .....	269
<b>A.A.Ahrorqulov</b>	
Oliy ta'lim tizimida korrupsiyaga qarshi kurash.....	275
<b>D.A.Mamajonova</b>	
Oliy ta'lim sohasida korrupsiya va korrupsiyaviy xavf-xatar tushunchalari.....	279
<b>M.M.Mamadaliyeva</b>	
Oliy ta'lim sohasida korrupsiyaviy xavflar tahlili .....	282
<b>U.O'.Musoyev</b>	
Buxoro xonligida yer egaligi munosabatlari va ularning xududiy tavsifi.....	286
<b>D.Y.Tashnazarov</b>	
Yunon-rum kurashchilarini texnik usullarga o'rgatishda umumiy va maxsus tayyorgarligi .....	291
<b>M.M.Alimova</b>	
Ikkinchi jahon urushi arafasida mehnat intizomi (Buxoro viloyati) .....	299
<b>R.Sh.Bozorova</b>	
Gidropoetonimlarning onomastik birliklar tizimidagi o'rni.....	303
<b>E.X.Zoyirov</b>	
Ya'qubi Charxiyning "Tafsiri" da pir-murshid tushunchasi .....	307
<b>A.S.Inomov</b>	
Ichki ishlar organlarida amalga oshirilayotgan ma'naviy-ma'rifiy islohotlar strategiyasi.....	311
<b>I.S.Aslonov</b>	
O'zbekistonning mustamlakachilik davrida savdo va transport yo'llari tarixi .....	316
<b>B.M.Jo'raquziev</b>	
Yangi O'zbekistonda ijtimoiy siyosat masalalari .....	320
<b>O.Radjabov</b>	
Qirg'izistonda temir yo'llar tarixi .....	324
<b>Y.Shukurillaev</b>	
Sho'ro Rossiyasi tomonidan Buxoro amirligining bosib olinishi jarayonida to'plagan razvedka ma'lumotlari tahlili .....	330
<b>M.M.Mamatkodiroy</b>	
Maktablarda raqamli texnologiyalardan foydalanish metodologiyasini yaratish uchun asosiy tizimli komponentlar.....	333
<b>M.Sh.Qoraboeva</b>	
Islom falsafasida intellektual faoliyat mezonlariga doir qarashlar tahlili .....	338

**O‘ZBEKISTONNING MUSTAMLAKACHILIK DAVRIDA SAVDO VA TRANSPORT  
YO‘LLARI TARIXI**

**В КОЛОНИАЛЬНЫЙ ПЕРИОД УЗБЕКИСТАНА ИСТОРИЯ ТОРГОВЫХ И  
ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ**

**DURING THE COLONIAL PERIOD OF UZBEKISTAN HISTORY OF TRADE AND  
TRANSPORT ROUTES**

**Aslonov Islombek Soyibjon o‘g‘li**

**Aslonov Islombek Soyibjon o‘g‘li**

– Farg‘ona davlat universiteti o‘qituvchisi

**Annotatsiya**

*Maqolada Rossiya imperiyasining mustamlakachilik va sovetlar hukmronligi davrida O‘zbekiston hududidagi savdo va transport tizimlarining tarixiy rivojlanishi ko‘rib chiqiladi. Rivojlanishni uch bosqichga bo‘lish mumkin:*

*Rossiya mustamlakachiligi davrida O‘zbekistonda zamonaviy savdo va transport yo‘llarining paydo bo‘lishi va rivojlanishi.*

*Sovet hokimiyati davrida bu yo‘llarning rivojlanishi.*

*O‘zbekiston mustaqilligi sharoitida rivojlanishning innovatsion bosqichi va jahon savdosi bilan integratsiyalashuvi.*

*Maqolada 1874 yildagi Orenburg va Toshkentni bog‘lash tashabbusidan boshlangan temir yo‘llar qurilishiga alohida e‘tibor berilgan birinchi bosqich batafsil bayon etilgan. Bunday yo‘llarning Rossiya imperiyasi uchun strategik ahamiyati, ularning savdogaga ta‘siri, xususan, O‘rta Osiyodan tovarlar eksporti va Rossiyadan import qilish, shuningdek, mintaqada ishlab chiqarishni rag‘batlantirish qayd etilgan. Bu, shuningdek, temir yo‘l infratuzilmasi tufayli Afg‘oniston va Eron kabi qo‘shni davlatlar bilan savdo hajmining oshishiga ishora qiladi.*

**Аннотация**

*Статья рассматривает историческое развитие торговых и транспортных систем на территории Узбекистана в периоды колониального владычества Российской империи и советской доминации. Развитие может быть условно разделено на три этапа:*

*Появление и развитие современных торговых и транспортных путей в Узбекистане в условиях российского колониализма.*

*Развитие этих путей в условиях советского владения.*

*Инновационный этап развития и интеграция с мировой торговлей в условиях независимости Узбекистана.*

*В статье детально описывается первый этап, с акцентом на строительство железных дорог, начиная с инициативы 1874 года по соединению Оренбурга и Ташкента. Отмечается стратегическая важность таких дорог для Российской империи, их влияние на торговлю, в частности, увеличение экспорта товаров из Средней Азии и импорта из России, а также стимулирование производства в регионе. Также указывается на рост торговли с соседними странами, такими как Афганистан и Иран, благодаря железнодорожной инфраструктуре.*

**Abstract**

*The article examines the historical development of trade and transport systems on the territory of Uzbekistan during the periods of colonial rule of the Russian Empire and Soviet domination. Development can be divided into three stages:*

*The emergence and development of modern trade and transport routes in Uzbekistan under Russian colonialism.*

*The development of these paths under Soviet rule.*

*Innovative stage of development and integration with world trade in the conditions of independence of Uzbekistan.*

*The article describes in detail the first stage, with an emphasis on the construction of railways, starting with the 1874 initiative to connect Orenburg and Tashkent. The strategic importance of such roads for the Russian Empire is noted, their impact on trade, in particular, an increase in exports of goods from Central Asia and imports from Russia, as well as stimulation of production in the region. It also points to increased trade with neighboring countries such as Afghanistan and Iran due to railway infrastructure.*

**Kalit so‘zlar:** *Tarixiy taraqqiyot, Savdo tizimlari, Transport tizimlari, O‘zbekiston, mustamlakachilik, Rossiya imperiyasi, Sovet hukmronligi, Zamonaviy savdo va transport yo‘llari, Rossiya mustamlakachiligi, Sovet hokimiyati, Taraqqiyotning innovatsion bosqichi*

**Ключевые слова:** Историческое развитие, Торговые системы, Транспортные системы, Узбекистан, Колониальное владычество, Российская империя, Советская доминация, Современные торговые и транспортные пути, Российский колониализм, Советское владение, Инновационный этап развития

**Key words:** Historical development, Trade systems, Transport systems, Uzbekistan, Colonial rule, Russian Empire, Soviet domination, Modern trade and transport routes, Russian colonialism, Soviet rule, Innovative stage of development

---

### KIRISH

Chor Rossiyasi mustamlakasi va sovet mustabid tuzumi davrida O'zbekiston hududidagi mavjud savdo va transport tizimining tarixiy rivojlanishini bosqinchilar o'z siyosiy manfaatlariga bo'ysundirdilar. O'zbekistondagi savdo va transport yo'llarining taraqqiyot yo'nalishlarini shartli ravishda uchta bosqichga ajratish mumkin.

Birinci bosqich - O'zbekiston hududida Chor Rossiyasi mustamlakachiligi sharoitida zamonaviy savdo va transport yo'llarining vujudga kelishi va rivojlanishi;

Ikkinchi bosqich - O'zbekistonda sovet mustamlakachiligi sharoitida zamonaviy savdo va transport yo'llarining rivojlanishi va takomillashuvi;

Uchinchi bosqich – O'zbekiston mustaqillik sharoitida zamonaviy savdo va transport yo'llarining yangicha bosqichdagi taraqqiyoti va jahon savdosi bilan integratsiyalashuvi hamda modernizatsiyalashuv jarayonlaridan iboratdir.

Birinci bosqichdagi - O'zbekiston hududida Chor Rossiyasi mustamlakachiligi sharoitida zamonaviy savdo va transport yo'llarining vujudga kelishi va rivojlanish tarixiga nazar tashlasak, fikrlarimiz o'z tasdig'ini topadi.

Jumladan, Orenburgdan Toshkentgacha temir yo'lni qurish zaruriyati 1874-yili maxsus temir yo'l komissiyasi tomonidan ta'kidlab o'tilgan edi. Strategik rejalarga ko'ra, temir yo'lni Kaspiy dengizning Sharqiy qirg'og'idan O'rta Osiyo cho'llari ichkarisi Qizil-Arvat, Ashxobod va keyingi manzillargacha qurishga qaror qilindi. Kaspiyorti temir yo'lini barpo qilish 1880-yil noyabr oyida boshlandi. 1885-yil temir yo'l Ashxobodga, 1886-yil Charjouga yetib keldi. 1888-yil may oyida Amudaryo orqali 30 ta ko'priklarning qurilishi bilan Samarqandga temir yo'l harakati ochildi. 1885-yilda Kaspiyorti temir yo'lining boshlang'ich punkti Mixaylovsk ko'rfazidan Uzun-Adadga, 1896-yilda esa katta kemalarning kelishini ta'minlash maqsadida Krasnovodsk (hozirgi Turkmanboshi)ga ko'chirildi<sup>2</sup>.

1899-yilda Ursatevsk(hozirgi Xovos) stansiyasidan 2 ta yo'l tashkil qilindi: Toshkentgacha va Farg'ona vodiysidan Andijonga temir yo'l qurib bitkazildi. 1899-yilda Kaspiyorti temir yo'li Yo'l xabarlar Vazirligi ixtiyoriga berildi va Samarqand-Andijon liniyalari yo'llari bilan qo'shilgandan keyin Sirdaryo, Samarqand, Farg'ona, Kaspiyorti hududlari va Buxoro xonligi hududidan o'tadigan O'rta Osiyo nomini oladi. Temir yo'lining umumiy uzunligi 2354 verstni tashkil qiladi. Ekspluatatsiya qilish jarayoninig birinchi bosqichlarida uning roli birinchi navbatda siyosiy va harbiy sohalarda ko'rilgan bo'lsa, qadam-baqadam tijorat sohasida ham oshib bordi. 1887-yildan 1900-yilgacha yuk ayirboshlash 7.3 barobarga ortdi. O'rta Osiyodan paxta, quruq meva, ipak va qorako'l kabi mahsulotlarni olib chiqish keskin oshdi. O'z navbatida, Rossiyadan gazlama, shakar, metal va boshqa ishlab chiqarish mahsulotlarini ko'proq olib chiqa boshladilar. Rossiya bozorlariga olib chiqish uchun ochilgan imkoniyatlar ta'siri ostida O'rta Osiyo mamlakatlarida ishlab chiqarish hajmining o'sishi kuzatildi, sanoatning alohida turlari rivojlana boshladi, birinchi navbatda paxta tozalash sanoati bo'ldi. Temir yo'lining paydo bo'lishi Rossiyaning Afg'oniston va Fors bilan savdo aloqalarining rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatdi. Agar 1896-1900-yillarda rus-afg'on savdo yukayirboshlashi 2.7 mln.rublni tashkil etgan bo'lsa, 1906-1910-yillarda 5.08 mln., 1911-yilda esa 10.6 mln.ni tashkil etar edi. Temir yo'lining mavjudligi Forsning Sharqiy hududlari va fors-rus savdosi rivojlanishiga ham ta'sir ko'rsatdi<sup>3</sup>.

Yuklarning asosiy oqimi Krasnovod porti va Ashxobod orqali Rossiyaning Ovrova hududlariga va Aleksandrovsk forti orqali Forsga va Merv (hozirgi Mari), Kerki, Kalif shaharlari orqali Afg'onistonga o'tgan. Strategik tomondan temir yo'l Merv-Kushka liniyalari orqali janubiy chegaraga chiqishni ta'minlagan. 1900-yilgacha asosiy liniyalar qurib bitkazilgan: Krasnovodsk-

---

<sup>2</sup> “Temiryo'lchi” Haftalik gazetasi, 2000, №7\_10

<sup>3</sup> [https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya\\_zheleznykh\\_dorog/](https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya_zheleznykh_dorog/)

Tashkent, Chernyaevo-Andijon (harakat 1899-yilda ochilgan), Merv-Kushla (1900). Qurilish Qoraqum sahrosining qiyin sharoitlarida harbiy qismlar tomonidan amalga oshirilgan. Quruvchilar ilk bor jahon tajribasida suvsiz sahro va uchar qum sharoitida temir yo'l qurish imkoni borligini tasdiqlab berishdi. Qurish tajribasi bundan keyin Sahroi Kabirda temir yo'l qurilishda va loyihalashtirishda qo'llandi.

Rels yo'li uzunlining doimiy ortishi va hudud hayotida uning o'rni o'sishiga qaramasdan, mamlakat temir yo'l tizimi bilan bog'liq bo'lmaganligi sababli yo'l "orol" bo'lib qolmoqda edi. Krasnovodskda yuklarni tushirib kemalarga olib o'tish zaruriyati qo'shimcha noqulayliklarni tug'dirardi va ularning yetkazib berish muddatlarini cho'zishga olib kelardi. Shu sababli, tabiiyki, Rossiyani O'rta Osiyo hududlari bilan bog'laydigan yangi temir yo'l qurish masalasi ko'p marotaba ko'tarilgan edi. Bunday loyihalardan bir nechtasi olg'a surilgan edi, biroq 1900-yilda Orenburg-Toshkent yo'nalishi tanlandi. Yo'lning qurilishi 1901-yilda ikkala tomondan boshlandi. 1906-yil yanvar oyida temir yo'l ishga tushib, O'rta Osiyo uchun Markaziy Rossiyaga to'gridan to'g'ri yo'l ochildi.

1913-yilga kelib harakatlanuvchi tarkibda 531 ta parovoz, 7953 ta yuk va 495 ta yo'lovchi vagonlar mavjud edi. Temir yo'lda depo, Toshkentda temir yo'l ustaxonasi qurildi, 25 ta bilim yurti ochildi. Barcha temiryo'l liniyalarining uzunligi 2740 km ni tashkil etdi. Temir yo'lning texnik jihozlanishi past darjada edi: harakatlanuvchi tarkib OSHN rusumli kam quvvatli parovozlar va vint tirkamali va qo'l tormozli ikki o'qli yog'och vagonlar bilan berilgan edi; yo'lga yog'och shpala va qum asosli yengil turdagi relslar qo'yilgan edi; nomukammal signalizatsiya va aloqa(jezl tizimi va telegraf) tizimlari ishlatilgan; temir yo'l stansiyalari yetarli rivojlanmadi. Peregonlar sutkasiga 2 juftdan 12 juftgacha massasi 600 tonnadan ortiq bo'lmagan poyezdlarni o'tkazardi, uchastka tezligi soatiga 13 km ni tashkil qilardi<sup>4</sup>.

Ikkinchi bosqichda Sovet hukumati davrida O'rta Osiyo temir yo'llari Uzbek SSR, Turkman SSR, Tojik SSR, qisman Qirg'iz SSR temir yo'llari tarmoqlarini birlashtirar edi. Temir yo'l boshqarmasi Toshkentda joylashgan edi. O'tgan asrning 20-yillarida va undan keyinroq O'rta Osiyo temir yo'llarida qayta qurish ishlari olib borildi. Yangi liniyalar qurildi: Amudaryo-Termiz (1925), termiz-Jarqo'rg'on va Farg'ona-Qizil-Qiya (1926), Andijon-Tentaksoy (1927), Jarqo'rg'on-Dushanbe, Dushanbe-Yangi-Bozor, Asaka-Shahrixon, Qorasu-O'sh, Jalolobod-Ko'k-Yong'oq (1928-1932 yillar), Konibodom-Sho'rob (1933), Uchqo'rg'on-Toshko'mir (1935).

### XULOSA

Maqolada Rossiya imperiyasi mustamlakasi va sovetlar hukmronligi davrida O'zbekiston hududidagi savdo va transport tizimining tarixiy rivojlanishi ko'rib chiqiladi. Umumiy tarkibni quyidagi asosiy fikrlarga bo'lish mumkin:

#### 1. Rossiya imperiyasi davri:

- Rossiya mustamlakasi sharoitida zamonaviy savdo va transport yo'llarining paydo bo'lishi va rivojlanishi.

- Asosiy e'tibor temir yo'l qurilishiga, xususan, 1874-yilda Orenburg-Toshkent yo'nalishini qurishga qaratilgan.

- Kaspiy dengizini Markaziy Osiyo bilan, xususan, Turkmaniston shaharlari orqali bog'laydigan temir yo'lning strategik qurilishi.

- Qurilish natijasida Markaziy Osiyo va Rossiya o'rtasidagi tovar ayirboshlash hajmi oshib bormoqda. Markaziy Osiyodan qishloq xo'jaligi mahsulotlari eksporti, Rossiyadan sanoat tovarlari importi rivojlanmoqda.

- Temir yo'l aloqasi nafaqat Rossiya, balki Afg'oniston, Eron kabi qo'shni davlatlar bilan ham savdo aloqalarini faollashtirdi.

#### 2. Sovetlar hukmronligi davri:

- Transport tizimini rivojlantirishni davom ettirish. Yangi temir yo'l liniyalarini qurish va O'rta Osiyo respublikalarining mavjud temir yo'l tarmoqlarini birlashtirish.

- Temir yo'llarni rekonstruksiya qilish va modernizatsiya qilish, hududdagi aloqani yaxshilash maqsadida yangi liniyalarni qo'shish.

<sup>4</sup> [https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya\\_zheleznykh\\_dorog/](https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya_zheleznykh_dorog/)

Umuman olganda, maqolada tashqi kuchlar O'zbekistonda savdo va transport rivojidan o'z siyosiy va iqtisodiy manfaatlarini ro'yobga chiqarish uchun qanday foydalangani yoritilgan.

**ADABIYOTLAR RO'YXATI**

1. TRASEKA dasturi doirasida "Buyuk ipak yo'li"ni qayta tiklashga bag'ishlangan Boku xalqaro konfrensiyasida so'zlagan nutq// Karimov.I.A. Biz kelajagimizni o'z qo'limiz bilan quramiz.-T.7.-T.:O'zbekiston.1999.
2. Alimova D.A., Rtveladze E.V. O'zbekiston davlatchiligi tarixi ocherklari. "Sharq" nashriyoti. Toshkent: 2001.
3. Muhammadiyev N. Buyuk ipak yo'li tiklanmoqda //. Xalq so'zi-1999-21 sentabr
4. "Temiryo'lchi" Haftalik gazetasi, 2000, №7\_10
5. [https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya\\_zheleznykh\\_dorog/](https://railway.uz/uz/gazhk/istoriya_zheleznykh_dorog/)