

<https://hstryres.uz/journal/index.php/makro>

2025, № 6 (12)

ISSN-3030-3761



ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
Илмий журнали

ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
Научный журнал

HISTORICAL RESEARCHES
Scientific journal

ТОШКЕНТ-2025

ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
HISTORICAL RESEARCHES

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосори:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief editor:

Шакиров Иляс Рахимзянович
т.ф.ф.д., (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

ТАҲРИР ҲАЙЪАТИ
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ
EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор, Академик
Ўзбекистон Миллий университети
Сулейманов Рустам Хамидович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Муминов Алишер Гаффарович
Сиёсий фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Зуев Андрей Сергеевич
тарих фанлари доктори, профессор
Новосибирск Давлат университети
Ишанхужаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулов Ахмад Баймаҳаматович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Габриэльян Софья Ивановна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Убайдуллаева Барно Машрабжоновна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Очилдиев Файзулла Бобоқулович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Саидбобоев Зокиржон Абдукаримович
тарих фанлари номзоди, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Азизов Илдар Рафаэлевич
тарих фанлари доктори (DSc)
Бизнес ва тадбиркорлик олий мактаби

Сиддиков Равшан Бердимуратович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Тухтабеков Козимбек Азимбекович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Бабабеков Акбар Давурбаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Баҳранов Шерзод Таштурсунович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Жамоат ҳафсизлиги университети
Алиязарова Дилдора Валишеровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулова Шахноза Боймуҳаммадовна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Навоий Давлат педагогика институти
Нормуродов Дилмурод Раҳматуллаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Абдулаева Нигора Санжаровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Америка технологиялар университети
Тоғаев Жасур Эркинович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Усаров Умид Абдумавлянович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Эгамбердиева Гузаль Акрамжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Эшқувватов Бобир Валикул ўғли
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети

Контакт редакции журнала
Город Ташкент, улица Мирзо Голиба,
Исторический факультет
Национального Университета
Узбекистана имени Мирзо Улугбека
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Тел: +998900382203

Contact Editors of journal
Tashkent city, street of Mirzo Golib,
Faculty of history of the National
university of Uzbekistan named after
Mirzo Ulugbek
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Phone: +998900382203

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

1	Abduraxmonova Kamolaxon Ravshanjon qizi TIBBIYOT ANTROPOLOGIYASI DOIRASIDA BEMORLARNING KASALLIKLAR JARAYONIGA BO‘LGAN QARASHLARINI TAHLIL QILISHNING METODOLOGIK ASOSLARI	5
2	Artikov Ulug‘bek Latifjon o‘g‘li BO‘Z RANGLI SOPOL IDISHLARNING KELIB CHIQISHI VA RIVOJLANISHI	12
3	Askarov Ollabergan Ikrom o‘g‘li FARG‘ONA VODIYSI SO‘NGI BRONZA-ILK TEMIR DAVRI TARIXI PALEOBOTANIK MATERIALLARDA AKS ETISHI	24
4	Бахранов Шерзад Таштурсунович СОВЕТ ХУКУМАТИ ТОМОНИДАН ЎЗБЕКИСТОН ССР ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИ СОҲАСИДАГИ ИЛМИЙ ТАДҚИҚОТ ВАЗИФАЛАРИНИ ҲАЛ ҚИЛИШ MASALASI ТЎҒРИСИДА	36
5	Mo‘ydinov Doniyorjon Avazbek o‘g‘li AMIR TEMUR VA TEMURIYLAR DAVRI DARYO KECHUVLARI TARIXSHUNOSLIGIGA DOIR AYRIM MULOHAZALAR	55
6	Normurodov Dilmurod Raxmatullyevich KITOB TUMANIDAGI SANGANAK (MAKRID) SOY HAVZASIDA OLIB BORILGAN YANGI ARXEOLOGIK QIDIRUV ISHLARI NATIJALARIDAN	60
7	Norova Dildora Radjabovna BOSH KIYIMLARI VA ULARDAGI ZARDO‘ZLIK SAN’ATINING O‘ZIGA XOSLIGI	76
8	Nosirova Dlrabxon Ikromjon qizi KORONAVIRUS PANDEMIYASI VA UNING TA’SIRIDA OVQATLANISH MUASSASALARI FAOLIYATIDAGI O‘ZGARISHLAR	84
9	Облобердиев Жасурбек Косим угли КОНТАКТНАЯ И ЭНДОГЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ТРАДИЦИОННОГО ГОСУДАРСТВА: БУХАРА ПРИ МУЗАФФАРЕ И АБДУЛАХАДЕ	90
10	Priniyazov Jetkerbay Adilbayevich QIZIL ANGOBLI SOPOL IDISHLARNING QO‘QON SHAHRINING YOSHINI ANIQLASHDAGI O‘RNI	100
11	Qulboyev Nishonboy Sobur o‘g‘li SANGZOR HAVZASINING TOG‘-OLDI HUDUDLARIDA ANIQLANGAN YANGI YODGORLIKLARNING LANDSHAFT-XO‘JALIK TIZIMI	110
12	Муминов Алишер Гаффарович., Эрназаров Шермухаммад Эшбекович ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ ТАРИХ ФАКУЛЬТЕТИ ДЕКАНЛАРИ ФАОЛИЯТИГА ЧИЗГИЛАР	120

13	Рахимова Ирода Халимовна МЕЖДУНАРОДНАЯ ОБСТАНОВКА И ЕВРОПЕЙСКИЕ МИССИИ В ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ: ГЕРМАНИЯ И ВЕЛИКОБРИТАНИЯ (XIX В.)	134
14	Саидова Шахноза Шахназаровна УЧАСТИЕ НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ НЕКОММЕРЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОГРАММ УЗБЕКИСТАНА	143
15	Tuxtabekov Kozimbek Azimbekovich “ULUS” ATAMASINING KELIB CHIQISHI VA TARAQQIYOT BOSQICHLARI	160
16	Унгарова Ойдин Кобулжон кизи ИСТОРИЯ ИНКЛЮЗИВНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В УЗБЕКИСТАНЕ С 1991 ПО 2023 ГОДЫ: ПРОБЛЕМЫ И ДОСТИЖЕНИЯ	168
17	Xakimova Shoira Sag‘dullayevna O‘ZBEKISTONDA QAYTA TIKLANUVCHI MANBALAR DOIRASIDA SHAMOL ENERGIYASIDAN FOYDALANISH TARIXI	176
18	Ҳамраев Суннатилло Аллабердиевич БУХОРО АМИРЛИГИГА РОССИЯ ИМПЕРИЯСИ ТОМОНИДАН ЮБОРИЛГАН А.Ф. НЕГРИ МИССИЯСИ ТАРИХШУНОСЛИГИ	184
19	Xolliyev Azizbek Go‘zalovich XIX ASRDA JAHON TEMIR YO‘L QURILISHI: ASOSIY YO‘NALISHLAR VA TENDENSIYALAR	195
20	Xolikulov Axmadjon Boymaxammatovich BUXORO AMILIGINING QO‘QON XONLIGI BILAN MUNOSABATLARI	208
21	Xomitov Ravshan Xomitovich MARKAZIY OSIYO DAVLATLARIDA MILLIY OZCHILIK HUQUQLARINING TA‘MINLANISHI MASALASIGA OID	221
22	Шакиров Ильяс Рахимзянович КУЛЬТУРНО-ГУМАНТАРНЫЕ СВЯЗИ УЗБЕКИСТАНА И ФИЛИППИН: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЙ ЭТАП	229
23	Эргашев Хусан Юсуп ўғли ЎЗБЕКИСТОН МИЛЛИЙ УНИВЕРСИТЕТИ ТАРИХ ФАКУЛЬТЕТИНИНГ ХАЛҚАРО ИЛМИЙ ЛОЙИҲАЛАРДАГИ ИШТИРОКИ (TACIS-TEMPUS МИСОЛИДА)	237
24	Eshkuvatov Bobir Valikul o'g'li GLOBALLASHUV TENDENSIYALARI VA UNING DINIY-MAFKURAVIY HAYOTDA NAMOYON BO‘LISHI	242

Xolliyev A. G.

«Jahon tarixi» kafedrası professori, t.f.d. (DSc)

O'zbekiston Milliy universiteti

azizbekholliyev@gmail.com**XIX ASRDA JAHON TEMIR YO'L QURILISHI: ASOSIY
YO'NALISHLAR VA TENDENSIYALAR****ANNOTATSIYA**

Ushbu maqolada keng qamrovli faktologik materiallar asosida XIX asrda jahon temir yo'l qurilishining ko'p qirrali rivojlanishining asosiy yo'nalishlari va tendensiyalari tarixiy nuqtai nazardan ko'rib chiqilgan. Asosiy e'tibor bir qator davlatlarning umumiy taraqqiyotida temir yo'llarning o'rni va ahamiyatini har tomonlama tahlil qilishga hamda temir yo'l tarmog'ining keng ko'lamli o'sishining xalqaro vaziyat, dunyoning turli mintaqalarining texnik va ijtimoiy evolyutsiyasi bilan o'zaro bog'liqligini o'rganishga qaratilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'llar, sanoat inqilobi, XIX asr, Buyuk Britaniya, AQSH, Germaniya, Fransiya, Rossiya, temir yo'l qurilishi, transport, iqtisodiyot, jahon xo'jaligi, tovar aylanmasi, bug' lokomotivlari, vagonlar, harakatlanuvchi tarkib, yo'llar uzunligi.

KIRISH

XIX asrda jahon temir yo'l qurilishi sanoatlashtirish va global modernizatsiyaning eng muhim omillaridan biriga aylandi. Uning rivojlanishini bir nechta asosiy yo'nalishlar orqali tavsiflash mumkin: temir yo'l tarmog'ining keng ko'lamli o'sishi, texnik va muhandislik yangiliklari, iqtisodiy va ijtimoiy ahamiyati, xalqaro miqyosda ta'siri va globallasuvi, davlat va xususiy sektor ishtiroki.

XIX asrda temir yo'llar qurilishining tezlashuvi tobora kuchli va tezkor parovozlarning joriy etilishi, standart izlar, yagona signalizatsiya va xavfsizlik tizimlarining paydo bo'lishi, murakkab tabiiy to'siqlarni yengib o'tishga imkon bergan ko'priklar, tunnellar va viaduklarning barpo etilishi bilan chambarchas bog'liq bo'ldi.

Mazkur davrda temir yo'llar turli mamlakatlar sanoat taraqqiyotining poydevoriga aylandi. Ular ko'mir, ruda, g'alla, sanoat mahsulotlari tashishni tezlashtirdi, ichki bozorning o'sishini, savdoning rivojlanishini va milliy iqtisodiyotning shakllanishini ta'minladi. Bundan tashqari, temir yo'llar shaharlashtirish jarayonini rag'batlantirdi: stansiyalar atrofida yangi shaharlar va sanoat markazlari vujudga keldi.

XIX asr oxiriga kelib temir yo'llar tarmog'i Yevropa va Shimoliy Amerikaning deyarli barcha sanoati rivojlangan mamlakatlarini qamrab oldi. Mustamlaka mamlakatlarda qurilish metropoliyalar manfaatiga xizmat qilib, xom ashyo eksportiga yo'naltirilgan edi.

TADQIQOTNING ASOSIY NATIJALARI

Temir yo'llar dastlab Angliyada XVIII asr oxiri - XIX asrning birinchi choragidagi sanoat inqilobi natijasida paydo bo'lgan edi.

Manufaktura davridagi Angliya sanoati ichki ehtiyojlar uchun asosan daryo yo'llari tizimi va kanallar tarmog'idan foydalangandi. Tashqi tashishlarni dengiz yelkanli transporti bajargandi. Transportning qoloqligi hududiy mehnat taqsimoti jarayonini jiddiy sekinlashtirgan, sanoatning alohida tarmoqlarini bir-biri bilan zaif bog'lagan edi.

XVIII asrning ikkinchi yarmida Angliya ichki bozorining jadal o'sishi bilan bog'liq chuqur iqtisodiy sabablar mamlakatda yirik mexanizatsiyalashgan ishlab chiqarishning rivojlanishiga olib keldi. Sanoat to'ntarilishi jarayoni dastlab yengil sanoat tarmoqlarini, so'ngra XIX asr boshlarida og'ir sanoatni qamrab oldi, bu esa mamlakatning sanoat-iqtisodiy va ijtimoiy tuzilishini tubdan o'zgartirdi.

Angliya sanoatining muhim tarmoqlaridan biri paxta-to'qimachilik ishlab chiqarishi edi. XVIII asr oxirida to'qimachilik sanoatidagi inqilob yirik paxta-to'qimachilik fabrikalarining paydo bo'lishiga va ularning ilgari ko'rilmagan miqdorda tovar yuklari ishlab chiqarishiga olib keldi. Bu korxonalar katta miqdordagi xom ashyo va yoqilg'iga juda muhtoj edi. Shu sababli quruqlikdagi transport yo'llarini tubdan qayta qurish masalasi nihoyatda dolzarb bo'lib qoldi. Chunki, Amerikadan Atlantika okeani orqali Angliyaga dengiz yo'li bilan paxta Liverpuldan Manchestergacha bo'lgan 50 kilometrlik masofaga qaraganda ikki baravar tezroq va arzonroq yetib kelardi [1].

Sanoat va qishloq xo'jaligidagi inqilob transport vositalarida ham inqilob qilish zaruratini keltirib chiqardi. Yangi bug'li mexanik transport - temir yo'llarning yaratilishi industrial jamiyatning yangi rivojlanayotgan texnik-iqtisodiy bazasining yetilgan ehtiyojlariga ob'ektiv ravishda javob berdi.

Toshko'mir yoqilg'isini shaxtalardan manufakturalarga yetkazish zarurati XVIII asrning ikkinchi yarmida Uelsda ko'mir konlari bilan zavodlar o'rtasida temir relsli yo'llarning paydo bo'lishiga sabab bo'ldi. 1804-yilda dunyodagi dastlabki parovozlardan biri ingliz muhandisi Richard Trevitik tomonidan sinovdan o'tkazildi. Bu bir qator tajribaviy ingliz lokomotivlarini ixtiro qilishga asos soldi, biroq ular ishlab chiqarishga joriy etilmadi.

XIX asrning 20-yillari boshida mashhur ingliz muhandis-ixtirochisi Jorj Stefenson (1781-1848) ning faoliyati keng quloch yoydi. U 1823-yilda Nyukasl shahrida dunyodagi birinchi parovozsozlik zavodiga asos soldi. Keyinchalik bu zavod yirik transport mashinasozligi korxonasiga aylanib, dunyoning deyarli barcha mamlakatlari uchun parovozlar quradigan va eksport qiladigan bo'ldi.

1825-yil 27-sentyabrda Angliyada uzunligi 56 km. bo'lgan Stokton-Darlington yo'nalishida birinchi umumiy foydalanishdagi temir yo'l harakati ochildi. Bu voqea dunyodagi temir yo'l aloqalari tarixining boshlanishi edi. Ushbu birinchi temir yo'lda J. Stefenson o'zining "Lokomotion" parovozini soatiga 24 km. tezlik bilan Stokton portidan Darlington shahriga va orqaga olib o'tdi. Poezd un va ko'mir orilgan 33 ta yuk vagonidan hamda 450 nafar faxriy mehmonlar joylashgan yo'lovchi vagonlaridan tashkil topgan bo'lib, uning umumiy og'irligi 90 tonnani tashkil etardi[2].

Shuni ta'kidlash joizki, bu yo'lining asoschisi Darlingtonlik Eduard Piz edi. U Stokton va Darlington o'rtasida yog'och izli yo'l qurishga ruxsat so'rab parlamentga murojaat qilgan aksiyadorlik jamiyatini tashkil etgan. Keyinchalik E.Pizning huzuriga kelgan J.Stefenson uni yog'och yo'l o'rniga temir yo'l qurishga va harakatlanuvchi bug' mashinasidan foydalanishga ishontirdi[3].

Besh yildan so'ng, 1830-yil 15-sentyabrda Liverpool dengiz portini Angliyaning ip-gazlama sanoati markazi - Manchester shahri bilan bog'lovchi yangi yirik temir yo'l liniyasi ochildi. O'sha kuni J. Stefenson ilg'or ingliz jamoatchiligi oldida zamonaviy parovozlarning barcha asosiy elementlariga ega bo'lgan yangi "Raketa" lokomotivining ishlashini namoyish etdi. Bu ikki shahar orasidagi keskin notekis masofani og'ir yuklangan poezd soatiga 40-47 kilometr tezlikda bir soat ichida bosib o'tdi[4]. O'sha paytgacha ot qo'shilgan quruqlikdagi transport vositalarining maksimal tezligi soatiga 6 kilometrdan oshmas edi. Liverpool-Manchester temir yo'lining ochilishi temir yo'l aloqalarining taqdirini uzil-kesil hal qildi va temir yo'llar tarixida burilish nuqtasi bo'ldi. Shu vaqtdan boshlab hamma joyda parovoz tortuvchi temir yo'llar qurish davri boshlandi.

Fransiyada birinchi temir yo'l 1832-yilda Lion va Cent-Eten orasida qurilib, uning uzunligi 58 km. edi. 1835-yilda Germaniyada Nyurnberg va Fyurt o'rtasida ilk temir yo'l liniyasi ochildi. AQSHda esa temir yo'l qurilishi ayniqsa jadal sur'atlarda rivojlandi. U yerda birinchi temir yo'l liniyasi Baltimor-Ogayo temir yo'li bo'lib, unda muntazam qatnov 1830-yilda yo'lga qo'yildi. 20 yil o'tib, XIX asrning 50 yillariga kelib, AQSHdagi temir yo'l liniyalarining umumiy uzunligi deyarli 13 ming km. ga yetdi[5]. Biroq, dastlab Amerika temir yo'llarining sifati past bo'lib, Yevropa standartlariga javob bermasdi. Amerika temir yo'llarining aksariyati yangi o'zlashtirilgan, tovar harakati sust bo'lgan hududlarni bog'lardi. XIX asrning ikkinchi yarmida AQSHda sanoatlashtirish rivojlanishi bilan temir yo'l polotnosini tubdan qayta qurish boshlandi.

XIX asrning 40 yillarida temir yo'l qurilishining keng quloch yoyishi temir yo'llarning sanoat dunyosining asosiy transport turi sifatida shakllanishiga yordam berdi. Iqtisodiyotning barcha tarmoqlarini, ishlab chiqarish sohasini iste'mol sohasi bilan o'zaro bog'lagan temir yo'l transporti tez orada keng qamrovli ahamiyat kasb etdi.

Birinchi temir yo'l 1825-yilda Angliyada, Shimoliy Amerikada esa 1830-yilda AQSHda qurilgan bo'lsa, Janubiy Amerikada 1851-yilda Peruda, Osiyoda 1853-yilda Britaniya Sharqiy Hindistonida, Avstraliyada 1854-yilda Viktoriya va Janubiy Avstraliyada, nihoyat, Afrikada 1856-yilda Misrda qurildi[6].

Temir yo'llarni joriy etishning samarasi, avvalo, yuk tashishni tezlashtirish bilan bog'liq edi. G'arbiy Yevropa mamlakatlarining ilk temir yo'llari quruqlikdagi tashishlarni o'rtacha 5 baravar tezlashtirdi, 7 baravar arzonlashtirdi, harakat xavfsizligini 8-10 baravar oshirdi. Yuk tashishning tezlashuvi va arzonlashuvi ishlab chiqarishni yanada markazlashtirishga kuchli turtki bo'ldi. Jahon iqtisodiyotida temir yo'l transportining ahamiyati shiddat bilan orta boshladi.

1830 yilda Angliyada temir yo'llarning ishga tushirilishi iqtisodiyotda ulkan o'zgarishlarga sabab bo'ldi. XIX asrning 30-40-yillarida Angliyada sanoat to'ntarilishi o'zining yakuniy bosqichiga kirdi, bu esa Angliyani "dunyo

ustaxonasi"ga aylantirdi. 20 yil ichida – 1830-yildan 1850-yilgacha - Angliya temir yo‘l tarmog‘ining uzunligi 10 ming km. dan oshdi [7]. Keyingi yillarda qurilish yanada tezlashdi va 1860 yilga kelib Angliya temir yo‘llarining umumiy uzunligi 15 ming km. dan oshib ketdi[8]. Ulkan temir yo‘l qurilishi og‘ir sanoatning jadal rivojlanishiga turtki bo‘ldi. Sanoatlashtirish jarayonining muhim qismi transport mashinasozligi va stanoksozlikning tez sur‘atlarda o‘ssishi bo‘ldi. Temir yo‘llar iqtisodiyotning yaxlit xo‘jalikka aylanishini tezlashtirdi.

XIX asrning 40-yillarida ingliz og‘ir sanoatining tashqi bozordagi ta’siri tobora kengayib bordi. Mamlakat butun dunyoga po‘lat relslar, bug‘ parovozlari, shuningdek, temir yo‘l qurilishi uchun sarmoyalar yetkazib bera boshladi. Shu bilan birga, ingliz og‘ir sanoati temir yo‘l qurilishini jahon miqyosida tezlashtirishga sabab bo‘ldi.

Jahon temir yo‘l tarmog‘ining uzunligi: 1835-yilda - 2431 km., 1840-yilda - 7679 km., 1845-yilda - 15918 km, 1850-yilda esa - 38568 km. ni tashkil etdi[9].

Albatta, alohida olingan mamlakatlarda temir yo‘llarning uzunligi har xil edi. Masalan, K. Oppengeym quyidagi ma’lumotlarni keltirgan:

1835-1855-yillarda Yevropa va Amerika temir yo‘llarining umumiy uzunligi (km.) [10]

<i>davlatlar</i>	<i>1835 y.</i>	<i>1840 y.</i>	<i>1845 y.</i>	<i>1850 y.</i>	<i>1855 y.</i>
Angliya	471	1348	3277	10653	13411
Germaniya	6	549	2315	6044	8352
Fransiya	176	497	883	3083	5535
Avstriya	-	144	728	1579	2145
Rossiya	-	26	144	498	1048
Belgiya	20	336	576	854	1349
Gollandiya	-	17	153	176	314

AQSHda temir yo‘llar uzunligining juda ijobiy o‘ssish dinamikasi quyidagi ko‘rsatkichlarda namoyon bo‘lgan: 1830-yilda - 40 km., 1835-yilda - 251 km., 1840-yilda - 3 630 km., 1845-yilda - 7 968 km., 1850-yilda esa - 12 779 km. ni tashkil etgan[11]. 1860-yilga kelib, AQSHdagi temir yo‘llar uzunligi 31 ming milga (taxminan 50 ming km.) yetgan [12].

Ommaviy temir yo‘l qurilishi ulkan sarmoyalarni talab etdi. G‘arbiy Yevropa va Amerika mamlakatlarida sanoat to‘ntarilishining rivojlanishi jarayonida temir yo‘l transporti XIX asr o‘rtalariga kelib jahon bozorining kengayishida eng muhim omillardan biriga aylandi.

Boshqa mamlakatlar uchun birinchi navbatdagi vazifalardan biri xo‘jalikning alohida ajratilgan va o‘zaro bog‘lanmagan sohalarini birlashtirish maqsadida temir yo‘l tarmog‘ini barpo etish edi.

XIX asrning 50-70-yillarida yetakchi sanoatlashgan mamlakatlarning ishlab chiqarish-iqtisodiy tuzilishida chuqur o‘zgarishlarga olib kelgan eng yirik siljishlar ro‘y berdi. Mashina texnikasining izchil rivojlanishi va mehnat unumdorligining o‘sishi kengaytirilgan takror ishlab chiqarishning ob‘ektiv qonuniyatlari ta‘sirini yuzaga keltirdi. Bu esa ishlab chiqarish vositalari ishlab chiqarishining iste‘mol buyumlari ishlab chiqarishiga nisbatan tezroq o‘shida namoyon bo‘ldi.

Sanoat to‘ntarishi sharoitida amalga oshirilayotgan bir qator mamlakatlar iqtisodiyotining o‘zgarishi ishlab chiqarishning eng zamonaviy texnik asosini yaratish, keng ichki bozorni rivojlantirish, tashqi savdo aloqalarini kengaytirish, tabiiy resurslarni jadal o‘zlashtirish bilan bog‘liq edi. Bu jarayonda temir yo‘l transporti markaziy o‘rinni egalladi. Ishlab chiqarish jarayonining umumiy sharti bo‘lib qolgan temir yo‘llar og‘ir sanoatning asosiy tarmoqlari tez o‘shishini rag‘batlantiruvchi qudratli omil sifatida nisbatan mustaqil rol o‘ynay boshladi.

Transport inqilobi temir yo‘llar va bug‘li kemalarning keng tarqalishiga sabab bo‘lib, jahon iqtisodiyoti ishlab chiqarishining davriy yuksalishining eng muhim asosiga aylandi. Bu davrda temir yo‘l qurilishi xalqaro miqyosda sanoat ishlab chiqarishining asosiy sarmoyani ommaviy ravishda kengaytirishning bosh sohasiga aylandi.

Chorak asr davomida, ya‘ni 1850-yildan 1875-yilgacha, barcha yetakchi sanoatlashgan mamlakatlarda temir yo‘llar asosiy sarmoyani joylashtirishning eng yirik sohasi bo‘ldi. Temir yo‘l tarmog‘ining o‘shish sur‘ati o‘n yilliklar davomida ortib bordi.

XIX asrning uchinchi choragi mobaynida jahon temir yo‘l tarmog‘i ulkan miqyosda o‘shib, 1850-yildagi 38,6 ming kilometrdan 1875-yilda 294 ming kilometrgacha - jami 255,4 ming kilometrga yoki deyarli 8 baravarga ko‘paydi.

1860 -1875-yillarda jahon temir yo‘l tarmog‘ining rivojlanishi (ming km.) [13]

<i>Mamlakat</i>	<i>1860 y.</i>	<i>1865 y.</i>	<i>1870 y.</i>	<i>1875 y.</i>
Butun jahon	108,0	145,5	209,8	294,2
<i>Shu jumladan:</i>				
AQSH	49,3	56,5	85,2	119,7
Angliya	16,8	21,4	25,0	26,8
Fransiya	9,5	13,7	17,9	21,6
Germaniya	11,1	13,9	18,7	28,0
Avstriya-Vengriya	4,5	6,4	9,6	16,8
Rossiya	1,6	3,8	10,7	18,9

Temir yo‘l qurilishining yuksalishi muqarrar ravishda ishlab chiqarishning kengayishiga, sanoatning ko‘plab tarmoqlari ishlab chiqarish tizimining keskin ko‘payishiga olib keldi.

Bu davrda temir yo‘l qurilishida yetakchi o‘rin Buyuk Britaniyaga tegishli edi. XIX asrning 40-yillarida temir yo‘l tarmog‘ining o‘sishi taxminan 10 ming kilometrni tashkil etgan kuchli temir yo‘l yuksalishini boshdan kechirgan bo‘lsa-da, keyingi o‘n yilliklarda mamlakatda temir yo‘llar qurish sur‘ati sezilarli darajada pasaydi. Shunga qaramay, Buyuk Britaniya bu yillarda butun dunyoga relslar, parovozlar va temir yo‘l investitsiyalari uchun mablag‘ yetkazib berdi. Britaniyalik tadbirkorlar Fransiya, Italiya, Ispaniya, Shvesiya, Norvegiya, Daniya, Germaniya, Belgiya, AQSHda temir yo‘l va boshqa kompaniyalarni tashkil etishda faol ishtirok etdilar.

Ingliz iqtisodchisi Ch.Gobsonning ta’kidlashicha, “Butun Yevropa bo‘ylab ingliz moliyachilari, kompaniya direktorlari va muhandislari to‘lib-toshib yurardi. Qit’adagi temir yo‘l jamiyatlari direktorlari orasida inglizlar ustunlik qilardi” [14].

Jahon temir yo‘l qurilishi bu yillarda Buyuk Britaniya sanoat mahsuloti umumiy o‘rishining 40-foizigachasini o‘zlashtirdi. Natijada, Britaniya og‘ir sanoati mahsulot ishlab chiqarishni keskin ko‘paytirib, dunyoning boshqa barcha mamlakatlari ishlab chiqarishidan ancha ustun bo‘lgan yangi ishlab chiqarish quvvatlarini yaratdi. Ingliz temir yo‘l harakatlanuvchi tarkibining eksporti o‘si - 1851-yilda 0,06 million funt sterlingdan 1860 yilda 0,23 million funt sterlinggacha va 1870 yilda 0,48 million funt sterlinggacha yetdi. 1873-1875 yillardagi jahon iqtisodiy inqirozi davrida ingliz parovozlari eksporti 0,37-0,44 million funt sterling darajasida barqaror saqlanib qoldi [15].

Britaniya temir yo‘l tarmog‘ining yillik o‘sishi: 1860-yilda - 693 km, 1863-yilda - 1240 km, 1865-yilda - 805 km, 1870-yilda - 630 km, 1874-yilda - 590 km. ni tashkil etdi [16].

Shuni ta’kidlash joizki, XIX asrning ikkinchi yarmida Buyuk Britaniya o‘z mustamlakalarida ham temir yo‘l qurilishini amalga oshirdi. Jumladan, 1854-yilda Avstraliyada Melburn markazi port hududi bilan temir yo‘l orqali bog‘landi. 1855-yilda uzunligi 13 milya (taxminan 21 km.) bo‘lgan Sidney-Gelburn temir yo‘l liniyasi ochildi [17]. Bundan tashqari, Viktoriya va Yangi Janubiy Uelsning (Avstraliyadagi Britaniya mustamlakalari) 16 million funt sterlingga teng bo‘lgan davlat qarzlarning to‘rtidan uch qismi temir yo‘l qurilishini moliyalashtirish uchun olingan zayomlar edi, ularning obligatsiyalari asosan Londonda sotilgan [18].

Hindistonda Britaniya samoyasi va iste’mol tovarlari 1854-yilda boshlangan temir yo‘llarning rivojlanishi bilan o‘z ta’sirini kuchaytirdi. Temir yo‘llar imperiya manfaatlari mantig‘iga muvofiq, xorijiy investorlar uchun belgilangan foyda kafolati ostida Britaniya sarmoyasini jalb qilgan holda qurildi [19]. G‘arb sivilizatsiyasining ustunligiga ishongan va Britaniya boshqaruvining barcha afzalliklarini ko‘rsatmoqchi bo‘lgan general-gubernator Jeyms Dalxauzi davrida Hindistonda 300 millik birinchi temir yo‘l yotqizildi [20].

Ko‘rsatilgan davrda temir yo‘l qurilishining eng jadal sur‘atlari AQSHda kuzatildi. Chorak asr mobaynida mamlakatning temir yo‘l tarmog‘i 8 barobar kengaydi - 1850-yildagi 14,5 ming kilometrdan 1875-yilda 119,7 ming

kilometr gacha yetdi. Amerika temir yo'llari asosan Britaniya metali va sarmoyasi evaziga qurildi. XIX asrning 50-yillardagi temir yo'l yuksalishi davrida AQSHda temir yo'l transportini rivojlantirishga 1 milliard dollardan ortiq mablag' sarflandi. Bu mamlakat temir yo'l qurilishining boshlanishidan keyingi yigirma yil ichida sarflangan mablag'dan deyarli uch barobar ko'p edi. Ushbu mablag'ning 4/5 qismi ingliz investitsiyalariga to'g'ri kelardi. 1873-yilga kelib, Amerika qimmatli qog'ozlaridagi chet el sarmoyasining ulushi 1,5 million dollarga yetdi, umumiy milliy daromad esa 6,5 million dollarni tashkil etdi[21]. Amerika qimmatli qog'ozlari evaziga AQSHga Angliyaning og'ir sanoat mahsulotlari - relslar, parovozlar, dastgohlar va boshqalar faol eksport qilina boshladi. 60-yillarning oxiri – 70-yillarning boshlarida, AQSHda temir yo'l sohasidagi ulkan yuksalish davrida tub burilish yuz berdi.

Temir yo'l qurilishi G'arbiy shtatlarning jadal o'zlashtirilishi bilan rag'batlandi. Transkontinental temir yo'llarni qurgan "Union Pacific" va "Central Pacific" aksiyadorlik kompaniyalari va boshqalar markaziy hukumatdan har bir mil temir yo'l uchun 20 kvadrat mil yerni bepul olishdi. Natijada, "Union Pacific" 8 million gektardan ortiq, "Northern Pacific" esa 19 million gektardan ortiq yerga ega bo'ldi. Umuman olganda, AQSH hukumati va ayrim shtatlar ma'muriyati tomonidan temir yo'l kompaniyalariga bepul berilgan barcha davlat va jamoat yerlarining maydoni 84 million gektardan ortiqni yoki butun mamlakat hududining deyarli o'ndan bir qismini tashkil etdi. AQSH temir yo'l kompaniyalari temir yo'l qurilishi uchun hukumatdan yana juda katta miqdorda pul subsidiyalari olardi. Masalan, yuqorida ko'rsatilgan "Central Pacific" va "Union Pacific" temir yo'l kompaniyalariga hukumat subsidiyalari qurilgan yo'lning har bir mili uchun joy sharoitiga qarab 16 ming dollardan 48 ming dollargacha bo'lgan mablag'ni tashkil etdi. XIX asrning ikkinchi yarmida temir yo'l qurilishini moliyalashtirish uchun ajratilgan pul subsidiyalarining umumiy miqdori 700 million dollardan oshdi[22].

Amerika temir yo'llari mamlakatni qalin tarmoq bilan o'rab olib, juda katta ichki hududlarni xalqaro savdo aylanmasi doirasiga jalb etdi. XIX asrning 70-yillari boshida AQSHda har yili 10 ming kilometr ga yaqin yangi temir yo'llar foydalanishga topshirilardi.

Qit'aviy Yevropaning asosiy industrial mamlakatlari - Fransiya va Germaniyada XIX asrning 50-70-yillarida keng miqyosda sanoat to'ntarilishi jarayoni yakunlandi. 1850-1870-yillarda Fransiya 15 ming kilometr temir yo'l qurilishi temir va po'lat ishlab chiqarishning 417 ming tonnadan 1,3 million tonnagacha - deyarli 3 baravarga keskin oshishiga olib keldi.

Ko'plab fransuz temir yo'l kompaniyalari 50-yillarning oxirida oltita eng yirik temir yo'l jamiyatlariga - Shimoliy, Sharqiy, Parij-Orlean, Parij-Lion-O'rta yer dengizi, Janubiy va G'arbiy temir yo'l jamiyatlariga birlashdi. Shu davrdan boshlab ular asta-sekin Fransiya temir yo'l sohasida monopolchiga aylanib, mamlakatning bank sarmoyasi bilan yaqin aloqalar o'rnatdilar.

Germaniya uchun XIX asrning uchinchi choragi mamlakatning iqtisodiy jihatdan qoloq davlatdan jahonning ilg'or sanoat davlatiga aylanish jarayonida g'oyat muhim bosqich bo'ldi. 1835-yilda Nyurnberg-Fyurt orasidagi birinchi temir yo'l qurilgan va 1848-yilga kelib Germaniyadagi temir yo'llar uzunligi 5 ming

kilometrdan oshdi (shundan 2,3 ming kilometri Prussiyaga to'g'ri keldi)[23]. Albatta, XIX asrning 50-60-yillarida Germaniyada temir yo'l qurilishi sur'atlari va hajmi AQSHdagiga qaraganda ancha past edi.

Germaniya birlashgandan so'ng, hukumat fransuz milliardlarining tovon "yomg'iri" yordamida 1870-1873-yillardagi o'z tarixida misli ko'rilmagan temir yo'l gryunderlik* ("gryunderlik": nemischa gründen - asos solmoq, tashkil etmoq, ta'sis etmoq) vasvasasining avj olishiga hissa qo'shdi. Besh yil ichida 10 ming kilometrga yaqin yangi temir yo'llar foydalanishga topshirildi. 70-yillarning o'rtalarida Germaniya temir yo'llariga sarflangan sarmoyalar 1869-yil oxiridagi 4,1 milliard markadan 7,5 milliard markagacha yetdi. Shunday qilib, bu davrda Germaniya temir yo'llariga taxminan 3,5 milliard marka sarflandi. 1870-1879-yillarda temir yo'l qurilishiga yalpi ichki mahsulotning 25% yo'naltirildi. 1871-yildan keyingi 20 yil ichida temir yo'l liniyalarining uzunligi 19,6 mingdan 42,1 ming kilometr gacha, 1913-yilga kelib esa 63,4 ming kilometr gacha yetdi[24]. Temir yo'l qurilishini rag'batlantirish mamlakat og'ir sanoati va kredit tizimining yetakchi tarmoqlarini moliyaviy va bojxona jihatidan qo'llab-quvvatlash bilan birga olib borildi.

XIX asrning uchinchi choragida temir yo'l qurilishining shiddatli rivojlanishi asosiy sanoatlashgan mamlakatlarda temir yo'llarning bosh transport turiga aylanishiga olib keldi.

XIX asrning ikkinchi yarmida Rossiyada temir yo'l transportini yaratish ustuvor vazifa edi: 1857-yilda Rossiyada atigi bir ming chaqirim temir yo'l mavjud bo'lsa, 1890 yilga kelib temir yo'l tarmog'i 30 ming chaqirimga yetdi. Shu davrda yuk tashish hajmi 14 barobar oshdi. 90-yillarda temir yo'l tarmog'i yana 21,4 ming chaqirimga kengaydi. 1866-1875-yillarda har yili o'rtacha 1520 km, 1892-1900-yillarda esa har yili 2740 km. temir yo'l qurildi[25]. 90-yillarda Uraldan Tinch okeani qirg'oqlarigacha cho'zilgan Buyuk Sibir magistrali barpo etildi. Yo'l qurilishi davlat tomonidan ham, xususiy (aksiyadorlik) sarmoyasi bilan ham amalga oshirildi, biroq davlat foyda kafolatini ta'minlashi shart edi.

XIX asrning 80-yillari va 90-yillarning birinchi yarmida ommaviy temir yo'l qurilishi iqtisodiy rivojlanishni rag'batlantiruvchi muhim omil bo'lib qolaverdi. XIX asr 80-yillarining ikkinchi yarmida jahon temir yo'l tarmog'ining o'sishi eng yuqori darajaga yetdi. 1880-yildan 1890-yilgacha bo'lgan o'n yil ichida temir yo'l tarmog'i 245 ming kilometr gacha o'sib, 617,3 ming kilometrni tashkil etdi. Bu besh yillik davrda jahon temir yo'l tarmog'iga kiritilgan sarmoya taxminan 2 milliard funt sterlingni tashkil etib, umumiy qiymati 7 milliard funt sterlingga yetdi.

Jahon temir yo'l tarmog'ining uzunligi (ming km.)[26]

<i>Yil oxiri bo'yicha</i>	<i>Yevropa</i>	<i>Amerika</i>	<i>Osiyo</i>	<i>Afrika</i>	<i>Avstraliya va Okeaniya</i>	<i>Butun jahon</i>
1880	169	175	16,3	4,65	7,85	372
1885	196	249	22,3	7,03	12,9	487
1890	224	331	33,7	9,39	18,9	617.

1895	251	370	43,4	13,1	22,3	701
1900	284	402	60,3	20,1	24,0	790

Temir yo'llarning o'sish sur'ati va mutlaq o'sishi bo'yicha AQSH peshqadam edi. Bu yerda temir yo'l qurilishining ulkan ko'lami sanoat ishlab chiqarishining jadal rivojlanishini rag'batlantirardi. 1890-yilda AQSHdagi temir yo'llar uzunligi 251,7 ming kilometrni tashkil etdi (taqqoslash uchun: Angliyada - 32,3 ming km., Germaniyada - 41,8 ming km., Fransiya - 36,9 ming km., Rossiyada - 30,6 ming km., Kanadada - 21,2 ming km.) [27].

Shu davrda temir yo'l tarmog'ining miqdoriy kengayishi bilan bir qatorda, eski temir yo'llarning qayta qurish va yangilash jarayoni keng ko'lamda boshlanadi. Bu jarayon, ayniqsa, AQSH va Buyuk Britaniya temir yo'l transportida jadal rivojlandi.

Temir yo'l transportidagi ulkan sarmoya mablag'lar bilan bog'liq texnik taraqqiyot, shiddatli raqobat sharoitida moliyaviy jihatdan kuchli yirik temir yo'l monopoliyalarining paydo bo'lishiga olib keldi. Masalan, AQSHda 80-yillar boshidagi inqiroz davrida temir yo'l sarmoyasining keskin qadrsizlanishi natijasida umumiy qiymati 2 milliard dollardan ortiq bo'lgan bir necha yuz temir yo'l kompaniyasi kasodga uchradi. Oqibatda, AQSHning ko'p ming kilometrli temir yo'l tarmog'i sanoat monopoliyalari bilan chambarchas bog'liq bo'lgan, o'zaro raqobatlashuvchi bir nechta yirik temir yo'l-moliya birlashmalarining qo'lida to'plandi.

90-yillar boshiga kelib, taxminan 140 ming milni qamrab olgan Amerika temir yo'llarining uchdan ikki qismidan ko'prog'i oltita yirik temir yo'l monopoliyasiga tegishli bo'lib, ularning har biriga ma'lum bir multimillioner rahbarlik qilardi. Masalan, 80-yillar boshida shakllangan Vanderbilt monopoliyasining temir yo'l "tizimi" 90-yillarga kelib mamlakatning markaziy shtatlaridagi eng muhim savdo yo'nalishlarida joylashgan 31 ming mil temir yo'lni o'z ichiga olardi. Millioner Jey Guldning "Missuri-Tinch okeani" temir yo'llar "tizimi" esa mamlakatning 12,3 ming mil uzunlikdagi eng muhim transkontinental magistralini nazorat qilardi [28].

Temir yo'l transportini monopollashtirishning o'xshash jarayonlari Angliyada ham rivojlandi. U yerda XIX asr 80-yillari boshiga kelib 200 dan ortiq kichik temir yo'l kompaniyalari tugatildi. Natijada butun temir yo'l tarmog'ining 5/6 qismi 11 ta yirik temir yo'l monopoliyasi qo'lida to'plandi. Ulardan 4 tasi eng qudratli bo'lib, Angliya yo'llari tarmog'ining yarmiga egalik qilardi[29].

Fransiya 80-yillarda temir yo'l monopoliya kompaniyalarini har tomonlama moliyaviy qo'llab-quvvatlashga qaratilgan hukumat siyosati yana kuchaydi. 1883-yilda tasdiqlangan konvensiyalarga ko'ra, butun davlat temir yo'l tarmog'i oltita yirik temir yo'l kompaniyasiga bepul topshirildi.

XIX asrning 80-yillarida G'arbiy Yevropaning bir qator mamlakatlarida xususiy temir yo'llarni davlat tomonidan sotib olish va davlat liniyalarini keng miqyosda qurish orqali temir yo'llarni davlat tasarrufiga o'tkazish jarayoni keng

ko‘lamda rivojlandi. Temir yo‘llarni davlatlashtirish zarurati temir yo‘l transporti ishlab chiqarishining ijtimoiy xususiyatidan kelib chiqdi.

Davlatlarning notekis rivojlanishi jahon bozorlarini, mustamlakalarni va ta’sir doiralarini qayta taqsimlash uchun kurashni nihoyatda keskinlashtirdi. Bu davrda dunyoning iqtisodiy va hududiy bo‘linishi yakunlanayotgan edi. Dunyoni bo‘lish va qayta bo‘lish uchun olib borilgan shafqatsiz kurash jahon hukmronligi uchun hal qiluvchi janglar uchun ittifoqlar tuzilishiga olib keldi. Iqtisodiyot rivojlanishida harbiylashish va qurollanish poygasi hal qiluvchi ahamiyat kasb eta boshladi. Ushbu tub jarayonlar jahon temir yo‘l transportining rivojlanish xususiyati va shakllariga o‘z ta’sirini ko‘rsatdi.

90-yillarda jahon temir yo‘llari tarmog‘ining, ayniqsa yetakchi davlatlarda, o‘sishi sekinlashish tendensiyasi yaqqol namoyon bo‘ldi. 80-yillarga nisbatan butun dunyoda yangi temir yo‘llarning o‘sishi 90-yillarda 30 foizga, AQSHda esa 43 foizga kamaydi. Ayni paytda boshqa mamlakatlarda temir yo‘l qurilishi keskin kuchaydi. Bu borada Rossiya misoli e’tiborga loyiq, bu yerda 90-yillardagi iqtisodiy yuksalishning asosiy omili temir yo‘llarning asosiy sarmoyasini ommaviy ravishda kengaytirish bo‘ldi[30].

Temir yo‘llarning jahon miqyosidagi o‘sish sur’atlari pasayishiga qaramay, ular 90-yillarda yangi sarmoya qo‘yilmalarining muhim sohasi bo‘lib qolaverdi. O‘n yil ichida butun dunyo bo‘ylab temir yo‘l transportiga sarmoya qo‘yilmalar qariyb 40 milliard markani tashkil etdi. Mablag‘larning ommaviy kirib kelishi temir yo‘llarni rekonstruksiya va modernizatsiya qilish jarayoni bilan bog‘liq edi.

1900-yilga kelib, AQSHda temir yo‘l tarmog‘i 310 ming km., Angliyada - 35,2 ming km., Germaniyada - 49,9 ming km., Fransiyada - 43,1 ming km., Rossiyada - 53,2 ming km., Kanada esa - 28,4 ming km. ga yetgan edi[31].

Shu bilan bir vaqtda, temir yo‘l transporti texnikasining jadal taraqqiyoti va yuk oqimlarining ko‘payishi og‘irlashtirilgan poezdlar tarkibiga, qudratli parovozlarga o‘tish, ko‘priklar va yo‘llarni qayta qurish bilan birgalikda kechdi.

Yetakchi mamlakatlarda temir yo‘l transporti texnikasining rivojlanishiga jahon og‘ir sanoatining tezkor o‘sishi hal qiluvchi ta’sir ko‘rsatdi. XIX asrning 90-yillaridagi sanoat yuksalishi davrida og‘ir sanoatning asosiy tarmoqlarida ishlab chiqarishning o‘rtacha yillik o‘sishi 80-yillardagiga nisbatan ikki barobar yuqori edi. 90-yillarda jahonda ko‘mir qazib olish 64%-ga, cho‘yan eritish 70%-dan ortiqqa, po‘lat ishlab chiqarish esa 173% -ga oshdi.

Dunyo temir yo‘llari 90-yillarda og‘ir sanoat mahsulotlarini ilgari hech qachon bo‘lmagan darajada ko‘p iste’mol qildi. AQSHda o‘n yil ichida rels ishlab chiqarish 43% ga ko‘payib, 1900-yilga kelib 3 million tonnaga yetdi. Parovozlar ishlab chiqarish o‘n yil ichida ikki barobardan ham ko‘proq - 2300 tadan 5152 tagacha oshdi.

90-yillarda temir yo‘l transportida ishlab chiqarishni markazlashtirish jarayoni keng miqyosda avj oldi. Shafqatsiz raqobat kurashi davomida trest turidagi oliy monopoliyalar shaklida ishlab chiqarishni kombinatsiyalash jarayoni jadal sur’atlarda rivojlandi.

Rossiyada XIX asrning 90-yillaridagi iqtisodiy yuksalish davrida temir yo'llarning shiddat bilan rivojlanishi ichki bozorni mustahkamlashda eng muhim omillardan biri bo'ldi.

XULOSA

Shunday qilib, XIX asrda temir yo'l qurilishi o'zining shakllanishi va rivojlanishining murakkab, ayni paytda shiddatli yo'lini bosib o'tganini ta'kidlash joiz. U sanoat inqilobining eng muhim unsurlaridan biriga aylanib, bir qator mamlakatlar iqtisodiy taraqqiyotini tezlashtirishda hal qiluvchi omil bo'ldi. Turli tarixiy bosqichlarda temir yo'l qurilishi o'zining sur'ati va ko'lami jihatidan o'zgaruvchanlik xususiyatiga ega bo'ldi.

XIX asr temir yo'l qurilishi sanoatlashtirishning "temir asri" timsoli bo'lib qoldi. U jahon xo'jaligining rivojlanishini jadallashtirdi, ishlab chiqarish va aholi joylashuvi geografiyasini o'zgartirdi, jahon bozorining shakllanishiga hamda davlatlarning mustahkamlanishiga ko'maklashdi.

FOYDALANILGAN MANBA VA ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.16.
2. Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. – Москва: Трансжелдориздат, 1938. -С.77-78.
3. Гюнтер Г. Железная дорога: ее возникновение и жизнь. Пер. с нем. И.А. Горкиной. –Москва: Транспечать НКПС, 1930. -С.16.
4. Шотлендер Я. В. История паровоза за 100 лет (1803—1903). –Санкт-Петербург: тип. Т-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1905. -С. 33-35.
5. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.18.
6. Оппенгейм К.А. Проектирование железных дорог: Общие сведения о железных дорогах–Москва: Транспечать НКПС, 1924. –С.69.
7. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.19.
8. Кембриджская экономическая история Европы Нового и Новейшего времени. Т. 1.:1700-1870. / пер. с англ. Ю.Каптуревского. –Москва: Изд.-во. Института Гайдара, 2013. -С.315.
9. Мировые экономические кризисы. 1848-1935. Т.1. / Под общ. ред. Е.Варга. –Москва: ОГИЗ, 1937. –С.487.
10. Оппенгейм К.А. Проектирование железных дорог: Общие сведения о железных дорогах–Москва: Транспечать НКПС, 1924. –С.70.
11. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.20.
12. Согрин В.В. История США. –Санкт-Петербург: Питер, 2023. -С.42.
13. Мировые экономические кризисы. 1848-1935. Т.1. / Под общ. ред. Е.Варга. –Москва: ОГИЗ, 1937. –С.487; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.83.

14. Гобсон Ч.К. Экспорт капитала / Пер. с англ. И. Румер. -Москва: Изд.-во ком. акад., 1928. –С.119,125.
15. Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.549.
16. Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.540.
17. Малаховский К.В. История Австралии. –Москва: Наука, 1980. -С.70.
18. Fitzpatrick B. The British Empire in Australia. An Economic History 1834-1939. –Melbourne: Melbourne University Press, 1941.-P.173-174.
19. Burton Stein. A history of India. – 2nd ed. -Oxford: Wiley-Blackwell, 2010. -P. 236.
20. Таммита-Дельгода С. Индия. История страны / пер. с англ. П. Крылова. –Москва: Эксмо; -Санкт-Петербург: Мидригарт, 2010. -С.216.
21. Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.570-571.
22. Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.44.
23. История Германии. Т.1. / Под общ. ред. Б. Бонвеча, Ю.В. Галактионова. -Москва: КДУ, 2008. -С.430.
24. История Германии. Т.2. / Под общ. ред. Б. Бонвеча, Ю.В. Галактионова. -Москва: КДУ, 2008. -С.21.
25. Самохин Ю.Н. Экономическая история России. –Москва: ГУ ВШЭ, 2001. -С.121.
26. Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.526.
27. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.149.
28. Янжул И.И. Промышленные синдикаты или предпринимательские союзы для регулирования производства преимущественно в Соединенных Штатах Северной Америки. -Санкт-Петербург: Типография М.М. Стасюлевича, 1895. –С.157,159.
29. Георгиевский П.П. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах. – Санкт-Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1887. -С. 178-185.
30. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. –Москва: Наука, 1975. –С.230-231.
- Мендельсон Л.А. Теория и история экономических кризисов и циклов. Т. II. –Москва: Соцэгиз, 1959. –С.406.

Холлиев А. Г.

DSc., профессор кафедры «Всемирная история»

Национальный университет Узбекистана

azizbekholliiev@gmail.com

МИРОВОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В XIX ВЕКЕ: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ТЕНДЕНЦИИ

АННОТАЦИЯ

В представленной статье, на основе широкого круга фактологического материала, с исторической точки зрения, рассмотрены основные направления и тенденции многогранного развития мирового железнодорожного строительства в XIX веке. Основное внимание уделено всестороннему анализу места и роли железных дорог в общем развитии целого ряда государств, а также исследованию взаимосвязи масштабного роста железнодорожной сети с международным положением, технической и социальной эволюцией различных регионов мира.

Ключевые слова: железные дороги, промышленный переворот, XIX век, Великобритания, США, Германия, Франция, Россия, железнодорожное строительство, транспорт, экономика, мировое хозяйство, товарное движение, паровозы, вагоны, подвижной состав, протяженность дорог.

Kholliiev A. G.

DSc., professor at the department of «World history»

National University of Uzbekistan

azizbekholliiev@gmail.com

GLOBAL RAILWAY CONSTRUCTION IN THE 19th CENTURY: MAIN DIRECTIONS AND TRENDS

ABSTRACT

This article, based on a wide range of factual material, examines from a historical perspective the main directions and trends in the multifaceted development of global railway construction in the 19th century. The primary focus is on a comprehensive analysis of the place and role of railways in the overall development of numerous countries, as well as an investigation of the relationship between the large-scale growth of railway networks and the international situation, technical and social evolution of various regions of the world.

Keywords: railways, Industrial Revolution, 19th century, Great Britain, USA, Germany, France, Russia, railway construction, transport, economy, world economy, movement of goods, locomotives, railcars, rolling stock, track length.