

Ключевые слова: неприкосновенность собственности, правовой режим, общественные отношения, административные процедуры, организационно-правовые меры.

Issues of administrative and legal regulation of business activities in the republic of uzbekistan

Abstract: This article is devoted to the implementation of administrative and legal regulation in the field of entrepreneurial activity in the Republic of Uzbekistan and the role of the State in the implementation of legal regulation of economic relations, by promoting the development of entrepreneurial activity, protection and defense of the rights of entrepreneurs.

Key words: inviolability of property, legal regime, public relations, administrative procedures, organizational and legal measures.

РЕСПУБЛИКАМЫЗДА ТЕМИР ЖОЛ КОММУНИКАЦИЯЛАРЫ ҚУРЫЛЫСЫНЫҢ ТАРИЙХЫЙ ТИЙКАРЛАРЫ

Сейтимбетов М.К.

Қарақалпақ мәмлекетлик университети

Пүткіл дүнья транспорт-коммуникация системасында темир жол транспорты айрықша орын ийелейди. Бул транспорт тармағының нәтижелі хәрәкәт етиуі мәмлекетимизде әмелге асырылып атырған барлық экономикалық реформаларға өзиниң тәсирин тийгизеди. Бүгінги күни мәмлекетимизде “темир жол транспорты менен жүклердиң 60 пайыздан асламы хәм жолаушылардың 75 пайызы алып өтиледі” [1.]. Бул санлардың өзи бул тараудың экономиканы раўажландырыўдағы әҳмийетин анық көрсетеди.

Мәмлекетте ғәрезсиз хәм бирден-бир темир жол транспорты тармағының пайда етилгени оның барлық аймағын нәтижелі хәм исенимлі байланыстырыў менен бирге, халықаралық транспорт тармақларына тосқынлықсыз шығыў имканиятын береді. Бул өзинен өзи әмелге аспады. Оны тереңирек аңлаў хәм темир жол транспортының орны хәм әҳмийетине объектив баҳа бериў ушын соған сәйкес жуўмақ ислениўи хәм басып өтилген жолды терең анализ етиў зәрүр болады. Бунда темир жол қурылысының тарийхын үйрениў, жәмийеттиң экономикалық хәм социаллық турмысында оның орнын анықлаў үлкен әҳмийетке ийе.

Биринши санаат темир жоллары келешектегі жәмәтлик темир жол бағдарларының прототиби еди. Жәмәтлик темир жоллардың пайда болыўы санааттың, биринши гезекте таў-кән хәм металлургияның раўажланыўы менен байланысly. Темир рудасы, көмир, ағаш хәм қурылыс материалларын ғалаба тасыўға талап сезилерли дәрежеде өсти [2.15]. Соның менен бирге, саўда-сатықтың раўажланыўына себеп болған, халықтың ис билерменлик байланысларын күшейткен мийнеттиң бөлиниўи хәм айырым географиялық жақтан алыс экномикалық аймақлардың қәнигелесиў процесслери бар еди. Сол пайыттағы темир жоллардың басқа транспорт түрлеринен экономикалық үстинлиги қәрежетлердиң сезилерли дәрежеде төменлеўи хәм товарлар менен жолаушыларды жеткизиў тезлигиниң сезилерли дәрежеде артыўынан ибарат болған. Темир жоллар халық билимлендириўин раўажландырыўды, жаңа илимий, техникалық хәм технологиялық шешимлерди излеўди қошаметледи.

Пуў тартыў күши менен дүньяда биринши жәмәт темир жолы Жорж Стивенсон тәрәпинен 1825 жылы Стоктон хәм Дарлингтон арасында қурылған; оның узынлығы 21 км болды. Поезда 34 машина бар еди, олардан 28 и жолаушы (400 адам ушын) саатына 24 км тезликте жүрди. 1830 жылы Стивенсонның жойбары бойынша Ливерпул – Манчестер жолы қурылды. Буннан соң, Россия темир жоллары министрлиги өз профессоры Г. Ламениди темир жолды үйрениў ушын Англияға жиберди. Ол суў жоллары хәм магистраль жоллардың үстинлиги ҳаққында жуўмаққа келди. Биринши жылы жол 2,5 миллион франк дәрәмат келтирди. Темир жол транспортының рентабеллиги басламашы америкалылар тәрәпинен тез арада әмелге асырылды. 1869 жылға келип жеке меншик компаниялар 85 мың км темир жол курды [2.29]. XIX әсирдиң орталарында Россияда темир жоллар қурыў ислери толық түрде әмелге асырылды хәм тез арада темир жоллар империя экномикасының таянышы болды. Мәселен, темир жоллар ири империяларды олардың колониялары менен байланыстырыўда әҳмийетли дәлалшылық ролин атқарды. Усы көз қарастан қарағанда, Орта Азияны Россия империясы аймағы менен темир жол арқалы байланыстырыў империяның мәплерине жуўап берди, темир жол қурылысы мәселеси болса күн тәртибиндегі әҳмийетли мәселелерден бири болды [3.354].

Россия империясының Түркстанда темир жол қурылысын әмелге асырыўдағы сиясий, әскерий-стратегиялық хәм экономикалық мәплери мәселесинде көз қараслар бир биринен ажыралып турады. Бул жерде конкрет сол фактти айтып өтиў зәрүр, Россияны Түркстан менен байланыстырыўшы темир жол қурылысы мәселеси биринши гезекте империяның колониядағы әскерий жағдайды беккемлеўге бағдарланды, сондай-ақ, өзиниң мегаполиси менен сиясий, экономикалық хәм саўда байланысларын орнатыўды назерде тутқан еди [4.263]. Темир жол қурылысында аймақлық компоненттиң әҳмийети мәмлекеттиң экономикалық хәм илимий элиталары тәрәпинен толық әмелге асырылды. Темир жоллардың хәр қыйлы аймақлардың раўажланыўына тәсири барған сайын көбирек мәмлекет мәкемелеринде арнаўлы анализ етиў темасына айланды, мәмлекетти экономикалық раўажландырыў стратегиясы талқыланды. Бундай органлардан бири Россияда темир жол бизнесин хәр тәрәплеме үйрениў бойынша арнаўлы жоқары комиссия еди. Усылайынша, белгили алым, экономист хәм мәмлекетлик искер Н.П.Петров темир жоллардың хәр қыйлы аймақларды раўажландырыўға тәсири менен байланысly болған айырым нәтижелерди баян етти [5.]. Темир жол қурылысы тараўындағы мәмлекет сиясатының аймақық бағдары Россияның геосиясий мәплери, мәмлекеттиң үлкен аймағы, аймақлардың өзине тән өзгешелиги менен белгиленеди, бул машқалаларды хәм оларды географиялық бағдар

көз қарсынан шешиў зәрүрлигин белгилейди. Темир жол қурылысында мәмлекет сиясатының географиялық бағдары Россия сыртқы экономикалық хызметі менен тиккелей байланысly болып табылады.

Темир рудасы, көмир, ағаш хәм қурылыс материалларын ғалаба тасыўдың көбейиўине себеп болған санааттың, биринши гезекте, таў-кән хәм металлургияның раўажланыўы, кең майданларға ийе болған мәмлекетте товар айланысының өсиўи транспорт қуралларын жетилистириўди талап етти. Темир жол коммуникациялары қурылысы Россияда санаат жәмәәтлик көлемде кең талқыланған темаға айланды [6.12].

Россияда темир жол сиясатының географиялық бағдары машқаласы ең тартысly мәселелерден бири болып, оны ири темир жол линиялары хәм айрықша линиялар бағдарын таңлаўда көплеген дискуссиялар тастыйықлайды. Бул машқалалар мәмлекет ишинде де, глобал көлемде де интеграция процесстерин раўажландырыў шараятында темир жол линияларының әхмийетин көрсетеди. Экономиканы раўажландырыў хәм мәмлекеттиң қорғаныў қуўатын бекемлеў ушын темир жол тармағын қурыў зәрүрлиги Байланыс Бас басқармасы функцияларын кеңейтиўди хәм оны 1865 жылы Темир жол басқармасын сезилерли дәрежеде бирлестирген халда Байланыс министрлигине айландырыўды талап етти. П.П.Мелников атақлы инженер, алым хәм стратегиялық әхмийетке ийе мәмлекет органы – Темир жоллар министрлигиниң басшысы сыпатында ишки темир жол транспортын жаратыў хәм раўажландырыўға үлкен үлес қосқан биринши темир жол министри етип тайынланды. П.П.Мелников кең илимий көз қарасқа ийе хәм әмелий машқалаларды шешиўде мәмлекетлик қатнас жасаў қәбилетине ийе еди. Ол темир жол тармағын кеңейтиўди мәмлекеттиң ең әхмийетли зәрүрлиги деп есаплады [6.14]. Сол дәўирде қурылған экономикаға жәрдемши дийханшылықтың хәр қыйлы түрлеринен кең көлемде капиталистлик өндиристиң интенсив усылларына өтиў имканиятын берди. Санаат хәм темир жол тармағының жедел раўажланыўы тек аўыр санааттың өсиўин ғана емес, бәлким тутыныў өнимлери өндирисиниң күшейиўин де қошаметледи. Жумысшылар саны хәм дәрматлары көбейип, тутыныўшылар талабын өзине тартты. Түркстанда темир жол қурылысын әмелге асырыў идеясы Россия империясы бул жерди колонияға айландырмастан бурынырақ 1850-жыллары басланған еди. Бул мәселе бойынша дәслепки усыныслар аймақты басып алыўды тезлетиў мақсетинде темир жол қурылысын әмелге асырыў идеясы болды. Бундай идеялар Россия империясы қорғаныў Министрлиги тәрәпинен усыныс етилди. Мәселен, темир жоллар қурылысы ҳаққындағы усыныслар 1854, 1856, 1857 хәм 1858 жыллары усыныс етилди хәм жойбарлар таярланды. Лейкин Россия империясының орайлық үлкелеринде темир жол тармақларының жақсы жолға қойылмағанылығы бул жойбарларды әмелге асырыўға имканият бермеди [7.899].

Түркстанда темир жоллар қурылысы тарийхы XIX әсирдиң екинши ярымынан басланады. Россия империясы тәрәпинен Орта Азия аймағындағы ханлықлар басып алынып, Түркстан генерал-губернаторлығы шөлкемлестирилгеннен соң Россияның мәплерине үлкениң байлықларын өзлестириў процесси басланды. Лейкин Түркстан үлкесин Россияның орайлық аймақлары менен байланыстырыўшы қолайлы хәм исенимли транспорт байланысының болмағанылығы, оның мақсетлерин әмелге асырыўға тосқынлық етти. Сол себепли Россия, жаңа шийки зат дереклери, әсиресе пахтаға болған талаптың артыўы шараятында, саўда базарлары хәм санааттың раўажланыў зәрүрлигин аңлаған халда, империяның орайлық үлкелерин Орта Азия менен байланыстырыўшы транспорт тармақларын раўажландырыў мәселесине үлкен итибар қаратты. Түркстан үлкесин Россияның орайлық аймақлары менен темир жол арқалы байланыстырыў мәселеси 1854 хәм 1884 жыллар аралығында 25 жыл анализ етилди хәм 1854 - 1880 жыллар аралығында Россия ҳүкиметине 40 тан аслам жойбарлар усыныс етилди [8.]. Бул усыныс етилген жойбарлардың ишинен ең мақулын танлап алыў мақсетинде Россия ҳүкиметиниң қарары менен 1877-1878 жыллары оны изертлеў ушын бир неше илимий экспедициялар шөлкемлестирилди. Илимий экспедиция басқа бағдарларға қарағанда Оренбург-Ташкент бағдарын қолайлы хәр тәрәплеме көплеген артықмашылыққа ийе деген жуўмаққа келди. Лейкин Россия ҳүкимети россия - афған шеғарасындағы сиясий жағдайды есапқа алып қарар қабыл етти “... әскерий базаның қурылысына тез кирисиў, бул ушын Каспий теңизиндеги Михайлов қолтығынан темир жол жәрдемінде түйелер, атлар хәм басқа зәрүр қорларды алып келиўди шөлкемлестириў ...”[8.]. Солай етип, Каспий арты әскерий темир жолын қурыў ҳаққында қарар қабыл етти.

Түркстанды Россия менен байланыстырған Каспий арты темир жолы 1881-1888 жыллары қурылды хәм иске түсирлиди. 1898 жылы Каспий арты темир жолының улыўма узынлығы 1579 верстқа жетти. Бул бағдар 1899 жылы 1 январьда Самарқанд-Андижан (Ташкент жолы менен) хәм Мерв-Кушка бағдарлары менен бирлестирилди Орта Азия темир жолы атын алды [9.84]. Лейкин Орта Азия хәм Россия арасында туўрыдан туўры темир жолдың болмаўы Түркстан үлкеси хәм Россия арасында өз-ара саўда мүнәсибетлериниң раўажланыўына әдеўир тосқынлық етти. Сол себепли Каспий арты темир жолының қурылысы жуўмақланыў алдында Түркстанды Россияның орайлық аймақлары менен ең қысқа хәм үзликсиз Оренбург-Ташкент бағдары бойынша байланыстырыў мәселеси анализ етилди. 1890 жылы 4 апрельде Россия императорының қарары бойынша Оренбург-Қазалы бөлегинде жолдың қурылысы басланды, 1905 жылы 9 октябрьде Ташкент-Қазалы бөлегинде жумыслар жуўмағына жетти. Узынлығы 1736 верст (1 верст - 1,0668 километрге тең) болған Оренбург-Ташкент магистралы 1906 жылы 1 январьда толық жуўмағына жетти хәм пайдаланыўға тапсырылды [10.31]. Россия санаатының өсиўи, әсиресе, 1909-1914 жыллары Россия тоқымашылық санаатында пахта шийки затына талаптың артыўы Ферғана темир жолы жойбарын әмелге асырыўда тийкарғы түртки болды.

1911 жылы 9 майда Қоқан-Наманган бағдарында темир жолдың қурылыс жумыслары басланды хәм ол 1912 жылы 7 июльде пайдаланыўға тапсырылды. 1912-1916 жыллары Үшқорған-Ҳаққулабад бағдарында 60 миль (1 миль 0,9 километрге тең) узунлықтағы хәм Наманган-Жалалабад бағдарында 99 миль узынлықтағы темир жоллардың қурылыслары жуўмағына жетти [10.31]. XX әсир басында экономикалық, сиясий хәм

эсиресе, эскерий-стратегиялық жағдай Бухара эмирлигинің қубласы хәм қубла-шығыс бөлиминде темир жоллар қурылысын алып барыўды, соның ишинде, эмирликтің шегарасында ең шеттеги шығыс бөлиминде жайласқан Термезди Орта Азия темир жолы менен байланыстырыўды талап етти. 1914 жылы апрельде Каганнан Термезге шекем темир жолдың қурылысы басланды хәм 1916 жылы 9 февралда рельслерди төсеў жумыслары жуўмағына жетти хәм сол күни биринши эскерий поезд Жаңа Бухарадан Термезге келди.

Орта Азия темир жолының қурылысы, бир тәрәптен Түркстан үлкесинде ишки хәм сыртқы саўданың өсиўи, саўда мүнәсибетлериниң жақсыланыўы, санаат хәм аўыл хожалығы өндирисиниң раўажланыўына имканият ашып берген болса, екнши тәрәптен Россия империясының эскерий-стратегиялық жағдайын турақластырды, россиялы инвесторларға үлкениң тәбийғый ресурсларын хәм байлықларын өзлестириўге кең имканиятлар жаратып берди.

Совет ҳүкимети жылларында республикада пайдалы қазылма байлықлар орынларының жаңадан ашылыўы, бул жерлерде жаңа қалалардың пайда болыўы, аўыл хожалығында жаңа жерлердиң өзлестирилиўи, санаат кәрханаларының көплеп қурылыўы Орайлық Азиядан Россияның орайлық аймақлары тәрәпке екнши «транспорт бөлегин» ашыў зәрүрлигин, Волга бойлары хәм Кавказ үлкелерине шығыў имканиятын тәмийинлеўди, сондай-ақ жаңа темир жоллар қурылысын әмелге асырыўды талап етти. Сол себепли бир неше темир жол бағдарлары қурылды хәм пайдаланыўға берилди: 1947-1955 жыллары узынлығы 627 километрлик Чаржаў-Қоңырат бағдары, 1959-1962 жыллары 289,2 километр узынлықтағы Наўайы-Үшқудық, 1957 жылы – узынлығы 110 километрлик Сырдарья-Жиззах бағдары, 1966-1970 жыллары узынлығы 154 километрлик Самарқанд-Қарши бағдары, 1972 жылы - узынлығы 406 километрлик Қоңырат-Бейнеў бағдары [11.65]. Бул темир жол бағдарларының ашылыўы Өзбекстан хәм Орта Азияның басқа республикаларына Волга бойы Кавказ республикаларына шығыў имканиятын берди, Қарақалпақстан АССР, Хорезм хәм Ташаўыз ўалаятларын Орайлық Азия республикаларының админстративлик хәм санаат орайлары менен байланыстырды, Өзбекстанда реңли металлургияның раўажланыўына унамлы тасирин тийгизди, жолаўшылар хәм жүклерди тасыў талапларын қанаатландырыўда әҳмийетли роль атқарды, көплеген жаңа жерлерди өзлестириўде әҳмийети үлкен болды, соның ишинде, бул аймақларда өндириўши күшлердиң раўажланыўына имканият берди.

Ғәрезсизликке ерискеннен соң темир жол системасында өзиниң шешимин күтип турған хәм оның буннан былай ҳәрекет етиўине тосқынлық етип турған машқалалардың бар екенлиги анық болды. Мәселен, бириншиден, СССР тарқап кеткеннен соң республика жүклерин теңиз портларына алып барыў ушын бир неше мәмлекетлердиң аймағынан өтиўи зәрүр. “Хәзирги ўақытлары, деп көрсетеди Өзбекстан Республикасы Президенти Шавкат Мирзиёев,- туўрыдан туўры теңиз портларына шығыў имканиятларына ийе емес мәмлекеттиң, аймақлардың транспорт-транзит шығынлары жүдә жоқары, олар экспорт ететугын товарлардың баҳасының 70-89 % ына жетеди» [12.]. Бул жағдай мәмлекеттиң раўажланыў имканиятын шеклейди, бизиң транзит жүклеримиз аймағынан өтиўши мәмлекетлерге бизди ғәрезли етеди; екншиден, бурынғы совет республикалары арасында рәсмий бажы хәм саўда тосқынлықларының енгизилюи нәтийжесинде, жүк тасыўшылар жүкти жеткизиў ушын ажыратылған ўақыттың 40 % босқа кетеди. Булардың хәммеси барлық аймақтың транспорт секторында конкурентликти төменлетеди [13.]; үшіншиден, Өзбекстан аймағын хәм үлкелерди өз ишине алатугын бирден бир темир жол системасының болмаўы себепли, Ферғана алабы аймағына, Сурхандарья ўалаятына хәм Қарақалпақстан Республикасына алып баратугын темир жоллар қонсы Тажикстан хәм Түркменстан мәмлекетлериниң аймақларын кесип өтиўге мәжбүр болды; төртиншиден, машқалалардың бири “физикалық тозыў”, темир жолдың ҳәрекет етиў қурамының (локомотивлер хәм вагонлар) тозыўы, хәзирги заман дәрежесинде хызмет етиў имканиятын беретугын техника хәм технологиялардың болмаўы.

Ғәрезсизликтің дәслепки жылларынан баслап Өзбекстан Республикасы ҳүкимети темир жол системасын раўажландырыў хәм жетилистириў мәселелерине айрықша итибар қаратты. Халық хожалығы хәм халықтың темир жол арқалы жүклерди хәм пассажирлерди тасыў бойынша талапларын қанаатландырыў мақсетинде, сондай-ақ, жоллардан пайдаланыўда турақлылығын хәм қәўипсизлигин тәмийинлеў ушын Өзбекстан Республикасы Президентиниң Пәрманы менен 1994 жылы 7 ноябрьде бурынғы Орта Азия темир жол бөлимлери, шөлкемлери хәм мәкемелери тийкарында “Ўзбекистон темир йўллари” мәмлекет-акционерлик темир жол компаниясы шөлкемлестирилди. Темир жол транспорты коммуникацияларын раўажландырыў, шет ел инвестицияларын кең енгизиў, темир жол транспортында хызмет көрсетиўдиң сапасын хәм дәрежесин жоқары көтериў мақсетинде қабыл етилген Өзбекстан Республикасы Президентиниң “Темир жол транспортын монополиядан шығарыў хәм коммерцияластырыў илажлары ҳаққында” 2001 жылы 2 марттағы Пәрманы хәм Өзбекстан Республикасы Минстрлер Кабинетиниң “Ўзбекистон темир йўллари” мәмлекет-акционерлик темир жол компаниясын шөлкемлестириўди буннан былай да жетилистириў ҳаққында” 2001 жылы 3 марттағы қарары темир жол тармағында реформаларға кең жол ашып берди [14.431]. Ғәрезсизлик жыллары темир жол транспорты коммуникациясы хәм инфраструктурасын раўажландырыў ушын 8 миллиард доллар капитал бағдарланды, соның ишинде 2, 6 миллиард доллар шет ел инвестициясы[1.]. Өзбекстан Республикасында көплеген жаңа темир жол бағдарлары пайдаланыўға тапсырылды: 2001 жылдың ақырында узынлығы 633 км болған “Наўайы-Үшқудық-Султанўайстаў-Нөкис” темир жол бағдары ашылды[15.], 2007 жыл августта 223 километрлик “Тасғүзар-Байсын-Қумқорған” бағдары[16.123], 2016 жылы июньде 123 километр узынлықтағы “Ангрен-Поп” электрлестирилген бағдар пайдаланыўға тапсырылды хәм ол елимиздиң арқа хәм қубла үлкелериниң экономикалық потенциалын буннан былай раўажландырыў, минерал ресурсларды, нефт, газ, реңли металлар, қурылыс материаллары хәм басқа қазылма байлықларға бай жерлерди комплекс өзлестириў

имканиятын берди ҳам ең баслысы жаңа жумыс орынларын пайда етти ҳам мыңлаған халық жумысқа жайласыў имканиятына ийе болды. Бул жоллар мәмлекетимизде бирден бир ҳам тутас темир жол системасын пайда етиўде әҳмийетли қәдемлерден болды. Ғәрезсизлик жыллары темир жолларды электрлестириўге үлкен итибар берилди. Өткен жыллар ишинде 1800 километрлик темир жоллар электрлестирилди. Электровоз ҳәрекетин шөлкемлестириў нәтийжесинде жүклерди тасыў қәрежетлери 20% ға төменлеўге, жолаўшылар ҳам жүклерди тасыў тезлиги 1,3 есеге жоқарылаўға алып келди. Соны атап өтиў зәрүр, бундай ең жаңа модификациядағы техникалардан ҳаммеси болып дүньяның сегиз мәмлекетинде ғана пайдаланылады. “Афрасиаб” поезды 215 жолаўшыларды тасыў имканиятына ийе болып, Ташкент-Самарқанд - 2 саатта, Ташкент-Қарши -2,5 саатта ҳам Ташкент -Бухара - 3 саат 25 минутта жолды басып өтеди.

Ҳәзирги ўақытта темир жолшылар алдында транзит потенциалын буннан былай раўажландырыў, мәмлекеттиң миллий экономикасы курамында транспорт секторының үлесин көбейтиў, транспорт инфраструктурасына ҳәзирги заман технологияларын ҳам шет ел инвестицияларын енгизиў әҳмийетли ўазыйпалардан есапланады. “Шығыс-Батыс” жойбары көлеминде Қытайдан басланып, Қырғызстан ҳам Өзбекстан арқалы өтиўши жаңа транспорт бағдарын қәлиплестириў ҳам соңынан жакында пайдаланыўға берилген Баку-Тбилиси-Карс темир жол магистралы арқалы Кубла ҳам Шығыс Европаға, Жакын Шығыс мәмлекетлерине ҳам Жер Орта теңизиндеги теңиз портларына шығыў ўазыйпа етип қойылған [17.].

Солай етип, Орта Азияның темир жоллары – алдыңғы техника ҳам транспорт қуралы сыпатында Түркстанның экономикалық раўажланыўында әҳмийетли факторлардан бири болып хызмет етти, темир жол қурылғаннан соңғы болып өткен барлық өзгерислер метрополияның колониялық мәплери ушын әмелге асырылды. Ғәрезсизлик жыллары транспорт системасының раўажланыўы мәмлекетимиздиң аймақлық бирлигин ҳам қәуипсизлигин бекемлеўге хызмет етти. Транспорт коммуникациясы системасын терең реформа етиў республика экономикасының раўажланыўына ҳам ири тәбийғый байлықларды өзлестириўге ҳам кең көлемли жойбарларды әмелге асырыўға имканият жаратып беріў менен бирге мәмлекетимизде транспорт коммуникациясын раўажландырыў сыртқы экономикалық байланыслардың өсиўине де тәсирын тийгизди.

ӘДЕБИЯТЛАР

1. Поздравление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева коллективу акционерного общества «Узбекистон темир йуллари». //» Народное слово», 2018 год, 4 августа.
2. История развития транспорта: метод. рекомендации для подготовки к тестированию / М. Т. Крючков, А. А. Конов, А. А. Курасова и др. – Екатеринбург: УрГУПС, 2015.
3. Раматов О. Железнодорожный транспорт. / Том 8. – Ташкент: Государственное научное издательство, 2004.
4. Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. Государственное транспортное железнодорожное издание. - М., 1952.
5. Голубев А.А. Региональная стратегия государственной политики в сфере железнодорожного строительства российской империи // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. 2012. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/regionalnaya-strategiya-gosudarstvennoy-politiki-v-sfere-zheleznodorozhnogo-stroitelstva-rossiyskoy-imperii> (дата обращения: 18.06.2023).
6. Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. Т. 4. Железнодорожный транспорт/ Главный редактор Н. С. Конарев. – Москва: Большая Российская энциклопедия, 2003.
7. Нарочницкий А.Л. Колониальные политические капиталистические державы на Дальнем Востоке. 1865-1895 гг. - М.: АН СССР, 1956.
8. Туркестанские ведомости. Туркестанская железная дорога. 1882, 9 февраля.
9. Tagaeva A. For what purposes was the Tashkent-Orenburg railway built? («Society and Governance»), 2006,
10. Суворов В.А. Историко-экономический очерк развития Туркестана (по материалам железнодорожного строительства в 1880-1917 гг.). – Ташкент: ГосмздатУзССР, 1962.
11. Ахмеджанова З.К. Железнодорожное строительство в Средней Азии и Казахстане. – Ташкент, 1984.
12. Указ Президента Республики Узбекистан «О создании Государственной Акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари»» от 7 ноября 1994 года //»Темирйулчи», 1994, 12 ноября, Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по демополизации и акционированию железнодорожного транспорта» от 2 марта 2001 года и Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О дальнейшем совершенствовании организации управления государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари» от 3 марта 2001 года. Узбекистон Республикаси Президентининг 2001 йил 2 мартдаги // «Темирйулчи», 2001, 16 март.
14. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О вопросах перестройки железной дороги Наваи-Учкудук-Султануздак-Нукус и строительства его новой линии» от 6 августа 1993 года // WWW Lex. Uz. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О вопросах проектирования и строительства новых железнодорожных линий Гузар-Байсун-Кумкурған (Красный октябрь)» от 17 августа 1995 года. //»Темирйулчи», 1995, 26 август. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об ускорении строительства новой железнодорожной линии Ташгузар-Байсун-Кумкурған» от 24 января 2003 года. //»Темирйулчи», 2003 год, 31 январь. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О дополнительных мерах по ускорению строительства новой железной дороги Ташгузар-Байсун-Кумкурған» от 21 октября 2004 года. //»Темирйулчи», 2004 год, 28 октября.
15. Коллективу государственного акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» //Шавкат Мирзиёев. Согласие нашего народа является высшей оценкой нашей деятельности. 2-том, Т., «Узбекистон», 2018.
16. Линии Наваи-Учкудук - первая категория.// «Темирйулчи», 2001, 12 январь.
17. Рустамов Б., Садовников В. Стальных путей связующая нить. -Ташкент: »Мехнат», 1988.
18. «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и не использованные возможности» участникам международной конференции. (Приветствие Президента Республики Узбекистан) //» Народное слово», 2018 год 21 сентября.

Республикаимизда темир йўл коммуникациялари қурилишининг тарихий асослари

Резюме. Мақола республика ҳудудида темир йўл коммуникациялари қурилиши тарихий асосларини таҳлил қилишга, унинг иқтисодий, сиёсий, ҳарбий ва геостратегик зарурияти ва истиқболдаги ривожланишидаги аҳамияти масалаларини тадқиқ қилишга бағишланган.