

**O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI HUZURIDAGI ILMIY
DARAJALAR BERUVCHI DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04
RAQAMLI ILMIY KENGASH**

O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI

SAIDUSMANOV BAXROM ABDUGANIYEVICH

**O‘ZBEKISTONDA TRANSPORT VA KOMMUNIKATSIYA TIZIMINING
RIVOJLANISH TARIXI
(Toshkent viloyati misolida 1945–1990-yillar)**

07.00.01 – O‘zbekiston tarixi

**TARIX FANLARI BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) DISSERTATSIYASI
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

UDK: 94(575.1):629.33:629.01/02(091)

**Tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
avtoreferati mundarijasi**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)
по историческим наукам**

**Contents of Dissertation Abstract of Doctor of Philosophy (PhD)
on Historical Sciences**

Saidusmanov Baxrom Abduganiyevich

О'zbekistonda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanish tarixi
(Toshkent viloyati misolida 1945–1990-yillar).....3

Саидусманов Бахром Абдуганиевич

История развития транспортной и коммуникационной системы в
Узбекистане (1945–1990 гг. на примере Ташкентской области).....25

Saidusmanov Bakhrom Abduganiyevich

The history of the development of the transport and communication system in
Uzbekistan (on the example of the Tashkent region, 1945–1990).....49

E'lon qilingan ishlar ro'yxati

Список опубликованных работ

List of published works53

**O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI HUZURIDAGI ILMIY
DARAJALAR BERUVCHI DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04
RAQAMLI ILMIY KENGASH**

O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI

SAIDUSMANOV BAXROM ABDUGANIYEVICH

**O‘ZBEKISTONDA TRANSPORT VA KOMMUNIKATSIYA TIZIMINING
RIVOJLANISH TARIXI
(Toshkent viloyati misolida 1945–1990-yillar)**

07.00.01 – O‘zbekiston tarixi

**TARIX FANLARI BO‘YICHA FALSAFA DOKTORI (PhD) DISSERTATSIYASI
AVTOREFERATI**

Toshkent – 2024

Tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi Oliy attestatsiya komissiyasida B2021.4.PhD/Tar988 raqam bilan ro'yxatga olingan.

Dissertatsiya O'zbekiston Milliy universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o'zbek, rus, ingliz (rezyume)) Ilmiy kengash veb-sahifasida (www.ik-tarix.nuu.uz) hamda "ZiyoNET" axborot-ta'lim portalida (www.ziynet.uz) joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Yunusova Xurshida Erkinovna
tarix fanlari doktori, professor

Rasmiy opponentlar:

Maxkamova Nodira Raxmonovna
tarix fanlari doktori, professor

Abdullayeva Nigora Sanjarovna
tarix fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)

Yetakchi tashkilot:

Toshkent davlat texnika universiteti

Dissertatsiya himoyasi O'zbekiston Milliy universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04 raqamli Ilmiy kengashning 2024-yil "23" 12 soat 10 daqi majlisida bo'lib o'tadi (Manzil: 100174, Toshkent shahri, Mirzo G'olib ko'chasi, O'zbekiston Milliy universitetining tarix fakulteti, 1-qavat, 106-auditoriya. Tel.: +99871 227-12-24; faks: +99871 246-53-21, +99871 246-02-24; e-mail: nauka@nuu.uz. O'zbekiston Milliy universiteti).

Dissertatsiya bilan O'zbekiston Milliy universitetining Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (164 raqam bilan ro'yxatga olingan). Manzil: 100174, Toshkent shahri, Universitet ko'chasi, 4-uy. Bosh bino. Tel.: +99871 236-46-55; faks: +99871 246-02-24.

Dissertatsiya avtoreferati 2024-yil "10" 12 kuni tarqatildi.
(2024-yil "29" 10 daqi 18 raqamli reyestr bayonnomasi).



O'.M.Mavlonov

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash raisi o'rinbosari, t.f.d., professor

J.E.Tog'ayev

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash ilmiy kotibi, t.f.d. (PhD) dotsent

N.U.Musayev

Ilmiy darajalar beruvchi Ilmiy kengash do'stidagi ilmiy seminar raisi, t.f.d., professor

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zaruriyati. Jahon iqtisodiyotining muhim infratuzilmaviy tarmoqlaridan biri bo'lgan transport tizimini rivojlantirish har bir mamlakat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. Shu boisdan butun dunyoda xalqaro savdo va iqtisodiy aloqalarning globallasuvi, ichki va tashqi bozorda yuqori raqobatga ega bo'lish, investitsion faollik, tadbirkorlik va turistik salohiyat transport tizimining rivojlanganligi bilan belgilanmoqda.

Yo'lovchi tashish transporti tizimida marketing innovatsiyalarini yaratish zarurati, sohada raqobatni rivojlantirish, shaharlarda aholi qatnovi qiyinlashuvining oldini olish, aholining barcha qatlamlari uchun transport yo'nalishlari bo'yicha axborot olish imkoniyatlarining yaratilishi, yo'lovchi tashish transporti xizmatlarining samaradorligini ta'minlash masalalari, uning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini yangicha yondashuv asosda tadqiq etish jahondagi ko'plab tadqiqot markazlarining dolzarb vazifasi bo'lib qolmoqda.

Mustaqillik yillarida O'zbekistonning transport-kommunikatsiya tizimida olib borilgan islohotlar jarayonida sohada bir qator loyihalar amalga oshirildi. O'zbekiston hududiy jihatdan dengiz yo'llariga tutash bo'lmaganligi mamlakatda suv transporti xizmatlaridan keng foydalanish imkonini cheklashi, respublikaning yaqin qo'shnichilik, ochiqlik, pragmatiklik va amaliylik mamlakat tashqi siyosatining eng muhim tamoyillaridan bir bo'lib qoldi. Shu maqsadda butun mintaqaning ulkan salohiyatini ishga solishga qaratilgan o'zaro manfaatli aloqalarga qaratilgan hamkorlik rivojlantirildi. Ayni paytda, avtomobil transportida yo'lovchilar va yuklarni shaharlararo, xalqaro tashish faoliyatini amalga oshirish uchun litsenziyalar berish, shuningdek, transport-kommunikatsiya tizimini rivojlantirish borasida "aholiga transport xizmati ko'rsatishni tubdan yaxshilash, yo'lovchi tashish xavfsizligini oshirish va atrof-muhitga zararli moddalar chiqarishni kamaytirish, har tomonlama qulay yangi avtobuslarni sotib olish, avtovokzal va avtostansiyalarni qurish hamda rekonstruksiya qilish¹" kabi vazifalarning belgilab berilishi o'rganilayotgan mavzuning dolzarbligini oshiradi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 2-dekabrda PQ-4143-son O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini tashkil etish to'g'risida", 2019-yil 1-fevradagi PQ-4229-son "Transport va turizm obyektlarida jamoat xavfsizligini ta'minlashning samarali tizimini joriy etishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida", 2019-yil 6-martdagi PQ-4230-son "Yuk va yo'lovchi tashish tizimini tubdan takomillash-tirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarori, 2019-yil 6-martdagi "Transport va turizm obyektlarida jamoat xavfsizligini ta'minlashning samarali tizimini joriy etishga oid qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida", 2019-yil 7-iyundagi PQ-4353-son "Avtomobil transportida yuklarni xalqaro tashishni yanada rivojlantirisha doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida", 2019-yil 9-dekabrda PQ-4545-son "Yo'l sohasini boshqarish tizimini yanada

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февраль "Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида"ги ПФ-4947-сон Фармони // Халқ сўзи. 2017 йил 8 февраль.

takomillashtirishga oid chora-tadbirlar to'g'risida", "Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Qarorlari va kabi shu sohaga doir boshqa me'yoriy-huquqiy hujjatlarda belgilangan vazifalarni amalga oshirishda ushbu tadqiqot muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining ustuvor yo'nalishlariga bog'liqligi. Dissertatsiya respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. "Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy-innovatsion g'oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo'llari" ustuvor yo'nalishi doirasida bajarilgan.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Mazkur mavzuga oid adabiyotlarni uch guruhga, ya'ni sovet davri adabiyotlari, mustaqillik yillari O'zbekistonda amalga oshirilgan tadqiqotlar va xorijlik olimlarning asarlariga bo'lish mumkin.

Birinchi guruhga oid adabiyotlarda viloyatda transport tizimining shakllanishi, uning siyosiy, iqtisodiy va madaniy hayotda tutgan o'rni haqida ilmiy tahlil va ma'lumotlar keltiriladi. Xususan, XX asrning 50-80-yillari davomida ham Rossiya imperiyasining Turkistondagi iqtisodiy siyosati hamda transport tizimining paydo bo'lishini baholovchi ko'plab adabiyotlar yaratildi². Shuningdek, tadqiqot davomida mahalliy ishchi va xodimlarni tayyorlashga bag'ishlangan ayrim asarlar qiyosiy-tahliliy hamda tanqidiy nuqtai nazardan o'rganilgan³. Ularda Rossiya imperiyasining Turkistonda olib borgan mustamlakachilik siyosati, uning o'lka xalqlarining ijtimoiy-iqtisodiy hayotiga ta'siri atroflicha tahlil qilingan. O'rta Osiyoga temir yo'l tarmoqlarining kirib kelishi, temir yo'l qurilishi bilan bog'liq loyihalarga rus kapitalining joylashtirilishi, mintaqaga rusiyzabon aholining ko'chirib keltirilishi, Rossiya imperiyasi ichki va tashqi savdosida temir yo'lning tutgan o'rni tahlil qilingan⁴.

Temir yo'l va avtomobil transporti sohasida amalga oshirilgan ishlarning natijalari, shaharlardagi transport tarmog'ining o'ziga xos tomonlari ba'zi ilmiy tadqiqot ishlarida ham tadqiq etilgan⁵. Ushbu mavzuga taalluqli ma'lumotlar shu

² Рожкова М. К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. – Москва: АН СССР. 1947; Аминов А. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент: Госиздат УзССР, 1959; Ковалев П.А. Революционная ситуация 1915–1917 гг. и её проявления в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1974; Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1987.

³ Народное образование, наука и культура в СССР. – Москва: Статистика, 1971; Насырходжаев С. Интеллигенция Узбекистана и её роль в строительстве коммунизма. –Ташкент: Узбекистан. 1972; Ўша муаллиф. Ўзбекистоннинг социализмга ўтиши. –Тошкент: Ўзбекистон, 1972; Қорабоев С. Ўзбекистонда ленинча индустриалаштириш таърибасидан. –Тошкент: Ўзбекистон. 1974; Хидоятлов Г. Национальный вопрос в СССР. – Ташкент: Узбекистан. 1991.

⁴ Яковлев А. Экономические кризисы в России.– Москва, 1955; Аксёнов А. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг) // Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В.П.Чкалова. Серия историко-философская. Вып. 13. Оренбург, 1958; Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900-1917 гг.). – Ташкент, 1961; Суворов В. Социально-экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX– начале XX в. в связи со строительством железных дорог. Автореф. дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1963; Шмидт Р. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880–1914 гг. – Ташкент, 1965; Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. (1881-1917 гг.). – Ташкент, 1965.

⁵ Рахимов М. История основания и развития социалистического города Бекабада (1942-65гг.). Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1965; Азизова Н.Х. История основания и развития социалистического города Янгйюля (1934-65 гг). Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1973.

yillarda chop etilgan statistik asarlarda ham o'z aksini topgan. Ularda Toshkent viloyatida transport tizimining rivojlanishi va xalq xo'jaligi taraqqiyotidagi o'zni qiyosiy-statistik usullarda ko'rsatib o'tilgan ⁶. Biroq mazkur ma'lumotlar kommunistik mafkura nuqtayi nazaridan bayon etilgan bo'lib, ularda Sovet hokimiyatining transport sohasidagi yutuqlari Markaz manfaatlaridan kelib chiqqan holda ijobiy baholangan bo'lib, mavjud kamchiliklar haqida fikr-mulohazalar berilmagan yoki yuzaki tahlil etilgan.

Ikkinchi guruhga oid adabiyotlarda mustaqillik yillarida O'zbekistonda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanishiga katta e'tibor berib kelinmoqda. Tizimda keng qamrovli islohotlarning o'tkazilayotganini O'zbekiston Respublikasi Prezidentining qarorlari, farmonlari hamda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarorlarida⁷ ko'rish mumkin.

Shu bilan birga, L.Axmetov, A.Gorelkin, V.I.Arsenov, J.S.Fayzullayev, S.Alikariyev, A.Qo'ziyev va boshqalarning asarlarida muammoning O'zbekistonda transportni kompleks rivojlantirish, transport va kommunikatsiya tizimining taraqqiyoti, O'zbekistonda avtomobil transporti, tizimni rivojlanishi va ahamiyati, O'zbekistonda yo'l qurilishi bilan bog'liq jihatlarini o'rganilganligini alohida ta'kidlash lozim.

Shuningdek, transport va kommunikatsiya tizimining optimal rivojlanishi usullari, iqtisodiy va geografik rivojlanishi bilan bog'liq ayrim jihatlar bir qator adabiyot hamda tadqiqotlar⁸ hamda ilmiy maqolalarda⁹ ham tadqiq etilgan.

Uchinchi guruhga kiruvchi chet el adabiyotlari, jumladan, Rossiya Federatsiyasi¹⁰, Qozog'iston¹¹, Qirg'iziston¹² va Tojikiston Respublikalari¹³ hamda

⁶ Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан. 1964. – С.379; Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1971. Узбекистан за годы девятой пятилетки (1971-1975 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1976; Народное хозяйство Узбекской ССР за 50 лет. – Ташкент: Узбекистан, 1974; Руководство компартии Узбекистана коммунистическим воспитанием масс. –Ташкент: Узбекистан, 1981; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1985. – Ташкент: Узбекистан, 1986.

⁷ “Темир йул транспорти тўғрисида”ги ЎРҚ-766-I-сон, Тошкент ш., 1999 йил 15 апрель; “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги ЎРҚ-117-сон, Тошкент ш., 2007 йил 2 октябрь; “Темир йул транспорти тўғрисида”ги ЎРҚ-766-I-сон, Тошкент ш., 1999 йил 15 апрель; Транспорт тўғрисида” ги ЎРҚ-706-сон, Тошкент ш., 2021 йил 9 август.

⁸ Ахметов Л., Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. – Ташкент: Мехнат, 1991; Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994.; Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994; Тураев А.Ж. Темир йўллар инфратузилмаси хавфсизлик ва тараққиёт омили сифатида (Ўзбекистон мисолида). Сиёсий фан. номз. дисс...автореферати – Тошкент, 2005; Исаев. А.А. Фарғона водийси транспортини ривожлантиришининг географик жиҳатлари. География. фан. номз. дисс... – Тошкент, 2009.; Қўзиев. А.Ў. Ер усти транспорт тизимининг оптимал ривожлантириш усуллари. Техника фан. номз. дисс... – Тошкент, 2010; Жуманиёзов Ф. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Тошкент, 2021; Хидиров Х.Ж. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Термиз, 2021; Раджабов О. Ўзбекистонда темир йўллар тарихи (1925-1945 йй). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Тошкент, 2022.

⁹ Первушин С. Об одной из глубинных причин кризисного состояния советской экономики // Вопросы экономики. 1991, №8.; Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1997, № 5. – С. 26-30.; Аликариев С., Кузиев А. Экономико-математическая модель задачи развития полигона транспортной сети и методика её решения // Сб. науч.трудов ТИИЖТ. -Ташкент, 2004; Файзуллаев. Ж.С. Замонавий транспорт-логистика тизимининг бошқарув самарадорлигини ошириш // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар илмий электрон журнали. 2017, №6.;

boshqa xorijiy davlatlarda¹⁴ nashr etilgan tadqiqotlarda dunyo miqyosida turli hududlarda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanishi, avtobus qatnovi va temir yo‘llar faoliyatining yo‘lga qo‘yilishi bilan bog‘liq masalalar, shuningdek, soha taraqqiyotiga ta’sir etuvchi turli xil omillar o‘rganilgan.

Umuman olganda, sovet hokimiyati yillarida yaratilgan asarlarda masala mavjud tuzumning siyosiy manfaatlaridan kelib chiqib yoritilgan. Mustaqillik yillarida transport va kommunikatsiya tizimining taraqqiyoti turli fan sohalarida o‘rganilgan bo‘lsada, aynan Toshkent viloyati transport va kommunikatsiya tizimi rivojlanishining tarixiy bosqichlari tadqiqot ishi sifatida tarix fanida alohida obyekt sifatida tahlil etilmagan. Ushbu jihatlar tanlangan mavzuning dolzarbligini belgilaydi.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta’lim muassasasi ilmiy tadqiqot ishlari bilan bog‘liqligi. Dissertatsiya ishi O‘zbekiston Milliy universitetining ilmiy tadqiqot ishlari rejasi doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi. Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda O‘zbekistonda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanish tarixini Toshkent viloyati misolida (1945–1990-yillar) tahlil etishdan iborat.

Tadqiqotning vazifasi. Tadqiqotning maqsadidan kelib chiqib, quyidagi vazifalarni hal etish nazarda tutiladi:

Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda O‘zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimini rivojlantirish yo‘lidagi harakatlarni tahlil etish;

transport-kommunikatsiya tizimining asosan xalq xo‘jaligiga xizmat qilish va ittifoqdosh respublikalarga xomashyo yetkazib berishga yo‘naltirilganligini ochib berish;

¹⁰ Рифицкий. Г.П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны: Исторический аспект. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 1999; Арсенов В.И. Развитие транспортных систем. // БТИ. – Москва, 2001. Вып 77; Медведева Л.М. Роль транспорта в освоении Дальнего Востока СССР: Октябрь 1922 г. - 1945 г. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2003.; Алилов. А.Н. Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане: 1901 - 1965 гг. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2010.; Орлов. А.Л. Императивы, факторы и стратегии развития транспорта и транзитного потенциала региона (на примере Дальнего Востока РФ), Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2011; Акимкина. Д.А. Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие автомобильной промышленности. Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. – Москва, 2014; Суворов. Н.А. История транспорта России. – Москва: ИД Академии Жуковского, 2020.

¹¹ Калиев Е. Транспортно-коммуникационный комплекс Казахстана на мировом рынке. Стратегия развития Казахстана до 2030 г.: проблемы и пути реализации. – Алматы, 1998.

¹² Рахимов К. Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике (на примере проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Диссертация на соискание ученой степени доктор философии по экономике. – Бишкек: Международный университет Кыргызстана, 2014.

¹³ Алибоева М. Формирование и развитие национальной транспортной системы (на примере Республики Таджикистан). Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Душанбе, 2002.

¹⁴ Holland Hunter. Soviet Transportation Policy Get access Arrow Soviet Transportation Policy. – London: Oxford University Press, 1958; Ernest W. Willam, George Novak, Holand Hunter. Freight Transportation in the Soviet Union. Series: National Bureau of Economic Research Publications. - New Jersey: Princeton University Press, 1962; David Devoy. Fife Independents. – London, 2017; Laurie Jaes Woking Buses 1911-1939. – London, 2012; Khalid, Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire and Revolution in the Early USSR.- London: Cornell University press Ithaka and London, 2015.- P.415; Buses and Coaches in Wales: 1980 to 2001. – London, 2021.

xalq xo'jaligiga xizmat qiluvchi transport kommunikatsiya tizimining kengaytirilishini Toshkent viloyati misolida tahlil qilish;

mavjud transport yo'llari hajmining o'sib borish jarayonlarini ochib berish;

Toshkent viloyatida temir yo'l va boshqa transportni yo'llarini rivojlantirish borasidagi bir yoqlama siyosatni ko'rsatib berish;

tizim uchun kadrlar tayyorlash siyosati va uning muammolarini o'rganish;

tizimdagi kadrlar qo'nimsizligi holatlari, uni keltirib chiqargan muammolarni tahlil qilish;

muammoga doir xulosa, amaliy taklif va tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

Tadqiqotning obyekti. 1945–1990-yillarda O'zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimining rivojlanishi, holati, muammolar va uning xalq xo'jaligidagi o'rni tashkil etadi.

Tadqiqotning predmeti. Toshkent viloyatida transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanishi jarayonlari, uning o'ziga xos xususiyatlari hamda ta'sir etuvchi mexanizmlarini tarkibiy-funksional, tizimli tahlil etgan holda o'ziga xos qonuniyatlarini, makon va zamon bilan bog'liq o'zgarishlarini tarix fani nuqtayi nazaridan yoritishdan, sohada erishilgan yutuqlar va mavjud bo'lgan muammolarni ko'rsatib berishdan iborat.

Tadqiqotning usullari. Mavzuni yoritishda dialektika, tizimli tarkibiy yondashuv, solishtirish, qiyosiy tarixiy tahlil, g'oyaviy-mafkuraviy tahlil, umumlashtirish usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi.

Tahlil etilayotgan yillarda sovet hukumatining transport tizimidagi siyosati asosan xomashyoni markazga tashish uchun qaratilib, bu sohadagi qurilishlar ham faqat markaz manfaatlariga mos keladigan yo'nalishlarga qaratilgani, tizimda yangi texnikani qo'llashga kam e'tibor berilganligi, ixtirolarning ishlab chiqarishga deyarli joriy etilmaganligi oqibatida sohaning orqada qolib ketishiga sabab bo'lgani aniqlangan;

Toshkent viloyatida ichki yo'llarni qurish uchun zarur bo'lgan mablag'lar o'z vaqtida ajratilmagani, asosiy e'tibor yirik paxtakor rayonlar va magistral yo'llarga qaratilib tog' qishloqlariga ahamiyat berilmasligi oqibatida tog' hamda tog'oldi qishloqlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida jiddiy muammolar yuzaga kelganligi isbotlangan;

Bu davrda mahalliy aholi orasidan transport tizimi uchun malakali mutaxassislarni tayyorlashga e'tibor berilmagani, joylarda transport sohasi bo'yicha mutaxassis tayyorlash o'rniga ittifoqning boshqa hududlaridan tayyor kadr olib kelish ishlarining avj oldirilishi oqibatida, mahalliy yoshlarning transport sohasiga bo'lgan qiziqishi pasayib, viloyat transport tizimi ishchi-xizmatchilarining asosiy qismi chetdan kelgan mutaxassislardan iborat bo'lganligi ochib berilgan;

Viloyatda yetishtiriladigan paxta va qishloq xo'jalik mahsulotlarini markaziy sanoat korxonalariga tez hamda arzon yetkazish uchun avtomobil vositalaridan keng foydalanilgani, ammo bu sohani modernizatsiya qilish, avtokorxonalarni jahon andozalariga javob beruvchi avtotexnika bilan ta'minlashga e'tibor qaratilmasligi

oqibatida texnikalarning katta qismi ma'nan eskirib qolishiga va ish unumdorligining pasayishiga olib kelganligi dalillangan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. Dissertatsiyada tarix fanidagi yondashuv va usullarning qo'llanilgani, huquqiy asoslari keltirilgani, davriy matbuot nashrlari va adabiyotlardan foydalanilgani, xulosa, taklif va tavsiyalarning amaliyotda joriy etilgani, olingan natijalarning vakolatli tuzilmalar tomonidan tasdiqlangani bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Tadqiqot natijalarining ilmiy ahamiyati qiyosiy-tarixiy, tizimli, sinxron, diaxronik usullardan foydalangan holda 1946-1990-yillarda O'zbekistondagi transport-kommunikatsiya tizimini har tomonlama yoritish, shuningdek, fanlararo bog'liqlik hamda uyg'unlikni qo'llash bilan belgilanadi.

Tadqiqotning amaliy ahamiyati shu bilan belgilanadiki, ilmiy izlanishlar davomida olingan natijalar jamiyat rivojida transport-kommunikatsiya tizimini takomillashtirish, ilmiy dunyoqarashni shakllantirish, tarixiy jarayonlarda yo'lovchilarga munosabat masalasiga oid ilmiy xulosalarni yangi fikr-mulohazalar bilan to'ldirishga xizmat qilishi bilan asoslanadi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. 1945–1990-yillarda Toshkent viloyati transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanish tarixini o'rganish bo'yicha olingan ilmiy natijalar asosida:

sovet hokimiyati yillarida Toshkent viloyatida temir yo'l va avtomobil ichki hamda tashqi yo'llar, shuningdek, magistral yo'llarining qurilishiga oid manbalar sovet davri va mustaqillik yillariga oid ko'rgazmalar zallarining fondlarini boyitishda keng foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2023-yil 30-maydagi 02-1506-son ma'lumotnomasi). Natijalar muzey ekspozitsiyalarini ilmiy va amaliy jihatdan boyitish hamda Toshkent viloyati transport va kommunikatsiya tizimining shakllanishi hamda rivojlanishiga oid yangi ma'lumotlar bilan to'ldirishga xizmat qilgan;

O'zbekistonning transport-kommunikatsiya tizimida olib borilgan islohotlar jarayonida sohada bir qator loyihalar amalga oshirildi. Ayni paytda, avtomobil transportida yo'lovchilarni va yuklarni shaharlararo, xalqaro tashish faoliyatini amalga oshirish uchun litsenziyalar berish, shuningdek, transport-kommunikatsiya tizimini rivojlantirish borasida "aholiga transport xizmati ko'rsatishni tubdan yaxshilash, yo'lovchi tashish xavfsizligini oshirish va atrof-muhitga zararli moddalar chiqarishni kamaytirish, har tomonlama qulay yangi avtobuslarni sotib olish, avtovokzal va avtostansiyalarni qurish hamda rekonstruksiya qilish masalasida foydalanilgan (O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo'llari qo'mitasining 2023-yil 30-maydagi 02-1506-son ma'lumotnomasi). Natijalar qo'mita faoliyati doirasida amalga oshirilgan targ'ibot ishlariga yordam bergan;

sovet davrida Toshkent viloyatining transport va kommunikatsiya tizimini rivojlantirish asosida viloyat hududidan o'tuvchi vodiyo'llari, janubiy viloyatlar orqali qo'shni respublikalar va xorijiy davlatlarga o'tuvchi temir yo'l hamda

avtomobil yo'llari va uning xalqaro ahamiyati haqida to'plangan ma'lumotlardan "O'zbekiston tarixi" telekanalining "Taqqimot" ko'rsatuvi ssenariysini tayyorlashda foydalanilgan (O'zbekiston milliy teleradiokompaniyasining 2023-yil 10-apreldagi 06-51-978-son ma'lumotnomasi). Tadqiqot natijalari asosida teletomoshabinlarga transport sohasi faoliyati bo'yicha obyektiv ma'lumotlar yetkazilib, aholi, ayniqsa, yoshlarda tarixiy ong va dunyoqarashni oshirishga imkon bergan;

yo'lovchi tashish transporti tizimida marketing innovatsiyalarni yaratish zarurati, sohada raqobatni rivojlantirish, shaharlarda aholi qatnovining qiyinlashuvi oldini olish, aholining barcha qatlamlari uchun transport yo'nalishlari bo'yicha axborot olish imkoniyatlarining yaratilishi, yo'lovchi tashish transporti xizmatlarining samaradorligini ta'minlash masalalari, uning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini yangicha yondashuv asosida tadqiq etishdan "O'zbekiston tarixi" telekanalining "Taqqimot" ko'rsatuvi ssenariysini tayyorlashda foydalanilgan (O'zbekiston milliy teleradiokompaniyasining 2023-yil 10-apreldagi 06-51-978-son ma'lumotnomasi). Taqqim etilgan materiallar ko'rsatuv mazmunini to'ldirish hamda mavzuga tegishli ma'lumotlarni ilmiy dalillar bilan boyitishga xizmat qilgan.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Tadqiqot natijasida olingan xulosa va takliflar 9 ta ilmiy-amaliy anjumanda, shulardan, 4 ta xalqaro, 5 ta respublika konferensiyalarida aprobatsiyadan o'tgan.

Tadqiqot natijalarining e'lon qilinganligi. Dissertatsiya mavzusi bo'yicha jami 18 ta ilmiy ish e'lon qilingan. Shulardan O'zbekiston Respublikasi Oliy attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarida 9 ta maqola, jumladan, 5 tasi respublika va 4 ta xorijiy jurnallarda chop etilgan.

Dissertatsiyaning umumiy hajmi. Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosa, foydalanilgan manba va adabiyotlar hamda ilovalardan iborat. Dissertatsiyaning tadqiqot qismi 122 betni tashkil qiladi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Dissertatsiyaning "**Kirish**" qismida tadqiqot mavzusining dolzarbligi va zarurati asoslab berilgan, muammoning o'rganilganlik darajasi yoritilgan, ishning maqsadi, vazifalari, obyekti va predmeti, tadqiqotning usullari, ilmiy yangiligi va amaliy natijalari bayon qilingan. Olingan natijalarning ishonchliligi, ilmiy va amaliy ahamiyati ochib berilgan, natijalarni amaliyotga joriy qilish, aprobatsiyasi va dissertatsiya tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Tadqiqotning birinchi bobi "**O'zbekistonda xalq xo'jaligi va unda transport hamda kommunikatsiya tizimining o'rni**" deb nomlanib, unda Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda respublika miqyosida transport tizimining taraqqiyot etishi, bu jarayonda temir yo'l va havo transportining rivojlanishi, natijada, ichki va tashqi savdoni kengaytirishda transport tizimi ishtirokini ta'minlash uchun imkoniyatlar oshganligi, O'zbekistonda transport kommunikatsiya tizimining xalq xo'jaligida tutgan o'rni tahlil qilingan.

Sovet hokimiyati o'rnatilgan dastlabki kunlardan oq iqtisodiyotni boshqarish, xususiyl mulkchilikni tugatish masalasi eng muhim vazifasi sifatida qo'yildi. Bu jarayonda avval boshdanoq xalq xo'jaligini rivojlantirishning "istiqbolli" rejasini tuzishga kirishilib, shu orqali kommunizmning moddiy-texnika bazasini "mustahkamlash" va mehnatkashlarning turmush darajasini "oshirish" vazifalari qo'yildi. Ikkinchi jahon urushidan so'ng sovet hukumati tomonidan bu masalaga alohida e'tibor berildi. Bu 1946-yil 18-martda SSSR Oliy Sovetining sessiyasida qabul qilingan xalq xo'jaligini tiklash va rivojlantirishning 1946-1950-yillarga mo'ljallangan to'rtinchi besh yillik rejasida o'z ifodasini topdi ¹⁵. Bu besh yillikning asosiy xo'jalik-siyosiy vazifasi sanoat va qishloq xo'jaligini urushdan ilgari darajaga yetkazish hamda undan ancha o'zib ketishdan iborat edi.

Sovet hokimiyati respublikada paxta yetishtirishni yanada rivojlantirish va ko'paytirish maqsadlarida sug'orma dehqonchilik uchun qulay hudud hisoblangan Farg'ona vodiysidagi o'zlashtirish ishlariga ham muhim e'tibor qaratdi. Bu tadbir sovet ma'murlarining asosiy vazifalari sirasiga kirdi. Yangi o'zlashtirilgan yerlarga paxta maydonlari barpo etish uchun ilgari respublikaning aholi zich hududlarida istiqomat qilgan ko'plab oilalar ko'chirib keltirildi.

Umuman, sovet hukumati ikkinchi jahon urushidan keyin paxta xomashyosi yetishtirishga avvalgiga qaraganda ham kuchli e'tibor qaratdi. Xo'jaliklarda paxta yetishtirishda agrotexnika qoidalariga jiddiy ahamiyat berildi. Kvadrat-uyalab chigit ekish usuli yo'lga qo'yildi, natijada 1956-yilda 2860 ming tonna paxta topshirildi, 1300 ming ga maydonda 22 s.dan hosil olindi (1955 yilga nisbatan 3 s. dan ko'p) bo'ldi¹⁶. 1956-yilda Toshkent viloyati davlat paxta rejasini birinchilardan bo'lib bajardi. Viloyat davlat va jamoa xo'jaliklari 190 ming ga maydondan o'rtacha 24,7 s.dan hosil olib, davlatga 469 ming tonna paxta topshirdi. Andijon viloyati 158 ming ga dan 26,5 s.dan hosil yetishtirib, 419 ming tonna paxta topshirdi. Shu yilda Xorazm viloyatida har ga yerdan 23 s. paxta olindi. Surxondaryolik paxtakorlar sovet navli paxta yetishtirib, ga dan o'rtacha 31 s.dan hosil ko'tardi ¹⁷. Melioratsiya ishlarining yaxshilanishi ham hosildorlikning oshishiga olib keldi. Shu sababli, sovet ma'murlari tomonidan paxtani mashinada yig'ishtirib olishga ham e'tibor kuchaytirildi. Bu davrda mashinalarda terilgan paxta hajmi 4 mln tonnani tashkil qildi. 1976-1980-yillar mobaynida paxta hosildorligi har ga yer hisobiga 5 s. dan oshgani ma'lum qilindi. Xorazm viloyatida ga ga 42 s., Buxoro viloyatida - 37,4 s., Toshkent va Samarqand viloyatlarida esa 35,6 s. dan hosil olindi¹⁸.

SSSR xalq xo'jaligining muayyan hududiy qismi iqtisodiy rayon deb atalgan bo'lib, ular mamlakatning boshqa mintaqalariga nisbatan o'zining ixtisoslashtirilgan ishlab chiqarishi bilan ajralib turar edi¹⁹. O'zlashtirilgan yerlar

¹⁵ Партия СССРда социализм қуришни тугаллаш даврида (1946-1958 йиллар) // Ўзбекистон коммунисти. 1967 йил, 1 январь. – Б. 65.

¹⁶ Комилов О. Ўзбекистонда ирригация тизими ривожланиши ва унинг оқибатлари (1951-1990 йй). Тарих фан. докт. (DSc) дисс... – Тошкент, 2017. – Б. 56.

¹⁷ Пахтакорларнинг бутуниттифоқ кенгашида // Ўзбекистон қишлоқ хўжалиги. – Тошкент, 1958. – № 2. – Б. 1.

¹⁸ Раззоқов А. Ўзбекистон пахтачилиги тарихи. – Б. 277.

¹⁹ Костенников В.М. Развитие экономических районов СССР (перспективы и проблемы). Пособие для учителей. – Москва: Просвещение, 1977. – С. 7.

ham iqtisodiy rayonlar tarkibiga qo'shib ketilavergan. Bu rayonlar mamlakatning sotsialistik ishlab chiqarish tizimiga o'z hissasini qo'shgan hamda umumittifoq xo'jalik tizimidagi rayonlar bo'lgan²⁰.

Katta O'rta Osiyo iqtisodiy rayoni SSSRning asosiy muhim iqtisodiy mintaqalaridan biri bo'lgan²¹. O'rta Osiyo respublikalarida paxtachilikdan tashqari qishloq xo'jaligi uchun mashinasozligi rivojlangan. O'rta Osiyo respublikalari – gidroenergetika va gaz qazib olishga ixtisoslashgan hamda paxta, ipak, sabzavotlar, uzum, qorako'l yetishtirishga ixtisoslashgan. O'rta Osiyo iqtisodiy rayoni, asosan, paxtachilik bo'yicha katta qishloq xo'jalik kompleksi bo'lish bilan birga rayon neft zahirasi bo'yicha mamlakatda ikkinchi o'rinda, rangli metall zahirasi bo'yicha birinchilardan bo'lgan, tabiiy gaz zahirasi bo'yicha raqobat bo'ladi oladigan mintaqa bo'lmagan²².

O'zbekistonning o'zi ham iqtisodiy rayonlarga²³ bo'lingan. Ular orasida Toshkent viloyati (Toshkent iqtisodiy rayonining) ham o'rni bo'lgan. Tadqiqot ishida taxlil etilayotgan Toshkent viloyati Toshkent iqtisodiy rayoni deb atalib, u nafaqat respublika balki mamlakatdagi eng katta iqtisodiy rayonlardan biri bo'lgan. Bu rayon Sirdaryo, Jizzax viloyatlarini ham o'z ichiga olgan va respublika hududining 9,2 foizini tashkil qilgan. U aholi sonining ko'pligi va ko'p millatliliigi bilan respublikaning boshqa iqtisodiy rayonlaridan ajralib turgan. Viloyatda 1984-yil 1-yanvardagi ma'lumotlarga ko'ra, O'zbekiston aholisining 28,9 foizi yashagan²⁴.

Toshkent iqtisodiy rayoni respublika sanoati yalpi mahsulotining 40 foizdan ko'prog'ini, qishloq xo'jaligi yalpi mahsulotining 23 foizini bergan. Sanoat mahsulotining 2/3 qismi og'ir sanoat mahsuloti hisoblangan. Umuman, O'zbekistonda mavjud bo'lgan 170 ta konlarning 72 tasi Toshkent viloyatiga to'g'ri kelgan²⁵. Ko'mir qazib chiqarish (Angren), rangli metallurgiya (Olmaliq, Chirchiq), qora metallurgiya (Bekobod), mashinasozlik (Toshkent, Chirchiq), kimyo (Toshkent, Olmaliq, Chirchiq), binokorlik materiallari (Toshkent, Ohangaron, Angren, Chirchiq) hamda yengil va oziq-ovqat sanoati asosiy rayoni hisoblangan. Qishloq xo'jaligi paxtachilik, kanop yetishtirish, bog'dorchilik-uzumchilik, pillachilik, go'sht-sut chorvachiligi, shahar atrofida sabzavot-polizchilik va bahorikor don yetishtirishga ixtisoslashgan²⁶. Toshkent, Bekobod, Jizzax, Guliston, Angren, Olmaliq, Chirchiq kabi katta shaharlari bo'lgan. Ayni chog'da viloyatdagi shaharlarning ko'pchiligi respublikaning nisbatan rivoj topgan

²⁰ Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – Москва: Мысль, 1969. – С. 295.

²¹ Катта Ўрта Осиё иқтисодий райони таркибига табиий шароитларидан ташқари географик жойлашишлари билан билан ҳам бир-бирларига боғлиқ бўлган тўрт республика – Ўзбекистон ССР, Қирғизистон ССР, Тожикистон ССР, Туркменистон ССР кирди. Ишлаб чиқариш салоҳияти, ишчи кучлари жиҳатидан бошқа иқтисодий районлардан фарқ қилганлиги сабабли у “Катта Ўрта Осиё иқтисодий райони” деб аталган.

²² Аминов А.М. К характеристике Среднеазиатского экономического района // Общественные науки в Узбекистане, 1963. – № 2. – С. 7.

²³ Балтаев Т. Сбалансированность спроса и предложения товаров легкой промышленности (региональные проблемы). ... – С. 27.

²⁴ Зиядуллаев С.К. Ўзбекистон экономикасининг регионал проблемалари. ... – Б. 16.

²⁵ Ўз МА, 2303-фонд, 1-рўйхат, 1-йиғма жилд, 19-варақ.

²⁶ Бедринцев А.К. Ўзбекистон территориал ишлаб чиқариш комплексларини шакллантириш. – Тошкент: ЎзССР Билим жамияти, 1982. – Б. 20.

shaharlari hisoblangan. O'zbekistonning eng yirik sanoat, madaniyat va ma'muriy markazi bo'lgan Toshkent shahri shu viloyatda joylashgan. 1970-yilda bu viloyatning barcha aholisidan 39,8 foizi, 1987 yilda esa 45,3 foizi shaharlarda istiqomat qilgan. 1980-yillarning o'rtalarida respublikadagi mavjud 123 ta shahardan 18 tasi shu viloyatga to'g'ri kelgan²⁷. Bu ko'rsatkichlar O'zbekiston Respublikasining umumiy shahar aholisining 30 foizdan ko'prog'i hisoblangan. Toshkent viloyatidagi mavjud 18 ta shaharning 8 tasi 1970-yildan 80-yillarning o'rtalarigacha bo'lgan davrda vujudga kelgan²⁸. Umuman olganda, Toshkent shahri va Toshkent viloyati sanoati rivojlanishi jihatidan ancha oldinda bo'lib, bu yerda har bir ming kishiga to'g'ri keladigan sanoat ishchilarining soni Farg'ona viloyatiga nisbatan 2 marta, Namangan, Andijon, Samarqand viloyatlariga nisbatan 3 marta, Sirdaryo, Buxoro, Xorazm viloyatlari va Qoraqalpog'iston ASSR va Surxondaryo viloyatiga nisbatan 6 marta ko'p bo'ldi²⁹.

Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda O'rta Osiyo tansport tizimi, asosan, xalq xo'jaligini rivojlantirishga yo'naltirildi. O'rta Osiyo temir yo'llari mintaqa xalq xo'jaligi ishlab chiqarishining joylashtirilishiga qarab qurilgan. Respublikalararo va rayonlararo yuk tashishda temir yo'llar asosiy rol o'ynagan. O'rta Osiyo temir yo'lining uzunligi 5.6 ming km.ni tashkil etdi³⁰.

Temir yo'l transporti – yuk va yo'lovchilarni lokomotiv hamda motor vagonlar vositasida temir yo'llar bo'ylab tashiydigan transport turi bo'lib, uning paydo bo'lishi yirik sanoatning rivojlanishi, ayniqsa, tog'-kon va metallurgiya sanoati rivojlanishi bilan bog'liq. Temir yo'l transporti xo'jalik, iqtisodiy va strategik vazifalarga xizmat qilish bilan bir qatorda mamlakatlararo, hududlararo madaniy aloqalarni rivojlantirish, ijtimoiy masalalar, xalqaro turizm sohasida ham ishtirok etdi, muayyan mamlakatning ilmiy-texnik taraqqiyotiga ham salmoqli hissa qo'shdi. Bundan tashqari, temir yo'l transportining afzalliklaridan biri – boshqa transport vositalariga nisbatan yuk tashish tannarxining arzonligi, yilning har qanday mavsumida hamda katta hajmdagi yuklarni tashish imkoniyatiga egaligi bo'ldi. SSSRning markaziy rayonlari, Sibir, Qozog'iston bilan bog'laydigan temir yo'llar O'zbekiston SSR hududiga kiraverishda joylashdi³¹.

Sovet davlati xalq xo'jaligida bo'lsa temir yo'llar, asosan, sanoat va qishloq xo'jaligi, mintaqalarning iqtisodiy aloqalarida vositachi vazifasini ham o'tadi. Nafaqat O'zbekiston balki, Markaziy Osiyo respublikalar orasida ham temir yo'llar asosan tovar ayirboshlash yoki tashish xizmatini o'tadi. Sovet hokimiyati yillarida majburiy joriy qilingan respublikalar o'rtasida qati'y ichki rayonlararo aloqalar sharoitida O'rta Osiyo respublikalarining SSSRning boshqa hududlari bilan olib boradigan temir yo'l aloqalari faqat O'zbekiston hududi orqali amalga oshirildi. Xususan, Tojikiston, Turkmaniston respublikalari hamda Qozog'iston

²⁷ Народное хозяйство Узбекской ССР в 1987 году. (Стат. ежегодник). ... – С. 75.

²⁸ Ахмедов Э.А. Ўзбекистон шаҳарлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 1991. – Б. 75.

²⁹ Берикбаев Р. Ўзбекистонда ишлаб чиқариш кучларининг жойланиши ва ривожланишини такомиллаштириш. – Тошкент: Ўз КП МҚ нашриёти, 1971. – Б. 33.

³⁰ Народное хозяйство СССР в 1969 г. – Москва, 1970. – С. 58.

³¹ Асанов Г., Набихонов М., Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий жўғрофияси. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 53.

respublikasining barcha janubiy viloyatlari o'zlarining o'zaro aloqalarini O'zbekiston hududi orqali amalga oshirganlar. Bu mahsulotlar Toshkent-Orenburg va Qo'ng'iro't-Beynov temir yo'llari orqali tashilgan³².

O'rta Osiyo temir yo'llaring g'arbiy qismi Kaspiy dengizida Krasnovodsk portida tugagan, bu port "O'rta Osiyoga darvoza" deb ham atalgan³³. Bu yerda temir yo'l to'g'ridan-to'g'ri yuk tashiydigan prichalga kelib tutashgan. Keles stansiyasi O'rta Osiyo iqtisodiy rayonining shimoliy-sharqiy qismida joylashgan bo'lib, O'rta Osiyodan chiqib Qozog'iston temir yo'llari bilan bog'langan. Undan tashqari yana alohida xalq xo'jaligiga xizmat qiluvchi temir yo'llar bo'lib, Nebitdog'-Vishka G'arbiy Turmanistonning neft qazib oluvchi hududlari bilan bog'langan. Mari-Kushka yo'li Murg'ob vohasining qishloq xo'jalik (paxtachilik) hududlarigacha borgan. Chorjo'y-Qo'ng'iro't Quyi Amudaryo vohasining qishloq xo'jalik rayonlari bilan bog'langan. 1970-yillarda bu yo'l davom ettirilib, Qozog'istonning Beyneu stansiyasiga ulangan. Keyinroq Guryev-Astraxan bilan qo'shib, O'rta Osiyodan chiqib, SSSRning g'arbiy hududlariga chiqib ketgan³⁴. Shu o'rnida ta'kidlash lozimki, bu yo'llar orqali O'zbekiston yengil sanoati mahsulotlari Mongoliya, Nepal, Birma, Jazoir kabi davlatlarga chiqarilgan bo'lsa, "Toshkentkabel" zavodi, Chirchiq elektrokimyo kombinati, Samanqand "Kinap" zavodi mahsulotlari, Toshkent, Andijon, Qo'qon, Chirchiq, Samarqand shaharlardagi zavod-fabrikalar mahsulotlari Hindiston, Mali, Jazoir, Afg'oniston, Osiyo va Afrika mamlakatlariga chiqarilgan³⁵.

1960-1969-yillarda temir yo'l va suv yo'llari orqali O'rta Osiyo iqtisodiy rayonidan olib chiqib ketilgan mollar 1,7 martaga, olib kirilgan mollar bo'lsa 1,6 martaga, iqtisodiy rayonning ichida tovar ayirboshlash 2,1 martaga o'sdi³⁶. O'rta Osiyo iqtisodiy rayoniga kiritilgan don 1 mln. tonna atrofida bo'lgan³⁷.

Xulosa qilib aytganda, Sovet hukumati tomonidan Toshkent viloyatida transport tizimini tashkil etish va rivojlantirishdan ko'zlangan asosiy maqsadi respublikaning xomashyosini Markazga tashish uchun qaratildi. Shuni alohida qayd etish joizki, transport sohasidagi qurilishlar faqat Markaz manfaatlariga mos keladigan yo'nalishlarga qaratildi. Transport tizimida yangi texnikani qo'llashga kam e'tibor berilganligi, ixtirolarning ishlab chiqarishga deyarli joriy etilmaganligi sohaning orqada qolishiga sabab bo'ldi.

Tadqiqotning **"Toshkent viloyatida transport kommunikatsiya tizimi va uning xalq xo'jaligidagi o'rni"** deb nomlangan ikkinchi bobida Toshkent viloyatida avtomobil transporti tizimining yo'lga qo'yilishi, Toshkent viloyati xalq xo'jaligida temir yo'llar tizimining o'rni, Toshkent viloyatida yo'lovchi tashish va uning muammolari tahlil etilgan.

³² Асанов Г., Набихонов М., Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий жўғрофияси. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 50.

³³ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 184.

³⁴ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 186.

³⁵ Ахунова М. Рабочий класс Узбекистана – строитель коммунизма // Общественные науки в Узбекистане, 1984. – № 10. – С. 22.

³⁶ Народное хозяйство СССР в 1969 году. – Москва, 1970. – С. 98.

³⁷ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 194.

Sovet hukumati Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda yo‘llar qurilishiga jiddiy e‘tibor berdi. Xomashyo manbalari joylashgan hududlarni markaz bilan bog‘lash maqsadida katta yo‘l trassalari qurildi. O‘zbekiston SSR hududida ham yirik yo‘l trassalarini birlashtirish bilan bog‘liq loyihalar amalga oshirildi. 1940-yilda Katta O‘zbek trakti qurilishi ishlarini bajaradigan birinchi tashkilot tashkil etilishi³⁸ hamda Toshkentda bir necha GES foydalanishga topshirilishi, Andijon TESini qurilib, Ohangaron-Olmaliq kon-ruda o‘zlashtirilishi, Olmaliq mis eritish kombinatini qurilishi, Farg‘ona neftni qayta ishlash zavodini qurish boshlanib, Samarqand superfosfat zavodi va Chirchiq oyna zavodlari ishga tushirilishi kabi bir qator qurilishlar³⁹ yo‘llarga alohida e‘tibor berilishini talab etdi.

Urushdan keyingi yillarda respublikada ishga tushirilgan 150 dan ortiq sanoat korxonalaridan Toshkent viloyatida qora metallurgiyasining to‘ng‘ich zavodi – Bekobod metallurgiya zavodi ishga tushirildi. Olmaliq mis eritish kombinati qurilishi boshlandi, Chirchiq kimyo kombinati kengaytirildi, Yangiyo‘l gidroliz zavodlari foydalanish uchun topshirildi. Ko‘mir sanoatida yangi shaxtalar, Ohangaronda ko‘mirni ochiq qazib olish uchun kuchli rezervlar ishga tushirildi.

Umuman, Toshkent viloyatida ko‘plab magistral yo‘llar qurildi. Toshkent-Olmaliq avtomobil yo‘li Toshkentni rangli metallurgiya yirik sanoat markazi bo‘lgan Olmaliq shahri bilan bog‘ladi. O‘rta Osiyoda eng katta temir koni bo‘lgan Angren qoramtir ko‘mir koniga ham olib boradigan avtomobil yo‘llari qurib bitkazildi. Uzunligi 128 km. keladigan Toshkent-Bekobod avtomobil magistrali ishga tushirildi. Bu yo‘l Toshkent shahrini Toshkent dengizi bilan bog‘ladi. O‘rta Chirchiq, Toshkent, Bekobod rayonlarida va Dalvarzin dashtida yangidan o‘zlashtirilayotgan juda katta katta massivlarni kesib o‘tib, metallurklar va energetiklar shahri bo‘lgan Bekobodga borib tutashdi⁴⁰. Yo‘l qurilishida ichki imkoniyatlardan unumli foydalanish natijasida Toshkent viloyatida yo‘lsizlikni tugatish ishlari birmuncha yaxshilandi.

Viloyat avtotransportchilari sanoat tarmog‘ining qurilishda, jumladan, Olmaliq kon-metallurgiya kombinati, Toshkent, Sirdaryo, Angren GRESlari, Charvoq GESi, Toshkent, Ohangaron, Chorvoq suv omborlari, hayotiy muhim avtomagistral, Toshkent-Bekobod yo‘li qurilishlarida ishtirok etdilar⁴¹. Chirchiq va Chinozda yo‘l qurilishiga ham yangi mablag‘lar ajratildi. Sovet hokimiyati yillarida yo‘l qurilishi uchun ajratilgan mablag‘larning 20 foizi davlat hisobiga, 21 foizi O‘zbekiston SSR Oliy Soveti Prezidiumining farmoni bo‘yicha ajratilgan mablag‘ hisobiga, avtotransportni ishlatishdan keladigan foydaning 2 foizi chegirib qolish hisobiga, kolxozlarning bo‘linmas fondidan 29 foiz, yo‘l qurilishiga aloqador bo‘lgan vazirliklar va boshqarmalar hisobidan 30 foizi to‘g‘ri keldi⁴².

O‘rta Osiyoda eng yirik hisoblangan va 1,5 milliard kubometrda ko‘proq suv sig‘adigan Chorvoq suv omborining qurilishi ham bu yerdan o‘tadigan avtomobil

³⁸ Тошкент вилояти давлат архиви, 454-фонд, 3-рўйхат, 464-йиғма жилд, 63-варақ.

³⁹ Тошкент вилояти давлат архивининг Чирчиқ филиали, 425-фонд, 1-рўйхат, 31-йиғма жилд, 23-варақ.

⁴⁰ Хўжаев С. Ўзбекистонда автомобил транспорти. – Тошкент: “Билим” жамияти, 1968. – Б. 24.

⁴¹ Истиклолнинг улуғ одимлари. Ўзбекистон автотранспорти ўтмишида ва истиқлол йилларида. – Тошкент, 2001. – Б. 101.

⁴² Тошкент вилояти давлат архиви, 76-фонд, 1-рўйхат, 34-йиғма жилд, 27-варақ.

yo'llarning bir qismi, jumladan, Chimyonga olib boradigan yo'l ham suv bosadigan hududda qolib ketganligi sababli baland tog'dan o'tadigan G'azalkent-Chimyon yangi avtomobil yo'li barpo etildi. Bu yo'l G'alla-soydan o'tib, Toshkentni mahalliy aholi ommaviy dam oladigan Chimyon shifoxonasi bilan bog'ladi. Yo'l xo'jaligi yaxshilanganligi avtomobillarning ish unumini oshirdi, ularning harakat tezligini jadallashtirdi, avtomobil parkini saqlash uchun bo'ladigan harajatlarni kamaytirdi⁴³. Biroq yo'lsizlikni tugatish ishlari boshlangan amalda bajarilayotgan bo'lsa ham mablag' va qurilish materiallarining yetishmasligidan bu sohadagi ishlar har doim ham to'la ro'yobga chiqmadi. Temir yo'l juda kam, tosh yo'llar esa xalq xo'jaligining hamma tarmoqlariga yuklarni tashib yetkazish imkoniga ega emas edi.

1956-yilda Toshkent viloyati avtomobil tresti Qurilish materiallari ministrligiga qarashli korxonalarga mollarni 94,2 foizga, kimyo va metallurgiya sanoati korxonalariga 65,2 foizga, oziq-ovqat sanoatiga 85,0 foizga, SSSR savdosiga qarashli korxonalarga 77 foizga mahsulot yetkazib berganlar. Olmaliq avtomobil tresti turli vazirliklarga, jumladan SSSR Rangli metallurgiya ministrligiga qarashli korxonalarga 86,0 foizga, O'zbekiston SSR qurilish materiallari ministrligiga qarashli korxonalarga 45,6 foiz, SSSR ko'mir sanoati qurilishi ministrligiga qarashli korxonalarga 62,8 foizga mahsulot yetkazib berganlar⁴⁴. 1957-yilda bo'lsa 2-sonli Chirchiq avtobazasi Kimyo va metallurgiya ministrligiga qarashli qattiq qobiqli mahsulot ishlab chiqaradigan zavod qurilishiga kerakli ashyolarni yetkazib bera olmagan. 39-sonli Olmaliq avtobazasi bo'lsa Olmaliq mis-molibden kombinati mollarini o'z vaqtida yetkazib bera olmagan⁴⁵. Biroq belgilangan rejalar 100 foizdan ortib bajirilganligi yozib berilavergan. 1958-yilda respublika avtomobil transportida 154,2 million tonna yuk tashilib, yuk oboroti 2147 million tonna-kilometrغا yetdi. Shu jumladan, umumiy foydalanishdagi avtotransportda 44,7 million tonna yuk tashildi, yuk oboroti 599 million tonna-kilometrni tashkil qildi.

1957-yilga kelib O'zbekiston SSR Avtotransport va shosse yo'llari ministrligi Toshkent viloyati avtorestida 17 ta xo'jalik hisobidagi avtotrest faoliyat yuritdi. Uning tarkibida 2787 ta avtomobil bor edi⁴⁶. Respublikada bo'lsa yangi yo'llarni qurish maqsadida 1957-yili avtomobil yo'llari tarmoqlarining yana bir ro'yxati tuzildi⁴⁷.

Yo'lsizlikni tugatish maqsadida ko'plab ko'priklar, ularga boradigan yo'llar, daryolarga to'g'onlar katta hajmda qurilib ishga tushirildi⁴⁸. Toshkent viloyatida katta miqdorda transport yurishiga noloyiq bo'lgan ko'priklar ham bor edi. 14-sonli ko'prik qurish ishlari bilan shug'ullanidigan boshqarma tomonidan ta'mirtalab ko'priklarning soni ko'payib boravergan⁴⁹. Ko'prik qurilishida birinchi

⁴³ Toshkent viloyati davlat arxivining Chirchiq filiali, 425-fond, 1-r'yxat, 45-iyfma jild, 59-varak.

⁴⁴ Toshkent viloyati davlat arxivi, 693-fond, 1-r'yxat, 42-iyfma jild, 76-varak.

⁴⁵ Toshkent viloyati davlat arxivi, 693-fond, 1-r'yxat, 42-iyfma jild, 77-varak.

⁴⁶ Toshkent viloyati davlat arxivi, 693-fond, 1-r'yxat, 42-iyfma jild, 115-varak.

⁴⁷ Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ. // Общественные науки в Узбекистане. 1997, № 5. – С. 5.

⁴⁸ Toshkent viloyat davlat arxivi, 76-fond, 1-r'yxat, 36-iyfma jild, 42-varak.

⁴⁹ ЎзМА, 1770-fond, 2-r'yxat, 2470-iyfma jild, 42-varak.

marta metan kondinsiyasiz quvurlardan foydalanib, Chirchiq daryosi ustidan katta ko'priklar qurildi. Tezkor xalq hashari yo'li bilan qurilgan ko'priklar yo'li xo'jaligini yaxshilab, yo'lsizlik muammolarini bartaraf qildi. Agar 1953-yili 6,5 ming km. tosh yo'llar, 0,9 km. asfalt-beton yo'llar topshirilgan bo'lsa, 1958-yilda 8,1 ming km tosh yo'llar, 3,3 ming km. asfalt-beton yo'llar qurib foydalanishga topshirildi⁵⁰.

Temir yo'li stansiyalari asosan xalq xo'jaligining paxtachilik, qishloq xo'jaligi yo'nalishlariga xizmat qiladigan sohalariga yo'naltirilgan bo'lib, temir yo'llar ham paxtakor tumanlarga xizmat ko'rsatdi. Tabiiyki, dastlabki yillarda rejani bajarish yillar davomida ketma-ketlik bilan bajarildi.

Ikkinchi jahon urushi yillarida ko'chirib keltirilgan korxonalar va ularning urushdan keyingi yillarda respublikada qolib ishga tushirilishidan so'ng ishga tushirilgan korxonalarda 1958-yilda sanoat ishlab chiqarishining hajmi 1950-yildagiga nisbatan qariyb ikki baravar ko'paydi. 1945yillarning boshlarida Toshkent viloyatida juda ko'p sanoat korxonalari, jumladan, Angren issiqlik elektrostansiyasi, Olmaliq mis eritish kombinati, Ohangaron-Olmaliq rudaga boy tog'larini o'zlashtirish, Chirchiq oyna zavodi ishga tushdi. Bundan tashqari Angren, Olmaliq, Quvasoy, Chirchiq, Bekobod va Toshkent viloyatining boshqa shaharlarida yangi sanoat korxonalari qurilish ishlari jadallashtirildi. Buning natijasida "1958-yilda sanoat ishlab chiqarish hajmi 1950-yilga nisbatan ikki marta ortdi"⁵¹. Toshkent viloyatida qurilgan bu zavodlar tabiiyki, Toshkent viloyati transport tizimiga o'z ta'sirini ko'rsatdi. Ayniqsa, yo'lovchi tashuvchi bir qancha mahalliy poyezdlar marshruti tez rivojlanib bordi⁵².

1951–1958-yillarda respublika temir yo'li moddiy bazasini kuchaytirish maqsadida passajir vagonlar foydalanishga topshirildi. 1950-yilda O'zbekistondan Moskva, Dushanbe, Frunze va Krasnoyarsk shaharlariga poyezdlar qatnagan bo'lsa, 1958-yilda respublika hududlarida juft tezyurar poyezd yuradigan bo'ldi, Andijon-Moskva, Toshkent-Zelenograd, Toshkent-Krasnoyarsk, Toshkent-Dushanbe, Toshkent-Xo'jayli kabi yangi yo'llar ochildi⁵³.

Yo'lovchi transportida xizmat ko'rsatishni yaxshilash maqsadida avtomobil transporti ministrligi avtobus marshrutlarini ko'paytirish, avvalo, shaharlar hamda shahar atrofidagi yo'lovchilarni tashish hajmini oshirish rejasini ishlab chiqdi. Rejaga muvofiq 1985-yilda marshrutlar 2457 taga yetkazildi Mamlakat mustaqilligini qo'lga kiritish arafasida "Toshviloyaty'lovchitrans" qoshida 17 ta avtosaroy, 6 ta avtoshohbekat va avtobosh-bekatlari, avtochiptaxonalar faoliyat olib bordi. Ularda avtobuslar soni 840 tadan 899 taga, yengil avtomobillar soni 170 tadan 468 taga, avtobuslarning umumiy sig'imi 32485 yo'lovchidan 83300 ga yetkazildi, avtobuslardan foydalanish darajasi 0,71 dan 0,736 ga yetdi, avtobus yo'nalishlari soni 680 tadan 1598 taga, jami tashilgan yo'lovchilar soni 138,7 mln

⁵⁰ Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С. 237.

⁵¹ Захритдинов Ф. "Ўзбекистонда пассажирлар ташашнинг ўсиши". – Тошкент: Билим жамияти, 1969. – Б. 4.

⁵² Райзберг Б.А. Основы экономики и предпринимательства. Учебник. – Москва: Просвещение, 1995. – С. 208.

⁵³ Тошкент вилояти давлат архиви, 1-фонд, 3-руйхат, 91-йиғма жилд, 32-варақ.

nafardan 377,4 mln nafarga yetkazildi⁵⁴ va 1980 yildagiga qaraganda 16,7 foizga oshdi.

Umuman, 1966–1990-yillar Toshkent viloyati transport tizimi shakllanishida o‘ziga xos o‘sinh davri bo‘ldi. 1966–1970-yillarda Toshkent viloyatida passajirlar tashish 9 foiz miqdorida ortdi va 1967-yilda umumiy o‘sinh 1965-yilga nisbatan 10 foizni tashkil qildi⁵⁵.

“Toshkent viloyati transport-kommunikatsiya tizimiga kadrlar tayyorlash va tizimdagi muammoli holatlar” deb nomlangan uchinchi bobda Toshkent viloyati transport-kommunikatsiya tizimida kadrlar bilan ishlash masalalari, transport tizimida yo‘l xafsizlik qoidalari, undagi muammolar yoritib berilgan.

Barcha sohada bo‘lgani kabi yo‘l xizmati sohasida ham kadrlar masalasi hamisha dolzarb bo‘lib, malakali kadrlarga ehtiyoj hamisha sezilib turdi. Birgina temir yo‘llarda malakali kadrlarni temir yo‘l sohasida saqlab qolish, ularni rag‘batlantirish, ishlarini ommalashtirish, ommaviy axborot vositalari orqali xalqqa tanitib borish kabi ma‘naviy rag‘batlantirish ishlari muntazam amalga oshirib kelindi. Ayniqsa, bu holga urishdan keyingi yillarda alohida e‘tibor qaratila boshlandi. Transport-kommunikatsiya tizimiga kadr tayyorlash tizimi va ular bilan ishlash dastlabki yillardan alohida e‘tibor qaratilsada, lekin bu ham tabiiyki, juda ko‘plab muammolar bilan hal etildi.

1931-yilda Temir yo‘l transporti muhandislik instituti ochildi. 1948-yilga kelib Toshkent temir yo‘l muhandislik institutida 2 yillik texniklar tayyorlash kurslari ham ochildi. 1949-yilgi buyruq bilan qabul boshlangan teplovoz xo‘jaligiga 25 nafar, tijoriy ekspluatatsiyaga 25 nafar, yo‘l xo‘jaligiga 25 nafar tinglovchi qabul qilingan. 1-kursga qabul qilinganlarning orasida 65 nafari erkaklar bo‘lib, ulardan 55 nafari ruslar, 4 nafari ukrainlar, 1 nafari beloruslar, 3 nafari o‘zbeklar, 5 nafari qozoqlar, 4 nafari turkmanlar, 3 nafari tatarlar, 2 nafari mordoviyaliklar, 1 nafari chuvash o‘qidi⁵⁶. Ko‘rinadiki, 1950-yillarda temir yo‘l tizimida mahalliy millat vakillari kamchilikni tashkil etgan bo‘lib, 1954-yilda aholining katta qismini tashkil etuvchi o‘zbeklar temir yo‘l tizimida ishlovchi injener, texnik xodimlar orasida 40 foizdan oshdi.

1967-yil rejasiga ko‘ra kadrlar tayyorlashda avtomaktablar orqali 11150 ming kishini tayyorlash rejalashtirildi. Ulardan 8140 nafar kishi O‘zbekiston SSR shosse yo‘llari va avtomobil transporti vazirligiga mo‘ljallandi⁵⁷. Lekin bu sohada kadrlar masalasi har doim ham muammo bo‘ldi. Ko‘pgina avtobaza xodimlarining umuman oliy yoki o‘rta maxsus diplomi bo‘lmagan. Masalan, Toshkent oblast 82-sonli Pskent avtobozasida 4 ta mexanik umuman o‘rta maxsus diplomiga ega bo‘lmagan. Hattoki, avtobazaning bosh muhandisining o‘zi ham o‘rta maxsus diplomiga ega bo‘lmagan⁵⁸. Ayni paytda, kadrlar orasidagi mas‘uliyatsizlik, o‘z ishiga e‘tiborsizlik avtobaza rahbarlari, haydovchilar orasida juda ko‘p

⁵⁴ Хазраткулов А. Решение социальных вопросов в Узбекистане. – Ташкент, 1991. – С. 24.

⁵⁵ Захритдинов Ф. Ўзбекистонда пассажирлар ташашнинг ўсиши. – Тошкент: Билим жамияти, 1969. – Б. 31.

⁵⁶ ЎзМА, 2533-фонд, 1-рўйхат, 1170-йиғма жилд, 15-варақ.

⁵⁷ Тошкент вилояти давлат архиви, 693-фонд, 1-рўйхат, 571-йиғма жилд, 29-варақ.

⁵⁸ ЎзМА, 2426-фонд, 1-рўйхат, 86-йиғма жилд, 76-варақ.

muammolarni keltirib chiqargan. Masalan, 1960-yillarda KP MQ tomonidan Avtotransport va shosse yo'llari vazirligiga yo'lovchi tashish avtobuslarida 2.375 mln yo'lovchi, taksilarda 60.350 ming, yuk taksilarida esa 23400 ming yuk tashish belgilab berildi⁵⁹.

1960-yil 2-sentyabrda O'zbekiston KP MQ byurosi Avtomobil transporti va shosse yo'llari vazirligining ish faoliyatini tekshirib, intizomning buzilishi holatlarini o'rgandi. Natijada, o'z ishiga mas'uliyatsizlik bilan qaraganligi sababli Toshkent viloyati Yangiyo'l rayon 28-sonli avtobaza direktori Suprunov, Bekobod avtobazasi ekspluatatsiya bo'limi boshlig'i Qoraboyevlar ishdan bo'shatilgan, qolgan rahbarlarga nisbatan turli jazo choralari qo'llanilgan⁶⁰. Hatto, o'sha vaqtlarda avj olgan sotsialistik musobaqaning borishi, avtobazaning xavfsizlik holatlari bo'yicha ma'lumotnomalar, ish yuritish bo'yicha hujjatlar ham bu avtobazada bo'lmagan⁶¹.

Umuman, kadrlar qo'nimsizligi Toshkent viloyatining deyarli barcha avtobazalarida sezilgan. Trest bo'yicha birgina 1962-yilning o'zida 50 foiz xodim almashgan. Bundan tashqari, 69-sonli Yalang'och avtobazasida ishlayotganlarning 88,3 foizi, 123-sonli Chinoz avtobazasida ishlayotganlarning 82,5 foizi, 2503-sonli Yangiyo'l avtobazasida 83,4 foiz xodim almashgan. Shuningdek, 74-sonli To'ytepa avtobazasida 1962-yilda 150 nafar ishchi – 72 nafar haydovchi, 66 nafar avtomobillarni ta'mirlaydigan ishchi qabul qilingan bo'lsa, 170 nafar xodim ishdan ketgan, ulardan 92 nafar haydovchi, 70 nafar avtomobillarni ta'mirlaydigan ustalar bo'lgan. Shu yilning 4 oyida 54 nafar ishchi qabul qilinib, ulardan 34 nafarini haydovchi, 12 nafarini avtomobillarni ta'mirlaydigan usta tashkil etgan bo'lsa, 52 nafar ishchi ishdan bo'shatilgan, ulardan 26 nafari haydovchi, 21 nafari avtomobillarni ta'mirlaydigan ustalar bo'lgan⁶².

Masalan, 1970-yilning 21-iyulida "99-12" raqamli avtobus haydovchisi Kim Viktor Toshkent-Bo'ka marshrutida yo'lovchilarga 10 so'mlik chipta bermagan. Bo'ka yo'lovchi tashish avtotransportining bu haydovchisi jamoat kontrolyorlari aralashuvi natijasida pulni davlat kassasiga qaytarib bergan. Shu yili 13-iyulda Yangibozor posyolkasi avtobazasining "31-47" nomerli avtobus haydovchisi Mahkamov, Oqqo'rg'on avtobazasining "52-33" nomerli avtobus haydovchisi Sodiqovlar ham mana shunday qonunbuzarlikka yo'l qo'yganlar. 26-iyunda esa Oqqo'rg'on avtobazasining "43-89" nomerli avtobusi haydovchisi 5 rubl 19 kop.ni o'zlashtirib olgan⁶³. "LAZ-695 TSHD" raqamli avtobus haydovchisi Xachaturyan transport qoidasiga rioya qilmay, yo'lovchilarni mashinaga ko'proq olish, ulardan oshiqcha haq talab qilganligi sababli vazifasidan ozod etilgan⁶⁴. Avtobazalar OBXSS tomonidan tekshirilganda esa Toshkent viloyati 2 avtobus parki direktori Tyurin qo'lga olinib, viloyat sudi tomonidan jazoga tortilgan.

⁵⁹ ЎзМА, 1170-фонд, 3-рўйхат, 86-йиғма жилд, 21-варақ.

⁶⁰ ЎзМА, 1170-фонд, 3-рўйхат, 86-йиғма жилд, 12-варақ.

⁶¹ ЎзМА, 2426-фонд, 1-рўйхат, 86-йиғма жилд, 76-варақ.

⁶² ЎзМА, 2426-фонд, 1-рўйхат, 86-йиғма жилд, 75-варақ.

⁶³ Гумиров З. Йўловчиларга хизмат яхшилансин // Тошкент ҳақиқати. 1970 йил 6 август.

⁶⁴ Йўловчиларни ранжитманг // Тошкент ҳақиқати. 1970 йил 24 февраль.

1977-yillardan O'zbekistonda kasb-hunar bilim yurtlari tashkil etilishi bilan Toshkent viloyati avtotransportiga kadrlar tayyorlash va yetkazib berish qisman hal qilingan bo'lsada, lekin bilim yurtlari talab va ehtiyojlardan kelib chiqib o'z yo'nalishlarini o'zgartirib ham turdilar. Bilim yurtlarida avtomobil va temir yo'l transporti bo'yicha bir qator yo'nalishlar ochildi. O'quvchilarning o'quv, ishlab chiqarish va diplomoldi amaliyotlarini o'tashlari uchun sharoitlar yaratildi. 1975-1990-yillar ichida Yangiyo'l transport va aloqa kasb-hunar bilim yurtining 624 nafar bitiruvchisi bevosita transport sohasiga to'g'ri keldi. Eng muhimi, bitiruvchilariga diplom bilan birga avtomobilni boshqarish huquqini beruvchi A va V kategoriyadagi hujjatlar sinovlar asosida taqdim etildi.

XX asrning 80-yillariga kelib, transport xodimlarining turmush darajasi ancha ko'tarildi. Transport tizimi uchun kerakli bo'lgan kadrlar tayyorlash tizimli yo'lga qo'yildi. Tizimda malakali, bilimli, zamonaviy fikrlaydigan mutaxassislar soni ko'paydi. Transport tizimida paychilikning vujudga kelishi yo'lovchilar uchun ancha qulayliklarni yaratdi. Sababi yo'lovchilar transport sohasida o'zlari uchun maqbul variantni tanlash imkoniyatiga ega bo'ldilar. Bu esa odamlarning muammosini tezda hal qilishda muhim ahamiyat kasb etdi.

Transport kommunikatsiya tizimi rivojlanib borgani sari transport tizimida yo'l qoidalarining buzilish holatlari ham kuchayib bordi. Yo'llarning nosozligi esa aholining transportga bo'lgan ehtiyojini qondirmas edi. Ayni paytda, aholi uchun xizmat qila olmas edi. Tashoblavtorest tomonidan yo'l qoidasi buzilishlari sabablari ham o'rganilgan vaqtda haydovchilar orasida mehnat intizomining buzilishi yuqoriligi, siyosiy-tarbiyaviy ishlarning yaxshi yo'lga qo'yilmaganligi, avtoxo'jaliklar tomonidan yo'llarda nazoratning yo'qligi, yo'l qoidalari buzilishining komissiyalar tomonidan to'liq o'rganilmaganligi, uning sabablari o'rganilmaganligi, komissiya ish tartibining o'zi yo'qligi, yo'l qoidasini buzmagani haydovchilar bilan qoniqarsiz ishlayotgan haydovchilar uchrashuvi o'tkazilmaganligi, avtoxo'jaliklar rahbarlarining partiya qarorlari va farmonlariga e'tiborsizligi, ularda berilgan topshiriqlarni bajarishdagi mas'uliyatsizligi kabilar yo'l qoidalari buzilishining asosiy sabablari qilib ko'rsatilgan edi⁶⁵.

1957-yil Toshkent viloyat avtotrestida "Avtoxo'jaliklarda avariya holatlari, uning oldini olish va unga qarshi kurashishi" masalalariga bag'ishlangan yig'ilish bo'lib o'tdi. Yig'ilishda qoida buzishlar natijasida 1957-yilda 48 ta yo'l qoidalari buzilganligi, ularda 61 kishi jarohat olib, ularning 24 nafari vafot etganligi qayd etilgan. Avtohalokatlarning eng achinarlisi 56-sonli Xovos avtoxo'jaligida bo'lgan. 1957-yil 2-iyulda Katta O'zbek traktida shu avtoxo'jalik haydovchisi Ionin boshqarayotgan avtobus yuk avtomobili bilan to'qnashib ketgan, natijada 15 nafar kishi jarohatlangan, ulardan 7 nafari haydovchi bilan hodisa joyida vafot etgan. Avtobus esa butunlay yonib ketgan. Aynan shu avtobazada bir yilda 3 ta katta to'qnashuv sodir bo'lgan. 64-sonli Toshkent avtobazasida bo'lsa 1957-yilda 9 ta avtohalokat sodir bo'lib, 8 kishi jarohatlangan. Ulardan 3 nafari joyida vafot etgan. 2-sonli Chirchiq avtobazasida bo'lsa 8 ta yo'l halokati sodir bo'lib, 7 nafar kishi jarohatlanib, ularning 4 nafari joyida vafot etgan. 3-sonli Mirzacho'l avtobazasida

⁶⁵ Тошкент вилояти давлат архиви, 693-фонд, 1-рўйхат, 40-йиғма жилд, 46-варак.

bo'lsa 6 ta yo'l qoidasi buzilib, 6 nafar kishi jarohatlangan. Ulardan 5 nafari joyida vafot etgan. Eng katta halokat 1957-yil 21-yanvarda Toshkent avtobus parkidan chiqqan avtobus Katta O'zbek traktining Bulung'ur yo'lida halokatga uchrab, avtobus butunlay yonib ketganda sodir bo'lgan. Yig'ilishda ham mana shu holatlar muhokama qilinib, avtobazalarning ishi qoniqarsiz deb baholandi. Inson hayotini xavf ostiga solgan holda yo'l qoidalarini buzganligi uchun 56-son Xovos avtobazasi rahbari G.Ginodmanga qattiq ogohlantirish, shu avtobaza ekspluatatsiya boshlig'i S.Parkovga, 64-sonli Toshkent avtobazasi direktori I.Yevtushenkoga ogohlantirish berilgan. 2-sonli Chirchiq avtobazasi bosh muhandisi N.Yakovlevga kelajakda yana yo'l qoidalari buziladigan bo'lsa qattiq ogohlantirish berilishi aytilди⁶⁶. Yo'llar nosozligi tufayli Yangiyo'ldan Bekobodga ketash yo'lidagi chorrahada avtobus yo'lovchilar bilan birga ag'darilib ketgan⁶⁷.

Yengil taksi xizmatini bajarish ishlari ham Toshkent avtotrestida bajarilmadi. Hatto, yo'lovchi tashish hollarida ham avariya holatlari sodir etib turildi. Masalan, Toshkent yo'lovchi tashish trestida sodir bo'lib, unda 14 nafar bola halokatga uchrab, 8 nafari vafot etgan holatlar bo'lib turди⁶⁸. Hatto, Toshkent avtokolonnasidan Jizzax viloyatining G'allaorol tumanida bug'doy tashish uchun uch oylik ish stajiga ega bo'lgan haydovchi jo'natilgan bo'lib, tog'dan tushayotgan vaqtda tajribasizligi tufayli avtomobilni boshqara olmay avariya sodir etgan, natijada 1 kishi vafot etgan.

1968-yilga kelib yo'l transporti hodisasining ulushi quyidagicha bo'ldi. Piyodalarga qarab yurish 55,1 foiz, to'qnashib ketish 18,1 foiz, ag'darilish – 3,4 foiz, to'siqlarga qarab yurish – 0,9 foiz, Velosiped haydovchilariga qarab yurish 9,4 foiz, yo'lovchilarning yiqilishi 4,5 foiz, boshqalar – 8,6 foizni tashkil etgan⁶⁹. Yo'l qoidalarinining buzilishi shu yili yanvar oyida 89 foizni, fevralda 36 foizni, martda 25 foizni tashkil etgan⁷⁰. Bu yo'l qoidalari buzilishining 50 foizi atrofida tezlikni oshirishdan kelib chiqqan. Mast holda boshqarish esa hatto, Xorazm viloyati Shovot rayonida 99 foizni tashkil etgan. Bu tabiiyki, ishiga mas'uliyatsizlikdan kelib chiqdi.

O'zbekiston SSR Ministrlar Sovetining 1967-yil 1-iyuldagi farmoyishi asosida Davlat reja qo'mitasiga Uzminavtoshosdorga qarashli kasb-hunar texnikumlari asosida kadrlarni yetkazib berishni va taqsimlashni nazorat qilish yuklatildi. Masalan, birgina Toshkent avtobus parklariga 1968-yilda 250 nafar, 1969-yilda 200 nafar, 1970-yilda 200 nafar slesar yetkazib berish rejasi topshirildi⁷¹. 1970-yillarga kelib avtobazalarda kadrlar bilan ishlash masalasida qator chora-tadbirlar belgilandi. Biroq kadrlar qo'nimsizligi avtobazalarda 25-30 foizni tashkil etdi⁷². Bu tabiiyki, xavfsizlikka ham ta'sir etdi. 1979-yilda Toshkent viloyatida ko'ngilsiz hodisalarning 82 foizi avtomashina haydovchilarining aybi bilan sodir bo'ldi. Shuning 48 foizi tezlikning noo'rin oshirilishi, 20 foizi

⁶⁶ Тошкент вилояти давлат архиви, 693-фонд, 1-рўйхат, 40-йиғма жилд, 47-48-варақлар.

⁶⁷ ЎзМА, 1770-фонд, 3-рўйхат, 222-йиғма жилд, 18-варақ.

⁶⁸ ЎзМА, 1770-фонд, 3-рўйхат, 222-йиғма жилд, 13-варақ.

⁶⁹ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2598-йиғма жилд, 24-варақ.

⁷⁰ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2598-йиғма жилд, 25-варақ.

⁷¹ ЎзМА, 1770-фонд, 2-рўйхат, 2491-йиғма жилд, 148-варақ.

⁷² ЎзМА, 2801-фонд, 1-рўйхат, 379-йиғма жилд, 9-варақ.

avtomashinalarning noto'g'ri quvib o'tilishi, 6,7 foizi esa chorralarda yo'l harakati qoidalarining qo'pol ravishda buzilishi oqibatlari bo'ldi. Transportni mast holda boshqaradigan shaxslar esa kamaymagan. Umuman viloyatda 1979-yilda respublika Avtomobil transporti ministrligiga qarashli korxonalar haydovchilaridan 200 dan ortiq kishi, Qishloq xo'jaligi ministrligiga qarashli korxonalardan 230 kishi, Qurilish ministrligiga qarashli korxonalardan 167 haydovchi yo'llarda transportni mast holda boshqarganlar⁷³.

Xulosa qilib aytganda, sovet davlati hukmronligining so'nggi yillariga kelib transport xodimlarining turmush darajasi ancha ko'tarildi. Transport tizimi uchun kerakli bo'lgan kadrlar tayyorlash tizimli asosda yo'lga qo'yildi. Tizimda malakali, bilimli, zamonaviy fikrlaydigan mutaxassislar soni ko'paydi. Transport tizimida paychilikning vujudga kelishi yo'lovchilar uchun ancha qulayliklarni yaratdi.

XULOSA

O'zbekistonda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanish tarixi tadqiqi natijasida quyidagi xulosalarga kelindi:

1. O'zbekistonda transport va kommunikatsiya tizimining rivojlanish tarixini tahlil qilish kelajakda O'zbekiston transport hamda kommunikatsiya tizimining takomillashtirish jarayonlariga ta'sir etuvchi omillarni, transportning tejamkor va iqtisodiy samarador turlarini, kommunikatsiya tizimi shakllanishi va rivojlanishining optimal usullarini, tizimda zamonaviy bozor iqsodiyotiga mos tuzilmalarni, sohadagi asosiy muammolarni, tizimda ehtiyojni ortib borishi bilan bog'liq masalalarni, tarmoqdan foydalanish holatlarini, xizmat ko'rsatishning zamonaviy yechimlarini, tizimdagi nomuvofiqliklar va uni bartaraf etish yo'llarini aniqlash hamda muammolarga yechim topish, holatni tahlil qilish, bashorat qilish, tizimning zamon bilan hamnafas rivojlanib borishini ta'minlashga qaratilgan mulohaza, taklif va tavsiyalar ishlab chiqishga asos bo'ldi.

2. Transport tizimining Toshkentga kirib kelishi va rivojlanishi Rossiya-Angliya, Sovet-Afg'oniston davlatlari o'rtasidagi mintaqaviy kurash sharoitida sodir bo'ldi. Bu jarayonda temir yo'l va havo transportini takomillashtirish uchun mablag'lar ajratildi. Natijada, ichki va tashqi savdoni rivojlantirishda transport tizimining ishtirokini ta'minlash uchun imkoniyat yaratildi. Mazkur holat transport sohasi ishchi-xizmatchilari turmush sharoitining nisbatan yaxshilanishiga olib keldi.

3. Sovet hukumati tomonidan Toshkent viloyatida transport tizimini tashkil etish va rivojlantirishdan ko'zlangan asosiy maqsadi hamda uning davlatchilik taraqqiyotida tutgan ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy ahamiyati asosan Markaz manfaatlariga qaratilganligi birlamchi manbalar asosida ko'rsatib berildi.

4. Sovet hukumati transport tizimida o'tkazgan siyosati, asosan, xomashyoni Markazga tashish uchun qaratildi. Transport sohasidagi qurilishlar faqat Markaz manfaatlariga mos keladigan yo'nalishlarga qaratildi. Transport tizimida yangi texnikani qo'llashga kam e'tibor berilganligi, ixtirolarning ishlab chiqarishga deyarli joriy etilmaganligi sohaning orqada qolishiga sabab bo'ldi.

⁷³ Тўхтаев Т., Азимов А. Кўча ҳаракати хавфсизлиги учун // Тошкент ҳақиқати. 1980 йил 1 март.

5. Sovet hokimiyati yillarida Toshkent viloyatida ichki yo‘llarni qurish uchun zarur bo‘lgan mablag‘lar o‘z vaqtida ajratilmadi. Asosiy e‘tibor yirik paxtakor rayonlari va magistral yo‘llarga qaratilib, tog‘ qishloqlariga ahamiyat berilmadi. Natijada, tog‘ va tog‘oldi qishloqlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida jiddiy muammolar yuzaga keldi.

6. Sovet davlati O‘zbekistonda milliy kamsitish siyosatini o‘tkazar ekan, mahalliy aholi orasidan transport tizimi uchun malakali mutaxassislarni tayyorlashga ahamiyat bermadi. Joylarda transport sohasi bo‘yicha mutaxassis tayyorlash o‘rniga chetdan tayyor kadr olib kelish avj oldirildi. Oqibatda mahalliy yoshlarning transport sohasiga bo‘lgan qiziqishi pasaydi. Viloyat transport tizimi ishchi-xizmatchilarining asosiy qismi chetdan kelgan mutaxassislardan iborat bo‘lib qoldi.

7. Viloyatda yetishtiriladigan paxta va qishloq xo‘jalik mahsulotlarini markaziy sanoat korxonalariga tez hamda arzon yetkazish uchun avtomobil vositalaridan keng foydalanildi. Ammo bu sohani modernizatsiya qilish talab darajasiga ko‘tarilmadi. Voha avtokorxonalari jahon andozalariga javob beruvchi avtotexnika bilan yetarlicha ta‘minlanmadi. Texnikaning katta qismi ma‘nan eskirib qolgan, ishlab turganlarini ta‘mirlab turishga katta mablag‘ sarf qilish zarur edi. Mazkur holat ish unumdorligining pasayishiga sabab bo‘ldi.

8. Shu o‘rinda qayd etish kerakki, Toshkent viloyatida zamonaviy transport-kommunikatsiya loyihalarini ishlab chiqish va amaliyotga joriy etishda aholini ish bilan ta‘minlash, uning farovonligini oshirish, hududni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish bosh maqsad qilib olindi.

9. O‘zbekistondagi avtomobil va temir yo‘llarning rivojlanishiga xalqaro yo‘llar bilan bog‘lanishi, yo‘l qurilishi sohasidagi amalga oshirilgan ishlar va ularning natijalari ta‘sir etdi. Transport tizimidagi ishchi-texnik xodimlarning moddiy va ma‘naviy turmushiga uy-joy bilan ta‘minlanish darajasi, madaniy-oqartuv muassasalar faoliyati, tibbiy va iqtisodiy holatlar o‘z ta‘sirini o‘tkazdi.

Tadqiqot materiallari va ilmiy-nazariy xulosalari asosida quyidagi **taklif hamda tavsiyalar** ishlab chiqildi:

- mahalliy va mintaqaviy hokimiyat organlarida transport-kommunikatsiya tizimidagi muammolarni barataraf etishdagi mas‘uliyatsizlik holatlarining oldini olish chora-tadbirlarini ishlab chiqish;

- transport sohasining xalq xo‘jaligidagi o‘rniga alohida e‘tibor berilganligi haqidagi ma‘lumotlarni, rahbarlarning ma‘suliyatsizlik holatlarining oldini olishda qat‘iy talabni kuchaytirish;

- transport va kommunikatsiya tizimida sifat jihatidan zamonaviy talablarga mos, xavfsiz va sog‘lom mehnat sharoitlarini yaratish;

- mas‘uliyatsiz haydovchilarga nisbatan qonunda ko‘rsatilgan jazo choralarini aniq belgilash, korxonalarining avtomobillar qaytnaydigan yo‘llarni umumtransport yo‘llaridan ajratish tomonlarini ishlab chiqish;

- fan-texnika va texnologiya yutuqlari hamda ilg‘or xorij tajribalaridan foydalangan holda transport boshqarish yo‘llarini amaliyotga tadbiq etish.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ НАЦИОНАЛЬНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ
УЗБЕКИСТАНА**

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УЗБЕКИСТАНА

САИДУСМАНОВ БАХРОМ АБДУГАНИЕВИЧ

**ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ И
КОММУНИКАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ В УЗБЕКИСТАНЕ
(1945-1990 ГГ. НА ПРИМЕРЕ ТАШКЕНТСКОЙ ОБЛАСТИ)**

07.00.01 – История Узбекистана

**АВТОРЕФЕРАТ
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА
ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

Ташкент – 2024

Тема диссертации доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан B2021.4.PhD/Tar988.

Диссертация выполнена в Национальном университете Узбекистана.

Автореферат диссертации размещен на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) на веб-странице Научного совета (www.qarshidu.uz) и на веб-странице Информационно-образовательного портала «ZiyoNet» (www.ziyo.net).

Научный руководитель:

Юнусова Хуршида Эркиновна
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Махкамова Нодира Рахмоновна
доктор исторических наук, профессор
Абдуллаева Нигора Санжаровна
доктор исторических наук (PhD)

Ведущая организация:

Ташкентский государственный технический университет

Защита диссертации состоится « 23 » 12 2024 года в 10⁰⁰ часов на заседании Научного совета DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04 по присуждению ученых степеней при Национальном университете Узбекистана. Адрес: 100174, город Ташкент, Исторический факультет Национального университета Узбекистана, 1-этаж, 106-аудитория. Тел.: +99871 227-12-24; факс: +99871 246-53-21, +99871 246-02-24; e-mail: nauka@nuu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Национального университета Узбекистана за № 164. Адрес: 100174, город Ташкент, улица Университетская, 4. Тел.: +99871 236-46-55; факс: +99871 246-02-24).

Автореферат диссертации разослан « 10 » 12 2024 года.
(протокол реестра № 18 от « 25 » 10 2024 года).



У.М. Мавлонов
Заместитель
председателя
Научного совета по присуждению
ученых степеней, д.и.н., профессор.

Ж.Э. Тогаев
Ученый секретарь Научного совета
по присуждению ученых степеней,
д.ф.н. (PhD), доцент

Н.У. Мусаев
Председатель научного семинара
при Научном совете по
присуждению ученых степеней,
д.и.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация к диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Развитие транспортной системы, одной из важнейших инфраструктурных отраслей мирового хозяйства, является одним из приоритетов экономической политики каждой страны. Поэтому глобализация международных торгово-экономических связей во всем мире, высокая конкуренция на внутреннем и внешнем рынках, инвестиционная активность, предпринимательский и туристический потенциал определяются развитием транспортной системы.

Вопросы востребованности создания маркетинговых инноваций в системе пассажирских перевозок, развитие конкуренции в отрасли, предотвращение затруднений с передвижением населения в городах, создание возможностей получения информации по транспортным маршрутам для всех слоев населения, обеспечения эффективности услуг пассажирских перевозок, исследования его организационно – экономических механизмов на основе нового подхода остаются актуальными задачами множества исследовательских центров в мире.

В годы независимости в ходе реформ в транспортно-коммуникационной системе Узбекистана был реализован ряд проектов. Тот факт, что Узбекистан территориально не прилегает к морским путям, ограничивает широкое использование услуг водного транспорта в стране, а добрососедство, открытость, прагматизм и практичность республики стали одним из важнейших принципов внешней политики страны. С этой целью было развито сотрудничество, ориентированное на взаимовыгодные отношения, направленные на использование огромного потенциала всего региона. В настоящее время определение задач такие как “коренное улучшение транспортного обслуживания населения, повышение безопасности пассажирских перевозок и сокращение вредных выбросов в атмосферу, приобретение новых комфортабельных автобусов, строительство и реконструкция автовокзалов и автостанций”¹ в целях в целях предоставления лицензий на осуществление междугородних, международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также развития транспортно-коммуникационной системы повышает актуальность изучаемой темы”.

Данная исследовательская работа в определенной степени служит реализации задач, поставленных в Постановлениях Президента Республики Узбекистан №ПП-4143 “Об организации деятельности министерства транспорта Республики Узбекистан” от 2 декабря 2017 года, №ПП-4229 “О дополнительных мерах по внедрению эффективной системы обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта и туризма” от 1 февраля 2019 года, №ПП-4230 “О мерах по кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок” от 6 марта 2019 года, №ПП-4353 “О дополнительных мерах по дальнейшему развитию международных

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февраль “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Харакатлар стратегияси тўғрисида”ги ПФ-4947-сон Фармони // Халқ сўзи. 2017 йил 8 февраль.

перевозок грузов автомобильным транспортом” от 7 июня 2019 года, №ПП-4545 “О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления дорожной отраслью” от 9 декабря 2019 года и других нормативно-правовых актах.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики «Пути формирования и реализации системы инновационных идей в социальном, правовом, экономическом, культурном, духовно-просветительском развитии информационного общества и демократического государства».

Степень изученности проблемы. Литературу по данной теме можно разделить на три группы: литература советского периода, исследования, проведенные в Узбекистане в годы независимости, и работы зарубежных ученых.

В литературе, относящейся к первой группе, представлен научный анализ и информация о формировании транспортной системы в области, ее роли в политической, экономической и культурной жизни. В частности, еще в 50-80-е годы XX века было создано множество литературы, оценивающей экономическую политику Российской империи в Туркестане, а также возникновение транспортной системы². В ходе исследования также были изучены некоторые работы, посвященные обучению местных рабочих и служащих, с сравнительно-аналитической и критической точки зрения³. В них подробно анализируется колониальная политика Российской империи в Туркестане, ее влияние на социально-экономическую жизнь народов края. Проанализированы проникновение железнодорожных сетей в Среднюю Азию, вложение Российского капитала в проекты, связанные со строительством железных дорог, переселение русскоязычного населения в регион, роль железной дороги во внутренней и внешней торговле Российской империи⁴.

Результаты проведенной работы в области железнодорожного и автомобильного транспорта, специфика транспортной сети в городах также

² Рожкова М. К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. – Москва: АН СССР. 1947; Аминов А. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент: Госиздат УзССР, 1959; Ковалев П.А. Революционная ситуация 1915–1917 гг. и её проявления в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1974; Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1987.

³ Народное образование, наука и культура в СССР. – Москва: Статистика, 1971; Насырходжаев С. Интеллигенция Узбекистана и её роль в строительстве коммунизма. –Ташкент: Узбекистан. 1972; Ўша муаллиф. Ўзбекистоннинг социализмга ўтиши. –Тошкент: Ўзбекистон, 1972; Қорабев С. Ўзбекистонда ленинча индустриалштириш тажрибасидан. –Тошкент: Ўзбекистон. 1974; Хидоятлов Г. Национальный вопрос в СССР. – Ташкент: Узбекистан. 1991.

⁴ Яковлев А. Экономические кризисы в России. – Москва, 1955; Аксёнов А. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг.) // Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В.П.Чкалова. Серия историко-философская. Вып. 13. Оренбург, 1958; Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900-1917 гг.). – Ташкент, 1961; Суворов В. Социально – экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX– начале XX в. в связи со строительством железных дорог. Автореф дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1963; Шмидт Р. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880–1914 гг. – Ташкент, 1965; Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. (1881-1917 гг.). – Ташкент, 1965.

были исследованы в некоторых научно-исследовательских работах ⁵ . Информация, относящаяся к этой теме, также отражена в статистических работах, опубликованных в эти годы. В них сравнительно-статистическими методами показано развитие транспортной системы Ташкентской области и ее роль в развитии народного хозяйства ⁶ . Однако эти данные были сформулированы с позиций коммунистической идеологии, в которой достижения советской власти в области транспорта оценивались положительно, исходя из интересов центра, а отзывы о существующих недостатках не предоставлены или упоминались поверхностно.

В литературе, относящейся ко второй группе, большое внимание уделяется развитию транспортной и коммуникационной системы в Узбекистане в годы независимости. Масштабные реформы системы можно увидеть в постановлениях, указах Президента Республики Узбекистан и постановлениях Кабинета Министров Республики Узбекистан⁷.

При этом следует особо отметить, что в работах Л.Ахметова, А.Горелкина, В.И.Арсенова, Дж.С.Файзуллаева, С.Аликариева, А. Козиева и других исследованы аспекты проблемы, связанные с комплексным развитием транспорта в Узбекистане, развитием транспортной и коммуникационной системы, автомобильного транспорта в Узбекистане, развитием и значением системы, дорожным строительством в Узбекистане.

Кроме того, некоторые аспекты, связанные с оптимальными методами развития, экономическим и географическим развитием транспортной и коммуникационной системы, также были исследованы в ряде литературы и исследований⁸, а также в научных статьях⁹.

⁵ Рахимов М. История основания и развития социалистического города Бекабада (1942-65 гг.). Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1965; Азизова Н.Х. История основания и развития социалистического города Янгйюля (1934-65 гг.). Автореф. дисс... канд. ист. наук. – Ташкент, 1973.

⁶ Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С.379; Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1971. Узбекистан за годы девятой пятилетки (1971-1975 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1976; Народное хозяйство Узбекской ССР за 50 лет. – Ташкент: Узбекистан, 1974; Руководство компартии Узбекистана коммунистическим воспитанием масс. –Ташкент: Узбекистан, 1981; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1985. – Ташкент: Узбекистан, 1986.

⁷ “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги ЎРҚ-766-I-сон, Тошкент ш., 1999 йил 15 апрель; “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги ЎРҚ-117-сон, Тошкент ш., 2007 йил 2 октябрь; “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги ЎРҚ-766-I-сон, Тошкент ш., 1999 йил 15 апрель.; Транспорт тўғрисида” ги ЎРҚ-706-сон, Тошкент ш., 2021 йил 9 август.

⁸ Ахметов Л., Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. – Ташкент: Мехнат, 1991; Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994.; Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994; Тураев А.Ж. Темир йўллар инфратузилмаси хавфсизлик ва тараққиёт омиллари сифатида (Ўзбекистон мисолида). Сиёсий фан. номз. дисс...автореферати – Тошкент, 2005; Исаев. А.А. Фарғона водийси транспортини ривожлантиришининг географик жиҳатлари. География. фан. номз. дисс... – Тошкент, 2009.; Қўзиев. А.Ў. Ер усти транспорт тизимининг оптимал ривожлантириш усуллари. Техника фан. номз. дисс... – Тошкент, 2010; Жуманиёзов Ф. Хоразм транспорти: шаклланиши, тараққиёти, муаммолари. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Тошкент, 2021; Хидиров Х.Ж. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Термиз, 2021; Раджабов О. Ўзбекистонда темир йўллар тарихи (1925-1945 йй). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси авторферати. – Тошкент, 2022.

⁹ Первушин С. Об одной из глубинных причин кризисного состояния советской экономики // Вопросы экономики. 1991, №8.; Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1997, № 5. – С. 26-30.; Аликариев С., Қўзиев А. Экономико-

В исследованиях, опубликованных в зарубежной литературе, относящихся к третьей группе, в том числе в Российской Федерации¹⁰, Республиках Казахстан¹¹, Кыргызстан¹² и Таджикистан¹³, а также в других зарубежных странах¹⁴, изучались вопросы, связанные с развитием транспортно-коммуникационной системы в различных регионах мира, налаживанием автобусного сообщения и деятельности железных дорог, а также различные факторы, влияющие на развитие отрасли.

В общем в работах, созданных в годы советской власти, вопрос освещается исходя из политических интересов существующего строя. Хотя развитие транспортно-коммуникационной системы в годы независимости изучалось в различных областях науки, именно исторические этапы развития транспортно-коммуникационной системы Ташкентской области как отдельного объекта в исторической науке как исследовательская работа не анализировались. Эти аспекты определяют актуальность выбранной темы.

Связь диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного учреждения, где была выполнена работа. Диссертационное исследование было выполнено в рамках план Национального университета Узбекистана.

Цель исследования. В качестве основной цели было определен анализ истории развития транспортной и коммуникационной системы в Узбекистане в годы после Второй мировой войны на примере Ташкентской области (1945-1990 годы).

Задачи исследования: Исходя из цели исследования, предполагается

математическая модель задачи развития полигона транспортной сети и методика её решения // Сб. науч. трудов ТИИЖТ.-Ташкент, 2004; Файзуллаев. Ж.С. Замоначий транспорт-логистика тизимининг бошқарув самарадорлигини ошириш // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар илмий электрон журнали. 2017, №6.;

¹⁰ Рифицкий. Г.П. Развитие автомобильно-дорожного комплекса России накануне и в годы Великой Отечественной войны: Исторический аспект. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 1999; Арсенов В.И. Развитие транспортных систем. // БТИ. – Москва, 2001. Вып 77; Медведева Л.М. Роль транспорта в освоении Дальнего Востока СССР: Октябрь 1922 г. - 1945 г. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2003.; Алилов. А.Н. Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане: 1901 - 1965 гг. Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2010.; Орлов. А.Л. Императивы, факторы и стратегии развития транспорта и транзитного потенциала региона (на примере Дальнего Востока РФ), Диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Москва, 2011; Акимкина. Д.А. Влияние прямых иностранных инвестиций на развитие автомобильной промышленности. Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук. – Москва, 2014; Суворов. Н.А. История транспорта России. – Москва: ИД Академии Жуковского, 2020.

¹¹ Калиев Е. Транспортно-коммуникационный комплекс Казахстана на мировом рынке. Стратегия развития Казахстана до 2030 г.: проблемы и пути реализации. – Алматы, 1998.

¹² Рахимов К. Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике (на примере проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Диссертация на соискание ученой степени доктор философии по экономике. – Бишкек: Международный университет Кыргызстана, 2014.

¹³ Алибоева М. Формирование и развитие национальной транспортной системы (на примере Республики Таджикистан). Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – Душанбе, 2002.

¹⁴ Holland Hunter. Soviet Transportation Policy Get access Arrow Soviet Transportation Policy. – London: Oxford University Press, 1958; Ernest W. Willam, George Novak, Holand Hunter. Freight Transportation in the Soviet Union. Series: National Bureau of Economic Research Publications. - New Jersey: Princeton University Press, 1962; David Devoy. Fife Independents. – London, 2017; Laurie Jaes Woking Buses 1911-1939. – London, 2012; Khalid, Adeeb. Making Uzbekistan: Nation, Empire and Revolution in the Early USSR.- London: Cornell University press Ithaka and London, 2015.- P.415; Buses and Coaches in Wales: 1980 to 2001. – London, 2021.

решение следующих задач:

- проанализировать действия по развитию транспортно-коммуникационной системы в Узбекистане в годы после Второй мировой войны;

- выявление направленности системы транспортных коммуникаций в основном на обслуживание народного хозяйства и поставки сырья в союзные республики;

- проанализировать расширение системы транспортных коммуникаций, обслуживающих народное хозяйство, на примере Ташкентской области;

- раскрытие процессов роста объема действующих транспортных путей;

- указать на одностороннюю политику в области развития железнодорожного и иного транспорта в Ташкентской области;

- изучать политику подготовки кадров для системы и ее проблем;

- анализ состояния текучести кадров в системе, проблем, вызвавших ее;

- разработка выводов, практических предложений и рекомендаций.

Объектом исследования являются развитие, состояние, проблемы транспортно-коммуникационной системы в Узбекистане и ее роль в народном хозяйстве в 1945-1990 гг.

Предметом исследования является освещение изменений связанных с пространством и временем процессов развития транспортной и коммуникационной системы в Ташкентской области, структурно-функционально, системно анализируя его особенностей и механизмов действия с точки зрения исторической науки, указать достигнутые достижения проблемы существующие в отрасли.

Методы исследования. В данной диссертационной работе были использованы методы диалектики, системно-структурного подхода, сравнения, сравнительно-исторического анализа, концептуально-идеологического анализа, обобщения.

Научная новизна диссертации заключается в следующем:

Выявлено, что в анализируемые годы политика советского правительства в области транспортной системы была сосредоточена в основном на перевозке сырья в центр, при этом строительство в этой сфере было сосредоточено только на тех направлениях, которые отвечали интересам центра, то, что использованию новой техники в системе уделялось мало внимания, изобретения почти не внедрялись в производство, приводило к отставанию отрасли;

Доказано, что вследствие того, что средства, необходимые для строительства внутренних дорог в Ташкентской области, не были выделены вовремя, основное внимание было уделено крупным хлопкосеющим районам и автомагистралям, из-за отсутствия должного значения в социально-экономическом развитии горных и предгорных сел возникли серьезные проблемы;

Раскрыто что, вследствие того, что в данный период уделялось недостаточное внимание подготовке квалифицированных специалистов из

числа местного населения для транспортной системы, стало результатом активизации работы по привлечению готовых кадров из других регионов союза вместо подготовки местных специалистов транспортной отрасли, интерес местной молодежи к транспортному сектору снизился, и основную часть работников региональной областной системы составляли приезжие специалисты.

Доказано что, широко использованы автомобильные средства для быстрой и дешевой транспортировки хлопка и сельскохозяйственной продукции, выращиваемой в регионе, на центральные промышленные предприятия, но вследствие неуделения внимания на модернизацию этой сферы, на обеспечение автопредприятий автотехникой, соответствующим мировым образцам, большая часть техники духовно устарели и снизилась эффективность работы.

Достоверность результатов исследования. Достоверность результатов исследования заключается, в первую очередь, в использовании подходов и методов, приведением правовых основ, использованием периодической печати и литературы, внедрением выводов, предложений и рекомендаций в практику, подтверждением полученных данных компетентными структурами.

Научное и практическое значение результатов исследования. Научное значение результатов исследования о характеризуется тем, что используя сопоставительно-исторические, системные, синхронные, диахронические способы освещать транспортно-коммуникационную систему в Узбекистане в 1946-1990 годы, также использованием междисциплинарной связи и гармонии.

Практическое значение исследования определяется тем полученные результаты в итоге научных исследований служат усовершенствованию транспортно-коммуникационной системы в развитии общества, формированию научного мышления, дополнению научных выводов по вопросу отношения пассажиров в исторических процессах новыми комментариями.

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов полученных по изучению истории развития транспортной и коммуникационной системы Ташкентской области 1945-1990 гг.:

источники по строительству железнодорожных и автомобильных внутренних и внешних дорог, также, магистральных путей в Ташкентской области использованы в обогащении фондов выставочных залов советской эпохи и периода независимости (Справка №02-1506 Комитета Автомобильных дорог при Министерства транспорта Республики Узбекистана от 15 май 2023 года). Результаты служили научному и практическому обогащению музейных экспозиций, а также дополнению новыми сведениями по формированию и развитию системы транспортной и коммуникационной системы Ташкентско й области;

В процессе реформ в транспортно-коммуникационной системе Узбекистана реализован ряд проектов в сфере. Вместе с тем в вопросах выдачи лицензий на осуществление деятельности по осуществлению междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, а также кардинального улучшения транспортного обслуживания населения в

части развития транспортно-коммуникационной системы, повышения безопасности пассажирских перевозок и снижения выбросов вредных веществ в окружающую среду, приобретения новых универсальных автобусов, строительства и реконструкции автовокзалов и автостанций (Справка Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан от 30 мая 2023 года №02-1506). Результаты послужили пропагандистской работе, осуществленной в рамках деятельности комитета;

сведения собранные по дорогам проходящих по территории области на основе развития транспортной и коммуникационной системы Ташкентской области, железнодорожным и автомобильным путям проходящих в сопредельные республики и зарубежные страны и их международному значению использованы при составлении сценария передачи “Taqdimot” на телеканале “O‘zbekiston tarixi” (Справка №06-51-978 Национальной телерадиокомпании Узбекистана от 10 апреля 2023 года). На основе результатов исследования телезрителям предоставлены объективные сведения по деятельности транспортной сферы, способствовали повышению исторического мышления и мировоззрения у населения, особенно у молодёжи;

Необходимость создания маркетинговых инноваций в системе пассажирского транспорта, развитие конкуренции в отрасли, предотвращение затруднения передвижения населения в городах, создание возможностей для всех слоев населения для получения информации по транспортным маршрутам, вопросы обеспечения эффективности услуг пассажирского транспорта, исследование его организационно-экономических механизмов на основе нового подхода использовались при подготовке сценария передачи “Taqdimot” телеканала “O‘zbekiston tarixi” (Справка Национальной телерадиокомпании Узбекистана от 10 апреля 2023 года №06-51-978). Представленные материалы послужили дополнением к содержанию выставки и обогащением научными доказательствами сведений, относящихся к теме.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования апробированы на 9 научно-практических конференциях, в том числе на 4 международных и 5 республиканских конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 18 научных работ. Из них в научных изданиях, рекомендованных для издания основных результатов докторских диссертаций Высшей аттестационной комиссии Республики Узбекистан, опубликованы 9 статей, в том числе 5 в республиканских и 4 в зарубежных изданиях.

Структура и объем диссертации. Исследование состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложения. Исследовательская часть диссертации составляет 122 страниц

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

В “**Введении**” обосновывается актуальность и востребованность темы исследования, освещена степень изученности проблемы, описаны цель и задачи исследования, определены объект, предмет, методы, научное и практическое

значение полученных результатов. Раскрыты достоверность, научное и практическое значение полученных результатов, приведены сведения по внедрению в практику, апробацию и структуре исследования.

В первой главе диссертации, озаглавленной **“Народное хозяйство в Узбекистане и роль системы коммуникации”** проанализировано развитие транспортной системы в республиканском масштабе в годы после Второй мировой войны, развитие железнодорожного и воздушного транспорта в данном процессе, в результате возросшие возможности для обеспечения участия транспортной системы в расширении внутренней и внешней торговли, значение системы транспортно-коммуникационной системы Узбекистана в народном хозяйстве.

С первых дней установления советской власти вопрос управления экономикой, ликвидации частной собственности был поставлен как важнейшая ее задача. В ходе этого процесса сначала был разработан “перспективный” план развития национальной экономики, с помощью которого были поставлены задачи по “укреплению” материально-технической базы коммунизма и “повышению” уровня жизни трудящихся. После Второй мировой войны советские власти уделили этому вопросу особое внимание. Это нашло отражение в четвертом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства на 1946-1950 годы, принятом на сессии Верховного Совета СССР 18 марта 1946 года¹⁵. Главной хозяйственно-политической задачей этих пяти лет было вывести промышленность и сельское хозяйство на довоенный уровень и значительно превзойти его.

Советская власть также уделяла значительное внимание работам по освоению в Ферганской долине, которая считается благоприятной территорией для орошаемого земледелия, в целях дальнейшего развития и воспроизводства производства хлопка в республике. Это мероприятие стало частью основных задач советских администраторов. Многие семьи, ранее проживавшие в густонаселенных районах республики, были переселены, чтобы работать на хлопковые поля на вновь освоенных землях.

В целом, после Второй мировой войны советское правительство уделяло выращиванию хлопкового сырья еще большее внимание, чем раньше. При выращивании хлопка на хозяйствах серьезное внимание придавалось правилам агротехники. Был внедрен метод посадки семян с квадратно-гнездовым способом, в результате чего в 1956 году было сдано 2 860 тысяч тонн хлопка, из которых на площади 1 300 тысяч га было получено урожая по 22 центнеров (на 3 центнера больше, чем в 1955 году)¹⁶. В 1956 году Ташкентская область одной из первых выполнила государственный план по хлопку. Государственные и коллективные хозяйства области собрали урожай в среднем 24,7 центнера хлопка на 190 тысяч гектаров, сдано государству 469 тысяч тонн хлопка. В Андижанской области собрана 419 тысяч тонн хлопка по 26,5 центнеров хлопка

¹⁵ Партия СССРда социализм қуришни тугаллаш даврида (1946-1958 йиллар) // Ўзбекистон коммунисти. 1967 йил, 1 январь. – 65 бет.

¹⁶ Комилов О. Ўзбекистонда ирригация тизими ривожланиши ва унинг оқибатлари (1951-1990 йй). Тарих фан. докт. (DSc) дисс... – Тошкент. 2017. – Б. 56.

со 158 тысяч гектаров. В том году в Хорезмской области собран по 23 центнера с каждого гектара. Сурхандарьинские хлопкоробы выращивали хлопок советского сорта и получали среднюю урожайность 31 центнеров с гектара¹⁷. Улучшение мелиорации земель также привело к повышению урожайности. По этой причине советские власти уделяли больше внимания машинному сбору хлопка. За этот период объем хлопка, собранного машинами, составил 4 миллиона тонн. Сообщалось, что за 1976-1980 годы урожайность хлопка с земли увеличилась более чем на 5 центнеров с гектара. В Хорезмской области он составлял 42 центнеров, в Бухарской области – 37,4 центнеров, а в Ташкентской и Самаркандской областях – 35,6 центнеров с гектара¹⁸.

Экономическим районом называлась определенная территориальная часть народного хозяйства СССР, которая характеризовалась специализацией производства по отношению к другим регионам страны. Освоенные земли также были отнесены к экономическим районам¹⁹. Эти регионы вносили вклад в социалистическую производственную систему страны, являлись регионами общесоюзной экономической системы²⁰.

Большой Среднеазиатский экономический регион был одним из важнейших экономических регионов СССР²¹. В дополнение к хлопководству, среднеазиатские республики развивали машиностроение для сельского хозяйства. Центральноеазиатские республики - специализируются на добыче гидроэнергии и газа, а также на производстве хлопка, шелка, овощей, винограда, ежевики. В то время как Центральноеазиатский экономический регион в основном представляет собой крупный сельскохозяйственный комплекс по производству хлопка, регион является вторым по величине в стране по запасам нефти, одним из первых по запасам цветных металлов, не было региона, в котором существовала бы конкуренция по запасам природного газа²².

Узбекистан также был разделен на экономические районы²³. Среди них была Ташкентская область (Ташкентский экономический район). Ташкентская область, которая оценивается в исследовательской работе, была названа Ташкентским экономическим районом, который был одним из крупнейших экономических регионов не только в Республике, но и в целом по стране. Этот район также включал в себя Сырдарьинскую и Джизакскую области и занимал 9,2 процента территории республики. Он был изолирован от других

¹⁷ Пахтакорларнинг бутуниттифоқ кенгашида // Ўзбекистон қишлоқ хўжалиги. - Тошкент, 1958, №2. – Б. 1.

¹⁸ Раззоков А. Ўзбекистон пахтачилиги тарихи... – Б. 277.

¹⁹ Костенников В.М. Развитие экономических районов СССР (перспективы и проблемы). Пособие для учителей. – Москва: Просвещение, 1977. – С. 7.

²⁰ Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – Москва: Мысль, 1969. – С. 295.

²¹ Большой Среднеазиатский экономический регион включал в себя четыре республики - Узбекскую ССР, Киргизскую ССР, Таджикскую ССР, Туркменскую ССР, которые, помимо своих природных условий, также зависят друг от друга по своему географическому положению. Регион называют “Экономическим регионом Большой Средней Азии” из-за его производственного потенциала, отличающегося от других экономических регионов наличием рабочей силы.

²² Аминов А.М. К характеристике Среднеазиатского экономического района // Общественные науки в Узбекистане. 1963, №2. – С. 7.

²³ Балтаев Т. Сбалансированность спроса и предложения товаров легкой промышленности. (региональные проблемы). ... – С. 27.

экономических районов Республики густонаселенностью и многонациональным характером. По данным на 1 января 1984 года, в здесь проживало 28,9% населения Узбекистане²⁴.

Ташкентский экономический район давал более 40% валового продукта промышленности республики и 23% валового продукта сельского хозяйства. 2/3 промышленной продукции приходилось на тяжелую промышленность. В общей сложности 72 из 170 рудников, существовавших в Узбекистане, относились к Ташкентской области²⁵. Основными районами считались добыча угля (Ангрен), цветная металлургия (Алмалык, Чирчик), черная металлургия (Бекабад), машиностроение (Ташкент, Чирчик), химия (Ташкент, Алмалык, Чирчик), строительные материалы (Ташкент, Ахангаран, Ангрен, Чирчик), а также легкая и пищевая промышленность. Сельское хозяйство специализировалось на выращивании хлопка, кенафа, садоводстве-виноградарстве, шелководстве, мясомолочном животноводстве, в выращивании бахчевых и яровых зерновых культур²⁶. Здесь были такие крупные города, как Ташкент, Бекабад, Джизак, Гулистан, Ангрен, Алмалык, Чирчик. В то же время многие города региона считались относительно развитыми городами республики. В этой области расположен город Ташкент, крупнейший промышленный, культурный и административный центр Узбекистана. В 1970 году 39,8 процента всех жителей области проживали в городах, а в 1987 году - 45,3 процента. В середине 1980-х годов 18 из 123 существующих в республике городов относились к данной области²⁷. По оценкам, эти цифры составляли более 30% от общей численности городского населения Республики Узбекистан. Из 18 существующих городов Ташкентской области 8 были построены в период с 1970-х по середину 80-х годов²⁸. В целом город Ташкент и Ташкентская область находятся далеко впереди по уровню промышленного развития, численность промышленных работников на тысячу человек здесь было в 2 раза выше, чем в Ферганской области, в 3 раза больше, чем в Наманганской, Андижанской, Самаркандской областях, в 6 раз больше, чем в Сырдарьинской, Бухарской, Хорезмской области, Каракалпакской АССР и Сурхандарьинской области²⁹.

В годы после Второй мировой войны транспортная система Средней Азии была направлена в основном на развитие национальной экономики. Железные дороги Средней Азии строились в зависимости от размещения народного хозяйства региона. Железные дороги играли ключевую роль в межреспубликанских и межрегиональных грузоперевозках. Протяженность Среднеазиатской железной дороги составляла 5,6 тыс. км.³⁰

²⁴ Зиядуллаев С.К. Ўзбекистон экономикасининг регионал проблемалари. ... – Б. 16.

²⁵ НА Уз., 2303-фонд, 1-досье, 1-папка, лист 19.

²⁶ Бедринцев А.К. Ўзбекистон территориал ишлаб чиқариш комплексларини шакллантириш. – Тошкент: ЎзССР Билим жамияти, 1982. – Б. 20.

²⁷ Народное хозяйство Узбекской ССР в 1987 году. (Стат. ежегодник). ... – С.75.

²⁸ Ахмедов Э.А. Ўзбекистон шаҳарлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 1991. – Б. 75.

²⁹ Берикбаев Р. Ўзбекистонда ишлаб чиқариш кучларининг жойланиши ва ривожланишини такомиллаштириш. – Тошкент: Ўз КП МҚ нашриёти, 1971. – Б. 33.

³⁰ Народное хозяйство СССР в 1969 г. – Москва, 1970. – С. 58.

Железнодорожный транспорт – это вид транспорта, который перевозит грузы и пассажиров по железным дорогам с помощью локомотивов и моторных вагонов, появление которого связано с развитием крупных отраслей промышленности, особенно горнодобывающей и металлургической.

Помимо обслуживания экономических, хозяйственных и стратегических задач, железнодорожный транспорт также принимал участие в развитии межгосударственных, межтерриториальных культурных связей, решении социальных вопросов, международного туризма, вносил значительный вклад в научно-техническое развитие конкретной страны. Кроме того, одним из преимуществ железнодорожного транспорта стала низкая себестоимость грузовых перевозок по сравнению с другими транспортными средствами, возможность перевозки грузов в любое время года, а также большие объемы. Железные дороги, соединяющие центральные районы СССР, Сибирь, Казахстан, располагались на въезде на территорию Узбекской ССР³¹.

В народном хозяйстве советского государства железные дороги в основном выступали посредниками в промышленных и сельскохозяйственных, региональных экономических связях. Не только в Узбекистане, но и среди республик Центральной Азии железные дороги в основном оказывали товарообменные или транспортные услуги. В условиях строго внутренних межрегиональных связей между республиками, установившихся в годы Советской власти, железнодорожное сообщение среднеазиатских республик с другими регионами СССР осуществлялось только через территорию Узбекистана. В частности, через территорию Узбекистана свои взаимоотношения осуществляли республики Таджикистан, Туркменистан и все южные регионы Республики Казахстан. Эту продукцию перевозили по железным дорогам Ташкент-Оренбург и Кунград-Бейнеу³².

Западная часть Среднеазиатской железной дороги заканчивается в порту Красноводск на Каспийском море, который еще называют “Воротами в Среднюю Азию”³³. Здесь железная дорога соединяется непосредственно с погрузочным причалом. Станция Келес расположена в северо-восточной части Центрально-Азиатского экономического региона и связана с железными дорогами Казахстана, выходящими из Центральной Азии. Помимо этого, существовали также железные дороги, обслуживающие отдельное народное хозяйство, а Небитдаг-Вышка была связана с нефтедобывающими районами Западного Туркменистана. Дорога Мары-Кушка вела к сельскохозяйственным (хлопководческим) районам Мургабского оазиса. Дорога Чарджоу-Кунград связана с сельскохозяйственными районами Нижнеамударьинского оазиса. В 1970-х годах линия была продолжена и соединена со станцией Бейнеу в Казахстане. Позже присоединилась с веткой Гурьев-Астрахань, которая

³¹ Асанов Г., Набихонов М., Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий жўғрофияси. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 53.

³² Асанов Г., Набихонов М., Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий жўғрофияси. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 50.

³³ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 184.

покинув Среднюю Азию направлялась в западные регионы СССР³⁴. Следует отметить, что продукция легкой промышленности Узбекистана по этим дорогам поставлялась в такие государства, как Монголия, Непал, Бирма, Алжир, продукция завода “Тошкенткабель”, Чирчикского электрохимического комбината, Самаркандского завода “Кинап”, заводов-фабрик в Ташкенте, Андижане, Коканде, Чирчике, Самарканд вывозились в Индию, Мали, Алжира, Афганистан, Азию и Африку³⁵.

В 1960-1969 годах вывоз товаров из Среднеазиатского экономического района железнодорожным и водным транспортом увеличился в 1,7 раза, импорт в 1,6 раза, торговля внутри экономического района увеличилась в 2,1 раза³⁶. В Среднеазиатский экономический регион было завезено около 1 млн. тонн зерна³⁷.

В заключение отметим, что главная цель советской власти по организации и развитию транспортной системы в Ташкентской области была направлена на транспортировку сырья республики в Центр. Отдельно следует отметить, что строительство в транспортной сфере было сосредоточено только на тех направлениях, которые отвечали интересам Центра. Тот факт, что использованию новой техники в транспортной системе уделялось мало внимания, а также тот факт, что изобретения практически не внедрялись в производство, привели к отставанию отрасли.

Во второй главе исследования, озаглавленной **“Система транспортных коммуникаций в Ташкентской области и ее значение в национальном хозяйстве”**, анализируется становление системы автомобильного транспорта в Ташкентской области, роль железнодорожной системы в народном хозяйстве Ташкентской области, пассажирские перевозки в Ташкентской области и их проблемы.

Советское правительство в послевоенные годы уделяло серьезное внимание строительству дорог. Для того чтобы соединить регионы, где расположены источники сырья, с Центром, были построены крупные автомобильные магистрали. На территории Узбекской ССР также осуществлялись проекты, связанные с унификацией крупных автомобильных трасс. В 1940 году началось создание первой организации, осуществлявшей строительство Большого Узбекского тракта³⁸, а также ввод в эксплуатацию нескольких ГЭС в Ташкенте, строительство Андижанской ТЭСИ, разработка Ахангаран-Алмалыкского горно-рудного комбината, строительство Алмалыкского медеплавильного завода, был запущен строительство Ферганского нефтеперерабатывающего завода, а ряд строительных работ, таких как запуск Самаркандского завода по производству суперфосфата и

³⁴ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 186.

³⁵ Ахунова М. Рабочий класс Узбекистана – строитель коммунизма // Общественные науки в Узбекистане. 1984, №10. – С. 22.

³⁶ Народное хозяйство СССР в 1969 году. – Москва, 1970. – С. 98.

³⁷ Развитие и размещение производительных сил СССР. – Москва: Наука, 1972. – С. 194.

³⁸ Ташкентский областной государственный архив, фонд 454, опись 3, папка 464, лист 63.

Чирчикского стекольного заводов, потребовали особого внимания к дорогам³⁹.

Из более чем 150 промышленных предприятий, запущенных в республике в послевоенные годы, первенец черной металлургии - Бекабадский металлургический завод был запущен в Ташкентской области. Началось строительство Алмалыкского медеплавильного комбината, расширен Чирчикский химический комбинат, введены в эксплуатацию Янгиюльский гидролизный завод. В угольной промышленности запущены новые шахты, имеются значительные запасы для открытой добычи угля в Охангаране. В угольной промышленности в Ахангаране были запущены новые шахты и большие резервы для добычи угля открытым способом. В целом в Ташкентской области построено много автодорог. Автомобильная дорога Ташкент-Алмалык связала Ташкент с городом Алмалыком – крупным промышленным центром цветной металлургии. Завершено строительство дорог, ведущих к Ангренскому каменноугольному разрезу, крупнейшему железнорудному в Центральной Азии.

Введена в эксплуатацию автомобильная трасса Ташкент-Бекабад с протяженностью 128 км. Она соединила город Ташкент с Ташкентским морем. Они пересекли крупные массивы, вновь разрабатываемые в Урта-Чирчикском, Ташкентском, Бекабадском районах и Далварзинской степи, и вышли к Бекабаду – городу металлургов и энергетиков⁴⁰. В результате, в результате эффективного использования внутренних возможностей в дорожном строительстве, работа по ликвидации бездорожья в Ташкентской области была несколько улучшена.

Автотранспортники области приняли участие в строительстве промышленной сети, включая строительство Алмалыкского горно-металлургического комбината, Ташкентского, Сырдарьинского, Ангренского ГРЭСов, Чарвакского ГЭС, Ташкентского, Ахангаранского, Чарвакского водохранилищ, жизненно важных магистралей, дороги Ташкент-Бекабад⁴¹. Новые средства также были выделены на строительство дорог в Чирчике и Чиназе. В годы Советской власти 20 процентов средств, выделяемых на строительство дорог приходилось государству, 21 процент приходилось средствам выделенных постановлением Президиума Верховного Совета Узбекской ССР, из-за вычета 2% прибыли от эксплуатации автотранспортом, от неотчуждаемого фонда колхозов 29%, на счет министров и управлений связанных со строительством дорог приходилось 30%⁴².

Также строительство Чарвакского водохранилища, считающегося крупнейшим в Центральной Азии и вмещающего более 1,5 миллиарда кубометров воды привело к затоплению некоторых проходящих через него автомагистралей, и служило поводом построения новой автомобильной дороги

³⁹ Чирчикский филиал Ташкентского областного государственного архива, фонд 425, опись 1, папка 31, лист 23.

⁴⁰ Хўжаев С. Ўзбекистонда автомобил транспорти. – Тошкент: “Билим” жамияти, 1968. – Б. 24.

⁴¹ Истиклолнинг улуг одимлари. Ўзбекистон автотранporti ўтмиши ва истиклол йилларида. –Тошкент, 2001. – Б. 101.

⁴² Ташкентский областной государственный архив, фонд 76, опись, папка 34, лист 27.

Газалкент-Чимган проходящей через высокую гору. Эта дорога проходила через Галласай и соединяла Ташкент с санаторием “Чимган”, где в основном отдыхало местное население. Улучшение дорожного хозяйства повысило производительность автомобилей, ускорило их скорость передвижения, сократило расходы на содержание автомобильного парка⁴³.

Однако работы в этой отрасли не всегда были выполнены в полном объеме из-за нехватки средств и строительных материалов, даже если работы по устранению бездорожья велись на начальном этапе практики. Железных дорог было очень мало, а каменные дороги не позволяли перевозить грузы во все отрасли народного хозяйства. В 1956 году Ташкентский областной автомобильный трест обеспечил товарами предприятия Министерства строительных материалов на 94,2%, предприятия химической и металлургической промышленности на 65,2%, пищевой промышленности на 85,0%, предприятия торговли СССР на 77%. Алмалыкский автомобильный трест поставлял продукцию различным министерствам, в том числе предприятиям Министерства цветной металлургии СССР, предприятиям Министерства строительных материалов Узбекской ССР на 45,6 процента, предприятиям Министерства строительства угольной промышленности СССР на 62,8 процента⁴⁴.

В 1957 году Чирчикская автобаза №2 не смогла обеспечить необходимыми материалами строительство завода по производству изделий из твердых сплавов, который находился в ведении Министерства химии и металлургии. А в случае с автобазой № 39 в Алмалыке, не смог доставить свои товары вовремя в Алмалыкский медно-молибденовый комбинат⁴⁵. Однако написано, что установленные планы выполнены более чем на 100 процентов. В 1958 году республиканским автомобильным транспортом было перевезено 154,2 миллиона тонн грузов, а грузооборот достиг 2147 миллионов тонно-километров. В том числе автомобильным транспортом общего пользования было перевезено 44,7 млн тонн грузов, грузооборот составил 599 млн тонно-километров.

К 1957 году Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог Узбекской ССР в Ташкентской области управляло 17 автотрестами на основе хозрасчета. В нем насчитывалось 2787 автомобилей⁴⁶. В целях строительства новых дорог в республике, в 1957 году был составлен еще один список сетей автомобильных дорог⁴⁷.

В попытке покончить с бездорожьем было построено и введено в эксплуатацию в больших масштабах множество мостов, дорог подходящие к ним, дамб на реках⁴⁸. В Ташкентской области также были мосты, которые не

⁴³ Чирчикский филиал Ташкентского областного государственного архива, фонд 425, опись 1, папка 45, лист 59.

⁴⁴ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 42, лист 76.

⁴⁵ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 42, лист 77.

⁴⁶ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 42, лист 115.

⁴⁷ Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ. // Общественные науки в Узбекистане. 1997, № 5. – С. 5.

⁴⁸ Ташкентский областной государственный архив, фонд 76, опись 1, папка 36, лист 42.

выдерживали большого количества движения. Увеличилось количество мостов, отремонтированных управлением №14, занимающимся строительством мостов⁴⁹. Впервые в мостостроении были построены крупные мосты через реку Чирчик с использованием метано безкондиционных трубопроводов. Мосты, построенные оперативным хашаром народа, улучшили дорожную инфраструктуру и решили проблему бездорожья. Если в 1953 году сданы в эксплуатацию 6,5 тыс. км. гравийные дороги, 0,9 км. асфальтобетонных дорог, в 1958 году построены и сданы в эксплуатацию 8,1 тыс. км. гравийных дорог, 3,3 тыс. км. асфальтобетонных дорог⁵⁰.

Железнодорожные станции были в основном ориентированы на отрасли народного хозяйства, обслуживающие хлопководства, сельскохозяйственные линии, и железные дороги также обслуживали хлопкосеющие районы. Естественно, что в первые годы реализация плана осуществлялась последовательно по годам.

Железнодорожные станции были направлены в основном обслуживанию хлопководческий и сельскохозяйственный отрасли народного хозяйства, а железные дороги обслуживали также хлопководческие районы. Естественно, что в первые годы реализация плана осуществлялась последовательно по годам.

На предприятиях, перебазированных во время Второй мировой войны, и на предприятиях, введенных в строй в республике после войны в 1958 объем промышленного производства увеличился почти вдвое по сравнению с 1950 годом. В начале 1945 года в Ташкентской области были введены в строй многие промышленные предприятия, в том числе Ангренская ТЭЦ, Алмалыкский медеплавильный завод, освоение Ахангаранско-Алмалыкских богатых рудой гор, Чирчикский стекольный завод.

Кроме того, ускорено строительство новых промышленных предприятий в Ангрене, Алмалыке, Кувасае, Чирчике, Бекабаде и других городах Ташкентской области. В результате “в 1958 году объем промышленного производства увеличился вдвое по сравнению с 1950 годом”. Эти заводы, построенные в Ташкентской области, естественно, оказали влияние на транспортную систему Ташкентской области⁵¹. В частности, стремительно развивались маршруты нескольких пассажирских поездов местного сообщения⁵².

В 1951-1958 годах с целью укрепления материальной базы республиканской железной дороги были введены в эксплуатацию пассажирские вагоны. В 1950 году Узбекистан обслуживался поездами в Москву, Душанбе, Фрунзе и Красноярск, в 1958 году в регионах республики начала курсировать пара скоростных поездов, были открыты новые дороги, такие как Андижан-Москва, Ташкент-Зеленоград, Ташкент-Красноярск, Ташкент-Душанбе, Ташкент-Ходжейли⁵³.

⁴⁹ НА Уз, фонд 1770, опись 2, папка 2470, лист 42.

⁵⁰ Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С. 237.

⁵¹ Захритдинов.Ф. “Ўзбекистонда пассажирлар ташашнинг ўсиши”. –Тошкент: Билим жамияти, 1969. – Б. 4.

⁵² Райзберг Б.А. Основы экономики и предпринимательства. Учебник. – Москва: Просвещения, 1995. – С. 208.

⁵³ Ташкентский областной государственный архив, фонд 1, опись 3, папка 91, лист 32.

В целях улучшения обслуживания пассажиров Министерство автомобильного транспорта разработало план по увеличению автобусных маршрутов и, в первую очередь, увеличению объемов пассажиропотока в городах и пригородах. Согласно плану, в 1985 году количество маршрутов было увеличено до 2457. Накануне обретения независимости страны при «Ташоблпасстрансе» действовали 17 автобусных парков, 6 автовокзалов и автостанций, а также автобусные кассы. В них количество автобусов увеличилось с 840 до 899, количество легковых автомобилей увеличилось со 170 до 468, общая вместимость автобусов увеличилась с 32 485 пассажиров до 83 300, коэффициент использования автобусов увеличился с 0,71 до 0,736, количество автобусных маршрутов увеличилось с 680 до 1598, общее количество перевезенных пассажиров увеличилось со 138,7 до 377,4 млн.⁵⁴ человек и увеличился на 16,7 процента по сравнению с 1980 годом.

В целом 1966-1990 годы были периодом своеобразного подъема в становлении транспортной системы Ташкентской области. В 1966-1970 годах пассажирские перевозки в Ташкентской области увеличились на 9 процентов, а в 1967 году общий прирост по сравнению с 1965 годом составил 10 процентов⁵⁵.

В третьей главе озаглавленной **“Подготовка кадров для транспортно-коммуникационной системы Ташкентской области и проблемные ситуации в системе”** освещены вопросы работы с кадрами в транспортно-коммуникационной системе Ташкентской области, правила безопасности дорожного движения в транспортной системе, проблемы в ней.

В сфере дорожного хозяйства, как и во всей отрасли, всегда был актуален кадровый вопрос, всегда ощущалась потребность в квалифицированных кадрах. На одних только железных дорогах регулярно проводилась духовного поощрения работа по сохранению квалифицированных кадров в железнодорожной отрасли, их поощрению, популяризации их работы среды населения, ознакомления их через средства массовой информации. Особое внимание стало уделяться этому случаю в послевоенные годы. Хотя транспортно-коммуникационной системе с первых лет уделялось особое внимание и система подготовки кадров, и работа с ними, но и это, естественно, решалось с большим количеством проблем.

В 1931 году был открыт инженерный институт железнодорожного транспорта. К 1948 году в Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта также были открыты 2-годичные курсы подготовки техников. Приказом 1949 г. в тепловозное хозяйство, начавшее прием, было принято 25 слушателей, в коммерческую эксплуатацию - 25 слушателей, в дорожное хозяйство (путевое хозяйство) - 25 слушателей. Среди зачисленных на 1 курс 65 мужчин русские составляли 55 человек, украинцы 4, белорусы, 1, узбеки 3, казахи 5, туркмена 4, татары 3, мордвы 2, 1 чуваш⁵⁶. Очевидно, в 1950-х годах в железнодорожной системе ощущался дефицит

⁵⁴ Хазраткулов А. Решение социальных вопросов в Узбекистане. – Ташкент, 1991. – С. 24.

⁵⁵ Захритдинов Ф. Ўзбекистонда пассажирлар ташашнинг ўсиши. – Тошкент: Билим жамияти, 1969. – Б. 31.

⁵⁶ НА Уз, фонд 2533, опись 1, папка 1170, лист 15.

представителей коренных народов, а в 1954 году узбеки, составлявшие значительную часть населения, составляли более 40 процентов среди инженеров и техников, работающих в железнодорожной системе.

Согласно плану 1967 г. через автошколы планировалось подготовить 11150 человек. Из них 8140 человек были направлены в Министерство шоссейных дорог и автомобильного транспорта Узбекской ССР⁵⁷. Однако кадровое обеспечение в этой сфере всегда было проблемой. Многие сотрудники автобаз вообще не имели высшего или среднего специального диплома. Например, 4 механика на Пскентском автовокзале №82 Ташкентской области не имели среднего специального образования. Даже у главного инженера автобазы не было специального среднего диплома⁵⁸. В то же время безответственность среди сотрудников, невнимательность к своей работе доставляли немало проблем руководителям автобаз, водителям. Например, в 1960-е годы ЦК КП закрепил за Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог перевозки 2,375 миллиона пассажиров в автобусах, 60,350 тысяч в такси, 23,4 миллиона в грузовых такси⁵⁹.

2 сентября 1960 года Бюро ЦК КП Узбекистана провело проверку деятельности Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог, изучив случаи нарушения дисциплины. В результате за безответственность были уволены Супрунов, директор автобусного парка № 28 Янгиюльского района Ташкентской области, Карабаев, начальник отдела эксплуатации Бекабадского автобусного парка, а к остальным были применены различные меры наказания⁶⁰. В этом автобусном парке не было документы даже о ходе социалистического соревнования, господствовавшего в то время, информации об условиях безопасности автобазы, о делопроизводстве в работе⁶¹.

В целом текучесть кадров ощущалась практически во всех автобусных базах Ташкентской области. Только в 1962 году сменилось 50 процентов сотрудников треста. Более того, 88,3 % работников в Ялангачской автобазы №69, в Чиназской автобазе №123 82,5 %, в Янгиюльской автоколонне №2503, 83,4% поменялись. Также на Тойтепинской автобазе № 74 в 1962 году было принято 150 рабочих - 72 водителя, 66 работников по ремонту автомобилей, уволено 170 работников, из них 92 водителя, 70 мастеров по ремонту автомобилей. За 4 месяца того года было принято 54 рабочих, из них 34 водителя, 12 мастеров по ремонту автомобилей, уволено 52 рабочих, из которых 26 были водителями, а 21 мастерами по ремонту автомобилей⁶².

Например, 21 июля 1970 года водитель автобуса № 99-12 Ким Виктор на маршруте Ташкент-Бука не выдал пассажирам билет за 10 рублей. Этот водитель Букинского пассажирского автотранспорта вернул деньги в государственную кассу в результате вмешательства общественных

⁵⁷ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 571, лист 29.

⁵⁸ НА Уз, фонд 2426, опись 1, папка 86, лист 76.

⁵⁹ НА Уз, фонд 1170, опись 3, папка 86, лист 21.

⁶⁰ НА Уз, фонд 1170, опись 3, папка 86, лист 12.

⁶¹ НА Уз, фонд 2426, опись 1, папка 86, лист 76.

⁶² НА Уз, фонд 2426, опись 1, папка 86, лист 75.

контролеров. 13 июля этого года такие же нарушения совершили водитель автобуса с номером №31-47 автобазы поселка Янгибазар Махкамов, водитель автобуса с номером №52-33 Аккурганской автобазы Садыков. 26 июня водитель автобуса № 43-89 автовокзала Аккурган присвоил 5 рублей 19 копеек⁶³. Водитель автобуса “ЛАЗ-695 ТШД” Хачатурян был освобожден от своих обязанностей в связи с тем, что он не соблюдал правила дорожного движения, взял в машину больше пассажиров и потребовал с них завышенную плату⁶⁴. При проверке автобусных парков ОБХСС Тюрин, директор автобусного парка №2 Ташкентской области, был арестован и наказан областным судом.

С 1977 года с созданием в Узбекистане профессионально-технических училищ частично была решена проблема подготовки и снабжения кадрами автомобильного транспорта Ташкентской области, однако учебные заведения изменили свою направленность исходя из требований и потребностей. В училищах открыли ряд направлений по автомобильным и железнодорожным транспортным маршрутам. Созданы условия для прохождения студентами профессиональной, производственной и преддипломной практики. В 1975-1990 годах 624 выпускника Янгиюльского профессионального училища транспорта и связи отправились непосредственно в сферу транспорта. Самое главное, что по итогам испытаний были вручены документы категории А и V, дающие выпускникам право управления автомобилем вместе с дипломом.

К 80-м годам XX века уровень жизни транспортников значительно повысился. Планмерно начата подготовка необходимых кадров для транспортной системы. В системе увеличилось количество квалифицированных, образованных, современно мыслящих специалистов. Появление акционерства в транспортной системе создало множество удобств для пассажиров. Причина в том, что пассажиры получили возможность выбрать для себя приемлемый вариант в сфере транспорта. Это стало важным для быстрого решения проблем людей.

По мере развития системы транспортных коммуникаций увеличивалось количество нарушений правил дорожного движения в транспортной системе. Неудобные дороги не удовлетворяли потребности населения в перевозках. В это время он не мог обслуживать население. Когда были изучены причины нарушения дорожных правил со стороны Ташоблавтотрест в качестве основных причин правонарушений были указаны такие как, высокий уровень нарушений трудовой дисциплины среди водителей, плохая организация политико-воспитательной работы, отсутствие контроля на дорогах со стороны автохозяйств, неполное изучение комиссиями нарушений правил дорожного движения, не установление их причин, отсутствие самого порядка работы комиссии, отсутствие встречи неудовлетворительно работающих водителей с водителями, не нарушившими правила дорожного движения, пренебрежение руководителями автохозяйств партийными решениями и постановлениями,

⁶³ Гумиров З. Йўловчиларга хизмат яхшилансин // Тошкент ҳақиқати. 1970 йил 6 август.

⁶⁴ Йўловчиларни ранжитманг // Тошкент ҳақиқати. 1970 йил 24 февраль.

безответственность в выполнении поставленных перед ними задач⁶⁵.

В 1957 году в Ташкентском областном автотресте было проведено совещание по вопросам “Аварийности в автомобильной промышленности, ее предупреждения и борьбы с ней”. На совещании было отмечено, что в результате этих нарушений в 1957 году было совершено 48 нарушений правил дорожного движения, в результате которых 61 человек был ранен и 24 из них погибли.

Самая печальная из автомобильных аварий произошла на автопредприятии № 56 в Хавасе. 2 июля 1957 года на Большом Узбекском тракте автобус, которым управлял Ионин, столкнулся с грузовым автомобилем, в результате чего 15 человек получили ранения, 7 из которых погибли на месте происшествия, включая водителя. Автобус полностью сгорел. Именно на этой автобазе за год произошло 3 крупных столкновения. В то время как на Ташкентском автобазе № 64 в 1957 году произошло 9 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 8 человек. Из них 3 погибли на месте.

На автобазе №2 Чирчика произошло 8 ДТП, пострадали 7 человек, из них 4 скончались на месте. На автобазе №3 Мирзачуль были нарушены 6 правил дорожного движения и пострадали 6 человек. Пятеро из них погибли на месте. Самая крупная авария произошла 21 января 1957 года, когда автобус, выезжавший из ташкентского автобусного парка, разбился на Булунгурской дороге Большого Узбекского тракта, и автобус полностью сгорел.

Эти случаи также обсуждались на совещании, а работа автобаз была оценена как неудовлетворительная. Строгое предупреждение было вынесено начальнику автобазы №56 Хавоса Г. Гиномдану, начальнику эксплуатации этого автобазы С. Паркову и директору ташкентского автобусного парка №64 И. Евтушенко, за нарушение правил дорожного движения, создающее угрозу жизни человека. Главному инженеру Чирчикской автобазы № 2 Н.Яковлеву сообщили, что в будущем в случае повторения нарушений правил дорожного движения будет вынесено строгое предупреждение⁶⁶. Из-за неисправности дорог на перекрестке по дороге Янгиюль-Бекабад перевернулся автобус с пассажирами⁶⁷.

В Ташкентском автотресте также не велась работа по внедрению службы легкового такси. Даже при осуществлении пассажирских перевозок по-прежнему имели место случаи дорожно-транспортных происшествий. Например, в Ташкентском тресте пассажирских перевозок были зафиксированы случаи, когда 14 детей попали в ДТП, а 8 скончались⁶⁸. Даже в Галляаральский район Джизакской области с Ташкентской автоколонны для перевозки пшеницы был направлен водитель с трехмесячным опытом работы, который из-за своей неопытности не смог управлять автомобилем во время спуска с горы попал в аварию, в результате 1 человек погиб.

К 1968 году доля дорожно-транспортных происшествий была следующей.

⁶⁵ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 40, лист 46.

⁶⁶ Ташкентский областной государственный архив, фонд 693, опись 1, папка 40, листы 47-48.

⁶⁷ НА Уз, фонд 1770, опись 3, папка 222, лист 18.

⁶⁸ НА Уз, фонд 1770, опись 3, папка 222, лист 13.

Наезд на пешеходы - 55,1 процента, наезд - 18,1 процента, опрокидывание - 3,4 процента, наезд на препятствие - 0,9 процента, наезд на велосипедисты - 9,4 процента, падение пассажира - 4,5 процента, другие - 8,6 процента⁶⁹. В январе этого года число нарушений правил дорожного движения составило 89%, в феврале - 36%, а в марте - 25%. Почти 50% этих нарушений правил дорожного движения были вызваны превышением скорости⁷⁰. С другой стороны, в Шаватском районе Хорезмской области доля вождения в состоянии опьянения составляла даже 99%. Это, естественно, произошло из-за его безответственного отношения к своей работе.

На основании постановления Совета Министров Узбекской ССР от 1 июля 1967 года Государственному плановому комитету было поручено контролировать снабжение и распределение кадров на базе профессионально-технических училищ Узминавташосдор. Например, только на автобусные парки Ташкента был поручен план подготовки 250 слесарей в 1968 году, 200 в 1969 году и 200 слесарей в 1970 году⁷¹. К 1970-м годам был установлен ряд мер в вопросе кадровой работы на автобазах. Однако текучесть кадров в автобусных парках составляла 25-30 процентов⁷². Естественно, это сказалось и на безопасности. В 1979 году 82 процента аварий в Ташкентской области произошли по вине водителей автомобилей. В том числе, 48 процентов стали последствиями неуместного превышения скорости, 20 процентов - неправомерного обгона автомобилей, а 6,7 процента - последствиями грубых нарушений правил дорожного движения на перекрестках. Количество лиц, которые управляют транспортом в состоянии алкогольного опьянения, не уменьшилось. В целом по области более 200 человек из числа водителей предприятий, входящих в состав Республиканского министерства автомобильного транспорта, 230 человек из предприятий, входящих в состав Министерства сельского хозяйства, 167 водителей из предприятий, входящих в состав Министерства строительства управляли машинами на дорогах в состоянии алкогольного опьянения⁷³.

В заключение отметим, что в последние годы правления Советского государства уровень жизни работников транспорта значительно повысился. Подготовка кадров, необходимых для транспортной системы, была поставлена на систематическую основу. В транспортной системе увеличилось число квалифицированных, образованных, современно мыслящих специалистов. Введение в транспортную систему акционерства значительно повысило комфорт для пассажиров.

⁶⁹ НА Уз, фонд 1770, опись 2, папка 2598, лист 24.

⁷⁰ НА Уз, фонд 1770, опись 2, папка 2598, лист 25.

⁷¹ НА Уз, фонд 1770, опись 2, папка 2491, лист 148.

⁷² НА Уз, фонд 2801, опись 1, папка 379, лист 9.

⁷³ Тўхтаев Т., Азимов А. Кўча ҳаракати хавфсизлиги учун // Тошкент ҳақиқати. 1980 йил 1 март.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате исследования развития транспортной и коммуникационной системы были разработаны следующие выводы:

1. Анализ истории транспортной и коммуникационной системы в Узбекистане стали основой для выявления факторов влияющие на процессы усовершенствования транспортной и коммуникационной системы в Узбекистане, сберегающие и экономико-эффективных видов транспорта, формирования системы коммуникации и оптимальных способов развития, соответствующие современной рыночной экономике структуры в системе, основные проблемы в отрасли, случаи использования сети, современные решения обслуживания, несоответствия в системе и путей их решения, а также поиск решения проблем, анализ ситуации, прогнозирования, разработки комментариев, предложений и рекомендаций направленные на обеспечение развития гармоничной с системой в будущем.

2. Внедрение и развитие транспортной системы в Ташкенте происходило в контексте региональной борьбы между Россией и Англией, советско-афганскими государствами. В ходе этого процесса были выделены средства на совершенствование железнодорожного и воздушного транспорта. В результате была создана возможность обеспечить участие транспортной системы в развитии внутренней и внешней торговли. Данная ситуация привела к относительному улучшению условий жизни работников и служащих транспортной отрасли.

3. На основе первичных источников показан факт того, что главная цель советского правительства по организации и развитию транспортной системы Ташкентской области и ее социально-экономическое, культурное и политическое значение в развитии государственности заключалась в том, что они в основном были ориентирована на интересы Центра.

4. Политика советского правительства в транспортной системе в основном была направлена на транспортировку сырья в Центр. Строительство в транспортном секторе было сосредоточено только на тех направлениях, которые отвечали интересам Центра. Тот факт, что использованию новой техники в транспортной системе уделялось мало внимания, а также тот факт, что изобретения практически не внедрялись в производство, привели к отставанию отрасли.

5. В годы советской власти средства, необходимые для строительства внутренних дорог в Ташкентской области, своевременно не выделялись. Основное внимание уделялось крупным хлопкосеющим районам и автомобильным дорогам, а горным селам не придавалось значения. В результате возникли серьезные проблемы в социально-экономическом развитии горных и предгорных сел.

6. Поскольку советское государство проводило в Узбекистане политику национальной дискриминации, оно не заботилось о подготовке квалифицированных специалистов для транспортной системы из числа местного населения. Вместо того, чтобы готовить специалистов в транспортной

сфере на местах, усилился приток готовых кадров из других республик. В результате интерес местной молодежи к транспортному сектору снизился. Основную часть работников транспортной системы области по-прежнему составляли приезжие специалисты.

7. Автомобильные инструменты широко использовались для быстрой и дешевой транспортировки хлопка и сельскохозяйственной продукции, выращенной в области, на центральные промышленные предприятия. Но модернизация этой сферы не достигла должного уровня. Автопредприятия оазиса не обеспечивались достаточным количеством автотехники, соответствующим мировым стандартам. Большая часть оборудования устарела, и на ремонт исправного приходилось тратить много денег.

8. Здесь следует отметить, что при разработке и реализации современных транспортно-коммуникационных проектов в Ташкентской области основной целью было обеспечение занятости населения, повышение его благосостояния, социально-экономическое развитие региона.

9. На развитие автомобильного и железнодорожного транспорта в Узбекистане повлияли связи с международными дорогами, проводимые работы в области дорожного строительства и их результаты. На материальный и духовный быт оказали влияние уровень обеспеченности работников и технических сотрудников жильём, деятельность культурно-просветительских учреждений, медицинские и экономические условия.

На основе материалов исследования и научно-теоретических выводов были разработаны следующие **предложения и рекомендации**:

- разработать меры по предотвращению случаев безответственности при устранении проблем в системе транспорта-коммуникации в местных и региональных органах власти;
- усилить сведения про уделении особого внимания значимости транспортной отрасли в народном хозяйстве, устойчивое требование по предотвращению случаев безответственности руководителей;
- создание безопасных и здоровых условий труда в системе транспорта и связи, отвечающих современным требованиям по качеству;
- четкое определение наказаний, предусмотренных законом в отношении безответственных водителей, разработать аспекты отделения дорог предприятий от дорог общетранспортного назначения;
- практическая реализация управления транспортными дорогами с использованием достижений науки, техники и передового зарубежного опыта.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING SCIENTIFIC
DEGREES DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04 UNDER THE
NATIONAL UNIVERSITY OF UZBEKISTAN**

NATIONAL UNIVERSITY OF UZBEKISTAN

SAIDUSMANOV BAKHROM ABDUGANIEVICH

**THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT AND
COMMUNICATION SYSTEM IN UZBEKISTAN (ON THE EXAMPLE OF
THE TASHKENT REGION, 1945-1990)**

07.00.01 – History of Uzbekistan

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR PHILOSOPHY (PhD)
ON HISTORICAL SCIENCES**

Tashkent – 2024

The subject of doctor of philosophy (PhD) dissertation is registered at Supreme Attestation Commission with number B2021.4.PhD/Tar988.

The dissertation has been prepared at the National university of Uzbekistan.

The abstract of the dissertation is posted in three (Uzbek, Russian, English (abstract)) languages on the website (www.ik-tarix.nuu.uz) and on the website of "ZiyoNet" information and educational portal (www.ziynet.uz).

Scientific supervisor:

Yunusova Khurshida Erkinovna

Doctor of historical sciences, professor

Official opponents:

Makhkamova Nodira Rakhmonovna

Doctor of historical sciences, professor

Abdullaeva Nigora Sanjarovna

Doctor of philosophy in historical sciences (PhD)

Leading organization:

Tashkent State Technical University

Defence of the dissertation will be held on n "23" 12 2024 at the meeting of the Scientific Council DSc.03/30.12.2019.Tar.01.04 at the National University of Uzbekistan. (Address: 100174, Tashkent city, Mirza Galib street, History faculty of the National University of Uzbekistan, 1st floor, Room №106. Tel.: +99871 227 12 24; fax: +99871 246 53 21, +99871 246-02-24; e-mail: nauka@nuu.uz. National university of Uzbekistan named after Mirzo Ulugbek).

The dissertation is available at the Information Resource Centre of the National University of Uzbekistan (registered № 164). (Address: 100174, Tashkent city, University street, 4. Main building Tel.: +99871 236-46-55; faks: +99871 246-02-24).

The abstract of the dissertation is distributed on "10" 12 2024.

Protocol at the register No 18 "25" 10 2024.



U.M. Mavlanov

Deputy chairman of the Scientific council on awarding the scientific degrees, doctor of historical sciences, professor

J.E.Togaev

Scientific secretary of the doctoral degree awarding Scientific Council, Doctor of philosophy in historical sciences (PhD), docent

N.U.Musaev

Chairman of the Scientific Seminar at the Doctoral degree awarding Scientific Council, Doctor of historical sciences, professor

INTRODUCTION (the abstract of the (PhD) dissertation)

The aim of the study is to analyze the history of the development of the transport and communication system in Uzbekistan in the years after World War II using the example of the Tashkent region (1945–1990).

The object of research is the development, condition, problems of the transport and communication system in Uzbekistan and its role in the national economy in 1945–1990.

The subject of the research is to highlight the changes in the space and time-related processes of the development of the transport and communication system in the Tashkent region, structurally and functionally, systematically analyzing its features and mechanisms of action from the point of view of historical science, to indicate the achievements achieved and the problems existing in the industry.

The scientific novelty of the research is as follows:

It was revealed that in the analyzed years, the policy of the Soviet government in the field of the transport system was focused mainly on the transportation of raw materials to the center, while construction in this area was focused only on those areas that met the interests of the center, the fact that little attention was paid to the use of new technology in the system, inventions were almost not introduced into production, this led to a lag in the industry;

It is proved that due to the fact that the funds necessary for the construction of internal roads in the Tashkent region were not allocated on time, the main attention was paid to large cotton-growing areas and highways, serious problems arose due to the lack of proper importance in the socio-economic development of mountainous and foothill villages;

It is revealed that, due to the fact that insufficient attention was paid to the training of qualified specialists from among the local population for the transport system during this period, it was the result of increased efforts to attract ready-made personnel from other regions of the union instead of training local specialists in the transport industry, the interest of local youth in the transport sector decreased, and the bulk of the employees of the regional regional system were newcomers specialists.

It has been proved that vehicles are widely used for fast and cheap transportation of cotton and agricultural products grown in the region to central industrial enterprises, but due to the failure to pay attention to the modernization of this sphere, to provide automobile enterprises with automotive equipment corresponding to world standards, most of the equipment is spiritually outdated and work efficiency has decreased.

Implementation of the research results. Based on the scientific results obtained on the study of the history of the development of the transport and communication system of the Tashkent region in 1945-1990:

sources on the construction of railway and automobile internal and external roads, as well as main roads in the Tashkent region, were used to enrich the collections of exhibition halls of the soviet era and the period of independence of (The Reference Act No. №02-1506 of the Committee of automobile roads under

the Ministry of transports of the Republic of Uzbekistan dated 30 May, 2023). The results served to enrich the museum expositions scientifically, as well as to supplement new information on the formation and development of the transport and communication system of the Tashkent region from a scientific and practical point of view;

In the course of reforms carried out in the transport and communication system of Uzbekistan, a number of projects were implemented in the field. At the moment, in terms of issuing licenses for intercity and international transportation of passengers and cargo in road transport, as well as in the development of the transport and communication system, “will fundamentally improve the provision of transport services to the population, increase the safety of passenger transportation and reduce the release of harmful substances into the environment, purchase of new buses that are convenient in all respects, regarding the construction and reconstruction of bus stations and bus stations (Reference No. 02-1506 of 30 May, 2023 of the Highways Committee under the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan). The results served the propaganda work carried out within the framework of the committee's activities;

the information collected on the works of the valley passing through the territory of the region on the basis of the development of the transport and communication system of the Tashkent region, railway and automobile routes passing to neighboring republics and foreign countries and their international significance were used in the preparation of the scenario of the program “Taqdimot” of the TV channel “O’zbekiston tarixi” (The Reference Act No. 06-51-978 of the National Broadcasting Company of Uzbekistan dated 10 April, 2023). Based on the results of the study, TV viewers were provided with objective information on the activities of the transport sector, which contributed to the improvement of historical thinking and worldview among the population, especially among young people;

the need to create marketing innovations in the passenger transport system, the development of competition in the field, the prevention of the difficulty of public transportation in cities, the creation of opportunities for all layers of the population to receive information on transport routes, the issues of ensuring the efficiency of passenger transport services, research of its organizational and economic mechanisms on the basis of a new approach “was used in the preparation of the script of the “Taqdimot” program of the “O’zbekiston tarixi” TV channel (reference No. 06-51-978 of the National Television and Radio Company of Uzbekistan dated 10 April, 2023). The presented materials served to fill in the content of the show and enrich the information related to the topic with scientific evidence.

The structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, used sources and a list of references. The total volume of the dissertation is 122 pages.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo'lim (часть I, part I)

1. Саидусманов Б.А. Тошкент вилоятида транспорт турлари шаклланишининг тарихий босқичлари // Oriental renaissance: innovative, educational, natural and social sciences scientific journal, Volume 2. Issue 5/2. 2022. May. – Pp. 498-507. (ISSN 2181-1784. Impact factor: 5.947 ASI factor = 1.7)

2. Саидусманов Б.А. Тошкент вилоятида транспорт ва унинг коммуникация тизиминг ривожланиши // Academic Research in Educational Sciences, 2022. Volume 3. Issue 5. – Pp. 1299-1304. (cite-factor: 0,89 | SIS: 1,12. DOI: 10.24412/2181-1385-2022-5-1299-1304 SJIF: 5,7 | uif: 6,1.)

3. Саидусманов Б.А. Развитие автомобильного и дорожного строительства в транспортной системе Узбекистана // Youth, science, education: topical issues, achievements and innovations. – Prague, Czech, 2022. – Pp. 13-17.

4. Саидусманов Б.А. Тошкент вилоятида темир йўл транспортининг шаклланиши ва тараққиёт босқичлари // Science and innovation international scientific journal, 2022. Volume 1. Issue 8. Uif-2022: 8.2 | ISSN: 2181-3337. – Pp. 726-730.

5. Саидусманов Б.А. Ўзбекистонда транспорт ва коммуникация тизимининг ривожланиш тарихи (Тошкент вилояти мисолида) // Miasto Przyszłości Kielce, 2022. Impact Factor: 9,2 ISSN-L:2544-980X. – Pp. 75-77.

6. Saidusmanov B.A. History of Transportation in Central Asia // International journal of human computing studies, 2023. Feb. – Pp. 15-17 // <https://journals.researchparks.org/index.php/IJHCS> e-ISSN: 2615-8159 | p-ISSN: 2615-1898. Volume: 05. Issue: 02.

7. Саидусманов Б.А. Ўзбекистонда транспорт коммуникация тизимининг халқ ҳўжалигида тутган ўрни (1945-1990 йй.) // Xorazm ma'mun akademiyasi axborotnomasi, 2024. – № 5/3. ISSN 2091-573x. – B. 127-129. (07.00.00; № 26).

8. Саидусманов Б.А. Тошкент вилоят транспорт тизими тарихи // “Sohibqiron yulduzi” ижтимоий-тарихий, илмий ва оммабоп журнал, 2023. – № 1 (52). – B. 158-165. (07.00.00; № 32).

9. Саидусманов Б.А. Ўзбекистонда темир йўл транспортининг ривожланиш босқичлари (Тошкент вилояти мисолида) / “Ilm-fan muammolari tadqiqotchilar talqinida” mavzusidagi Xalqaro ilmiy konferensiyasi. – T., 2023. 20.05. – B. 53-57.

10. Саидусманов Б.А. Ўзбекистон транспорт тизимидаги йўловчи ташиш тизими ҳолати ва уни ривожлантириш чора тадбирлари (XX асрнинг иккинчи ярмида Тошкент вилояти мисолида) / “Ilm-fan muammolari tadqiqotchilar

talqinida” mavzusidagi 10-sonli Respublika ilmiy konferensiyasi. ISSN 2181-3035. – T., 2023. 15.05. – № 10. – B. 26-30.

11. Саидусманов Б.А. XX асрнинг II ярмида Тошкент вилоятида автомобиль транспорти тизимида йўл қурилишининг аҳамияти / “Zamonaviy dunyoda innovatsion tadqiqotlar: nazariya va amaliyot” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. – T., 2023. – B. 22-24.

I bo‘lim (часть II, part II)

12. Саидусманов Б.А. Тошкент вилоятида йўловчи ташиш тизими ҳолати ва уни ривожлантириш чора тadbирлар (XX асрнинг иккинчи ярми мисолида / “O‘zbekistonda turizmni rivojlantirishda tarixiy muzeylarning o‘rni (Qashqadaryo moddiy-madaniy yodgorliklari va muzeylari misolida)” mavzusidagi III Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiyasi. – T., 2023. 20-may. – B. 52-55.

13. Saidusmanov B.A. XX asrning 70-80-yillarida Toshkent viloyati transport tizimining taraqqiyoti va uning ahamiyati / “O‘zbekiston tarixining dolzarb masalalari” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani. – T., 2023. 24-may. – B. 137-141.

14. Саидусманов Б.А. Ўзбекистонда транспорт тизими тарихи (XX асрнинг иккинчи ярмида Тошкент вилояти мисолида) / “Yangilanayotgan O‘zbekiston taraqqiyotida iqtisodiy fanlarni o‘qitishning dolzarb masalalari” mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. – T., 2023. 16-iyun. – B. 89-91.

15. Saidusmanov B.A. Development of the transport system in Uzbekistan in the second half of the 20th century // Journal of advanced zoology, 2023. ISSN: 0253-7214. Volume 44. Issue s-6. – Pp. 1449-1452.

16. Saidusmanov B.A. Development of the Transport System of Uzbekistan in the Second Half of the Twentieth Century (Using the Example of the Tashkent Region) // American journal of Language, Literacy and Learning in STEM education (ISSN:2993-2769), 2024. 02.09. – Pp. 109-113.

17. Saidusmanov B.A. O‘zbekistonda transport sohasining rivojlantirish tendensiyalari (XX asrning ikkinchi yarmida Toshkent viloyati misolida) / “Oliy ta’limni raqamlashtirish muhitida innovatsion texnologiyalar: muammo va yechimlar – 2024” mavzusidagi Xalqaro ilmiy-amaliy konferensiyasi. – Jizzax, 2023. 14-15.03. – B. 769-772.

18. Saidusmanov B.A. Toshkent viloyati xalq xo‘jaligida temir yo‘l tizimining o‘rni (1945-1990-yillar) / “Sifatli ta’lim – taraqqiyot poydevori” mavzusidagi II Respublika ilmiy-amaliy anjuman to‘plami. – Toshkent, 2024. 10-may. – B. 512-515.

Avtoreferat «O‘zMU xabarlari» jurnali tahririyatida tahrirdan o‘tkazilib, o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlar o‘zaro muvofiqlashtirildi.

Bosmaxona litsenziyasi:



9338

Bichimi: 84x60 ¹/₁₆. «Times New Roman» garniturası.

Raqamli bosma usulda bosildi.

Shartli bosma tabog‘i: 3,5. Adadi 100 dona. Buyurtma № 49/24.

Guvohnoma № 851684.

«Tipograff» MCHJ bosmaxonasida chop etilgan.

Bosmaxona manzili: 100011, Toshkent sh., Beruniy ko‘chasi, 83-uy.