

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО И ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ УЗБЕКИСТАНА

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7318094>

Сайдусманов Б.А.

*Чирчикский государственный
педагогический университет*

Чирчик, Узбекистан.

Аннотация В данной статье представлена информация о строительстве автомобильных дорог в Узбекистане, особенностях односторонней политики «Центра» после Второй мировой войны, и приспособлении транспортных дорог к экономике Узбекистана, а также сельскому хозяйству, строительству автомобильных дорог и их состояние.

Ключевые слова: транспорт, автомобиль, дорога, мосты, район, город, строительство, экономика, развитие, социальная, население, обслуживание.

В советский колониальный период в Узбекистане особое внимание уделялось вопросу развития транспорта с учетом интересов «Центра (Москвы)», и делалась ставка на политику, адаптированную к пропагандистскому направлению Коммунистической партии. С этой целью также были выделены необходимые средства на строительство дорог. Во-первых, эти дороги строились с учетом военно-стратегических целей, во-вторых, социально-экономических и культурно-бытовых интересов городов Москвы и Ленинграда, являющихся административными центрами страны, а также вопросов удовлетворения потребностей жителей центральных городов в продуктах питания и одежде.

В годы после Второй мировой войны потребность в автомобильном транспорте резко возросла. Причина этого в том, что восстановление народного хозяйства, промышленных предприятий, жилья, хозяйственно-

административных зданий, водохранилищ, плотин, мостов, городское и сельское строительство, освоение новых земель, открытие подземных рудников было бы невозможно без автомобильный транспорт.

В 1960-1980 гг. количество автомобилей в республике увеличилось. До 1991 года в народном хозяйстве Узбекистана в основном «ЗИЛ», «Москвич» производства Москвы, России, грузовики «ГАЗ» и «Волга» производства Нижнего Новгорода, «КамАЗ» производства Набережных Челнов, производства Тольятти «Жигули». », «УАЗ» производства Ульяновск, «Урал» производства Миасс Челябинской области, «ПАЗ» производства Павлово, «МАЗ» производства Минск, Беларусь, «БелАЗ» производства Жодино, Кутаиси, Грузия производства автомобилей «КАЗ» служил. [1]

В 1963 году автомобильным транспортом Узбекистана было перевезено 269,6 млн. тонн грузов, до места назначения доставлено 3678 млн. тонн грузов дальнего следования. Особое внимание было также уделено автомобильной транспортной системе Узбекистана. Были сформированы сети автосервисов. Усилено материально-техническое обеспечение автомобильных предприятий, увеличилось количество новых типов автомобилей. В этот период в районе быстро развивались промышленность и сельское хозяйство, а основной отраслью промышленности было хлопководство (преимущественно тонковолокнистое), животноводство, зерноводство и другая сельскохозяйственная продукция[2].

В 1940 году по решению правительства республики началось строительство автомобильной дороги Ташкент-Термез «Великий Узбекский тракт» протяженностью 708 км. Эта стройка длилась 4 месяца. Из них 376 км построено Ташкентом, 222 км - Самаркандом, 162 км - рабочими Бухарской области. В 1945-1949 годах увеличился объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом. За эти годы в республику было завезено 9548 новых грузовых автомобилей [3].

С повышенным вниманием к пассажирским перевозкам автобусами появились первые новые марочные виды транспорта. В результате было запущено внутреннее автобусное сообщение с новыми административными центрами, а в 1950-х годах были созданы междугородние, межрегиональные пассажирские автобусные перевозки [4].

Несмотря на развитие народного хозяйства Узбекистана, создание новых городов, промышленных предприятий, строительство новых автомобильных дорог, не было налажено пассажирское автобусное сообщение с центральными районами республики. Автобусных маршрутов, связывающих южные области с Ташкентом и Самаркандом, не было. В 1953 г. в Узбекистане было перевезено 42,6 млн. пассажиров и обслужено 1838 млн. км пассажиров. [5].

В 1970 г. общая протяженность всех автобусных маршрутов республики составила 56,1 тыс. км, обслужено 1042,9 млн пассажиров. Это означает, что было пройдено 7 765 миллионов пассажиро-километров. В среднем каждый автобус преодолевал расстояние 236 километров в день, а на каждого пассажира было обеспечено расстояние 7,4 километра. Эта цифра еще больше увеличилась в следующие пять лет. В 1975 г. в Узбекистане имелось 79,5 тыс. км автобусных маршрутов, выполнено 1462,1 млн. пассажирских направлений, пройдено 11504 млн. км пассажирских маршрутов. В среднем каждый автобус преодолевал 242 километра за ночь, а на одного пассажира оказывалось в среднем 7,9 километра обслуживания. [6].

Хотя в области транспорта в Узбекистане в 1970-1980-е годы были достигнуты определенные положительные результаты, из-за односторонней политики Советов не удалось в полной мере использовать транспортное обслуживание в народном хозяйстве. В связи с тем, что необходимые средства для транспортной сферы не были выделены вовремя, не использовались имеющиеся возможности в поставке новых автомобилей, грузовых и пассажирских перевозках. В результате потребности населения в этой сфере

не удовлетворялись на необходимом уровне. Кроме того, во многих случаях игнорировался вопрос привлечения представителей местного народа в транспортную сферу, применения и воплощения их предложений и творчества в жизнь.

В 1980-х годах общественный автобусный транспорт в Узбекистане несколько улучшился, а количество автобусных компаний увеличилось. Их производственные мощности были увеличены. В 1980 году в Узбекистане насчитывалось 101,6 тыс. км автобусных маршрутов. В них до места назначения перевезено 1876,6 млн пассажиров и пройдено миллион пассажиро-километров. Это означает, что каждый автобус проехал в среднем 235 километров. В целях улучшения обеспечения автобусным сообщением населения были созданы новые автобусные маршруты. Например, в 1985 г. было открыто 126,4 тыс. км автобусных маршрутов и перевезено в пункты назначения 2,515,8 млн пассажиров. Перевезено 20 609 000 000 пассажиров, а за одну ночь и день было выполнено в среднем 236 километров автобусного сообщения. На одного пассажира приходилось в среднем 8,2 км пробега. [7]

Подводя итоги, можно сказать, что в XX веке дорожно-транспортная сеть Ташкентской области росла и достигла определенных результатов. В этой сфере сформировались новые виды обслуживания населения, достигнуты особые успехи в доставке товаров, необходимых народному хозяйству. Перевозка общественных грузов автомобильным транспортом, состояние транспортной системы, обслуживающей пассажиров, снабжение легковых автомобилей и автобусов, реальная сущность национальной дискриминационной политики Советов по отношению к отдаленным странам были объективно проанализированы на основе исторических источников.

ИҚТИБОСЛАР/СНОСКИ/ REFERENCES

[1]. Хазраткулов А. Решение социальных вопросов в Узбекистане. - Ташкент, 1991. - С.24.

[2] Национальный архив Узбекистана, фонд I 303, оп. 2, дело 144, л. 45.

[3] Национальный архив Узбекистана, фонд I 303, оп. 2, дело 157, л. 54.

[4] Джахангиров Б.Б. // Научно-техническое сотрудничество Узбекистана с зарубежными странами (на примере НИИ) Oriental renaissance: innovative, education, natural and social sciences scientific journal. Volume 2, issue 5/2, may 2022.-С.823-829

[5] Народное хозяйство Узбекской ССР в 1980 г. Статистический ежегодник. -Ташкент: Узбекистан, 1981. -С. 178-179.

[6] Народное хозяйство Узбекской ССР в 1980 г. Статистический ежегодник. -Ташкент: Узбекистан, 1986. -С. 199.

[7].Джахангиров, Б. Научно-технические связи Узбекистана с Индией. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 2022.-Б.1058–1065