

## MUSTAQILLIK YILLARIDA QO‘QON SHAHRI TEMIRYO‘L INFRATUZILMASINING RIVOJLANISHI

**Qodirov Muhsinjon Muhtorjon o‘g‘li**

Qo‘qon davlat universiteti Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori,

**ORCID:** <https://orcid.org/0009-0006-7463-856X>

**SCIENCE ID:** MFR-0626-0116

**DOI:** <https://doi.org/10.5281/zenodo.23312347>

**Annotatsiya:** Mazkur maqolada mustaqillik yillarida Qo‘qon shahrida temiryo‘l infratuzilmasining rivojlanishi, sohada amalga oshirilgan islohotlar hamda ularning shahar ijtimoiy-iqtisodiy hayotidagi ahamiyati tarixiy nuqtayi nazardan tahlil qilinadi. Shuningdek, temiryo‘l stansiyasini kengaytirish, transport tarmoqlarini modernizatsiya qilish, elektrlashtirish va yo‘lovchi tashish xizmatlarini takomillashtirish jarayonlari arxiv hujjatlari hamda tarixiy ma’lumotlar asosida yoritiladi. Temiryo‘l infratuzilmasidagi o‘zgarishlarning Qo‘qon shahrining transport salohiyatini oshirish va hududlararo iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishdagi o‘rni ochib beriladi.

**Kalit so‘zlar:** Qo‘qon shahri, mustaqillik yillari, temiryo‘l infratuzilmasi, transport tizimi, modernizatsiya, elektrlashtirish, Angren–Pop, yo‘lovchi tashish, iqtisodiy taraqqiyot.

**Аннотация:** В статье с исторической точки зрения анализируются развитие железнодорожной инфраструктуры города Коканда в годы независимости Узбекистана, осуществлённые в данной сфере реформы, а также их значение для социально-экономической жизни города. На основе архивных документов и исторических материалов освещаются процессы расширения железнодорожной станции, модернизации транспортных сетей, электрификации железных дорог и совершенствования пассажирских перевозок. Раскрывается роль изменений в железнодорожной инфраструктуре в повышении транспортного потенциала Коканда и развитии межрегиональных экономических связей.

**Ключевые слова:** город Коканд, годы независимости, железнодорожная инфраструктура, транспортная система, модернизация, электрификация, Ангрен–Пап, пассажирские перевозки, экономическое развитие.

**Abstract:** This article provides a historical analysis of the development of railway infrastructure in the city of Kokand during the years of Uzbekistan's independence, the reforms implemented in this sector, and their significance for the city's socio-economic development. Drawing on archival documents and historical sources, the study examines the expansion of the railway station, modernization of transport networks, electrification of railway lines, and improvements in passenger transport services. Particular attention is paid to the role of railway infrastructure development in strengthening Kokand's transport capacity and promoting interregional economic relations.

**Keywords:** Kokand, years of independence, railway infrastructure, transport system, modernization, electrification, Angren–Pap, passenger transportation, economic development.

O‘zbekiston Respublikasi davlat mustaqilligiga erishganidan so‘ng mamlakat transport infratuzilmasini rivojlantirish, temiryo‘l tarmoqlarini modernizatsiya qilish va hududlararo

iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash muhim vazifalardan biriga aylandi. Ushbu jarayonlar Farg‘ona vodiysining yirik tarixiy va iqtisodiy markazlaridan biri hisoblangan Qo‘qon shahrining transport tizimi taraqqiyotida ham o‘z aksini topdi. Mustaqillikning dastlabki yillaridan boshlab shaharda temiryo‘l stansiyasi hududini kengaytirish, yuk va yo‘lovchi tashish imkoniyatlarini oshirish hamda transport xizmatlarini takomillashtirishga qaratilgan chora-tadbirlar amalga oshirildi. Ayniqsa, 1994-yilda «O‘zbekiston temir yo‘llari» davlat aksionerlik temiryo‘l kompaniyasining tashkil etilishi sohani boshqarish va rivojlantirishda yangi bosqichni boshlab berdi. Keyingi yillarda Angren–Pop elektrlashtirilgan temiryo‘l liniyasining barpo etilishi hamda Qo‘qon–Marg‘ilon–Andijon yo‘nalishida elektropoyezdlar qatnovining yo‘lga qo‘yilishi shaharning transport kommunikatsiyalari tizimidagi ahamiyatini yanada oshirdi. Shu jihatdan, mustaqillik yillarida Qo‘qon shahri temiryo‘l infratuzilmasining rivojlanish tarixini arxiv hujjatlari va boshqa manbalar asosida tadqiq etish hududning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotini ilmiy jihatdan yoritishda dolzarb ahamiyat kasb etadi.

Mustaqillik dastlabki yillaridayoq shahar iqtisodiy hayoti uchun eng muhim tarmoq bu temiryo‘l tizimi bo‘lgan. Ushbu yo‘l aholini oziq-ovqat bilan ta’minlash va mahsulot eksport-importida muhim ahamiyat kasb etgan. Shuni inobatga olgan holda, dastlabki ish temiryo‘l stansiyasi hududini kengaytirishdan boshlangan. 1992-yilda “O‘rta Osiyo temir yo‘li Farg‘ona bo‘limining Qo‘qon stansiyasini kengaytirish haqida” qaror qabul qilingan. Unga ko‘ra, stansiya hududi kengayishi uchun O‘zbekiston tumanida joylashgan Lunacharskiy, Achchiqko‘l, Oyimqishloq va Ingichka hududlaridagi umumiy qiymati 955364 so‘mlik 38 ta shaxsga qarashli xususiy uy-joylar buzilishi belgilab qo‘yilgan.

Shuningdek, 1992-yil shahar hokimining 246-sonli qarori bilan temiryo‘l stansiyasiga qulaylik yaratish maqsadida Farg‘ona bo‘limiga uy-joy loyihalash va qurish uchun Birlashgan ko‘chasi janubiy turar-joy mavzeyidan 2,21 gektar yer maydoni ajratib berilgan [1]. Dastlabki yillarda temiryo‘l tizimidagi ishlarni tartibga solish hamda “O‘zbekiston Respublikasida korxonalar”, “O‘zbekiston Respublikasida tadbirkorlik to‘g‘risida”gi qonunlar qabul qilinishi natijasida O‘rta Osiyo temir yo‘li Farg‘ona bo‘limi ta’sischi ligida “Shavkat” kichik davlat korxonasi ta’sis etilgan [2]. Sohada olib borilgan ishlar 1993-yildayoq o‘z samarasini bera boshlagan, ya’ni yilning 11 oyida jami 14 million tonnadan ziyod xo‘jalik mollari o‘z manziliga yetkazilgani holda, o‘tgan yilning mos davriga nisbatan 200 ming nafar ko‘p yo‘lovchi tashilgan bo‘lib, umumiy hisobda 6 milliard so‘m foyda olingan [3].

1994-yildan temir yo‘l tizimimizda katta islohotlar davri boshlangan, chunki sobiq O‘rta Osiyo temir yo‘llari bazasida 1994-yil 7-noyabrda O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining PF-982 sonli Farmoni asosida “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksionerlik temiryo‘l kompaniyasi tashkil topgan. 1995-yil 17-oktyabrda shahar hokimi qarori bilan Qo‘qon temiryo‘l stansiyasi O‘zbekiston temiryo‘llari DAK Farg‘ona bo‘limining Qo‘qon lokomotiv deposi sifatida qayta ro‘yxatga olingan va o‘z faoliyatini davom ettirgan [4].

Keyingi yillarda ham aholiga xizmat ko‘rsatish va yuk tashish imkoniyatlari ortib borgan. 1996-yilda shahar temir yo‘l xizmatidan 1,5 milliondan ko‘p aholi foydalangan hamda aholiga pulli xizmat ko‘rsatish hajmi 2,5 barobarga ortib, umumiy 37 million so‘mni tashkil qilgan [5]. 1997-yilda esa “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat hissadorlik temir yo‘llari kompaniyasining

tarkibida “Temir yo‘l bunyodkor” OAJ tashkil qilingan. Bu temir yo‘l sohasidagi qurilish va ta’mirlash, elektrlashtirish ishlarining samaradorligi va o‘z vaqtida amalga oshirilishini ta’minlash uchun tashkil etilgan [6]. 1999-yilga kelib, Farg‘ona temiryo‘l bo‘limida 7 million 894 tonna turli yuklar va 4 million 79 ming yo‘lovchi tashilgan. Shuningdek, bo‘limda 52 kilometr yo‘l izlari ta’mirlangan. Bo‘lim bo‘yicha esa o‘rtacha oylik ish haqi ko‘rsatkichi 25,5 ming so‘mni tashkil qilgan [7].

Vodiy temir yo‘l tarmog‘ida eng katta o‘zgarishlar 2010-yillarda davomida amalga oshirilgan. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2013-yil 18-iyundagi “Angren-Pop yo‘nalishidagi elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasi qurilishini tashkillashtirish bo‘yicha chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi PQ-1985-sonli qarori asosida amalga oshirilgan. Ushbu temiryo‘lning umumiy uzunligi 123,1 kilometrni tashkil qilgan, uning 19,2 kilometr uzunlikdagi qismi temiryo‘l tunneli orqali o‘tgan. Temiryo‘l loyihasining umumiy qiymati 1,6 milliard dollarni tashkil qildi [8]. Angren–Pop elektrlashtirilgan temir yo‘li orqali yuk poyezdlarining muntazam qatnovi 2016-yilning 11-iyulidan boshlab, Toshkent – Andijon yo‘nalishida birinchi yo‘lovchi poyezdi harakati 27-avgustdan boshlab yo‘lga qo‘yilgan [9]. Shu bilan birgalikda, mahalliy davlat hokimiyati idoralari tomonidan elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyasi qurilishi va faoliyati bir qancha qaror va farmoyishlar bilan tartibga solingan.

Shahar hokimining 2015-yildagi 135-sonli qaroriga muvofiq, Qo‘qon - Marg‘ilon – Andijon temiryo‘lining 141 kilometrini 2019-2020-yillarga kelib, elektrlashtirish uchun jami 210,0 million dollar mablag‘ ajratilgan bo‘lib, ushbu mablag‘larning 100,0 millionini chet el investitsiyasi, 50,0 million dollarini davlat mablag‘lari, qolgan 50 million dollar qismini xorijiy kreditlar tashkil qilgan[10]. Natijada, 2020-yilda 10 millionga yaqin aholiga ega Farg‘ona vodiysida yo‘lovchilar uchun shaharlararo qulay transport tizimini shakllantirishga katta ahamiyat qaratildi. “Qo‘qon – Marg‘ilon – Andijon” yo‘nalishi bo‘yicha har kuni ikkitadan elektropoyezd yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsata boshlagan. Temiryo‘l yo‘nalishining umumiy uzunligi 136 kilometrni tashkil qilib, elektr poyezd yo‘l davomida jami 9 ta vokzalda to‘xtab o‘tadi [11].

2018-yilda shahar hokimining 66-f sonli farmoyishiga muvofiq, Farg‘ona - Qo‘qon, Qo‘qon – Toshkent yo‘nalishlarining kirish qismidagi mavjud temiryo‘l qurilmalarini ta’mirlash xarajatlari uchun 134 500,0 ming so‘m mablag‘ ajratilgan [12].

Xulosa qilib aytganda, mustaqillik yillarida Qo‘qon shahrida temiryo‘l infratuzilmasining rivojlanishi mamlakat transport tizimida amalga oshirilgan islohotlar bilan uzviy bog‘liq holda kechdi. Dastlabki yillarda temiryo‘l stansiyasi faoliyatini kengaytirish, tashkiliy-boshqaruv tizimini takomillashtirish hamda yuk va yo‘lovchi tashish hajmini oshirishga qaratilgan tadbirlar sohaning keyingi taraqqiyoti uchun muhim asos yaratdi. Ayniqsa, Angren–Pop temiryo‘l liniyasining foydalanishga topshirilishi, mavjud temiryo‘l tarmoqlarining elektrlashtirilishi va yangi elektropoyezd qatnovlarining tashkil etilishi Qo‘qon shahrining respublika transport tizimidagi o‘rnini mustahkamladi. Mazkur o‘zgarishlar aholiga transport xizmatlari ko‘rsatish imkoniyatlarini kengaytirish, hududlararo iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish hamda shaharning transport-logistika salohiyatini oshirishga xizmat qildi. Umuman, o‘rganilgan tarixiy ma’lumotlar va arxiv hujjatlari mustaqillik davrida Qo‘qon shahri temiryo‘l infratuzilmasining rivojlanishi hududning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotida muhim o‘rin tutganligini ko‘rsatadi.

**Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. Farg‘ona viloyati davlat arxivi. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 12-yig‘majild, 12–14-varaqlar; 15–16-varaqlar
2. FVDA. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 20-yig‘majild, 96-varaq.
3. FVDA. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 24-yig‘majild, 9-varaq.
4. FVDA. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 83-yig‘majild, 74–75-varaqlar.
5. FVDA. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 89-yig‘majild, 24-varaq.
6. FVDA. 1230-fond, 1-ro‘yxat, 119-yig‘majild, 78–79-varaqlar.
7. FVDA. 1230-fond, 2-ro‘yxat, 19-yig‘majild, 11-varaq.
8. Angren-Pop temir yo‘li 2016-yilning mart oyida ochiladi // <https://kun.uz/113160> (30.04.2025); Chinese bank funds Uzbek railway project // <https://www.azernews.az/region/66698.html> (30.04.2025); 7.6 Million People in Uzbekistan Will Benefit from Better Inter-regional Accessibility by Railway Link. 13.02.2015//<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2015/02/13/benefit-inter-regional-accessibility-by-rail-in-uzbekistan>.
9. Angren–Pop yo‘nalishida birinchi yo‘lovchi poyezdi qatnovi amalga oshirildi // <https://daryo.uz/2016/08/27/angren-pop-yonalishida-birinchi-yolovchi-poyezdi-qatnovi-amalga-oshirildi>.
10. QShDA. 1228-fond, 1-ro‘yxat, 11-kitob, (2015), 20.03.2015. 135-sonli qaror.
11. [https://railway.uz/uz/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18149/](https://railway.uz/uz/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18149/)
12. QShDA. 1228-fond, 1-ro‘yxat, 2-kitob, (2018), 21.05.2018. 66-f-sonli farmoyish.