

ARES

ACADEMIC RESEARCH IN EDUCATIONAL SCIENCES

UIF: 6.1

SJIF: 5.7

SIS: 1.2

Cite Factor: 0.89

2022/05

VOLUME 3

ISSUE 5

Research

We increase scientific
potential together!

ARES.UZ

Exact Sciences
Natural Sciences
Technical Sciences
Pedagogical Sciences
Medical Sciences
Social and Humanitarian Sciences





ISSN 2181-1385

VOLUME 3, ISSUE 5

MAY, 2022



www.ares.uz

ТОШКЕНТ ВИЛОЯТИДА ТРАНСПОРТ ВА УНИНГ КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИНИНГ РИВОЖЛАНИШИ

Бахром Абдуганиевич Саидусмонов

ЎзДЖТСУ, “Ижтимоий фанлар ва ҳуқуқ” кафедраси ўқитувчиси

АННОТАЦИЯ

Ушбу мақолада Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш, транспорт ва коммуникация тизимининг ривожланиши, автомобиль транспорт тизимини ривожланиши, йўл қурилиши билан боғлиқ жихатлари ҳамда республикамизда ижтимоий ҳаёт бирмунча яхшиланиши натижасида транспорт тизимида бир қанча ижобий янгиликлар, шу жумладан, Тошкент вилоятида транспорт коммуникация тизимининг шаклланишига ижобий таъсири ҳақида маълумотлар берилган.

Калит сўзлар: республика, вилоят, туман, шаҳар, транспорт, коммуникация, ривожланиш, тизим, темир йўл, автомобил йўл, кархона, поезд, йўловчи ташиш.

АННОТАЦИЯ

В данной статье представлена информация о комплексном развитии транспорта в Узбекистане, развитии транспортно-коммуникационной системы, развитии автомобильного транспорта, дорожном строительстве и ряде положительных изменений в транспортной системе, в том числе о положительном влиянии на формирование транспортно-коммуникационного комплекса. связь в Ташкентской области.

Ключевые слова: республика, область, район, город, транспорт, связь, развитие, система, железная дорога, шоссе, предприятие, поезд, пассажирские перевозки.

ABSTRACT

This article provides information on the integrated development of transport in Uzbekistan, the development of the transport and communication system, the development of road transport, road construction and a number of positive changes in the transport system, including the positive impact on the formation of the transport and communication complex. communication in Tashkent region.



Keywords: republic, region, district, city, transport, communications, development, system, railway, highway, enterprise, train, passenger traffic.

КИРИШ

Тарих ғилдираги абадий ҳаракатланиш даврида кишилиқ жамиятининг турли-туман шакллари, тизим ва тузумлари ғалтагига ўраб бормоқда. Циклик ҳаракатланиб турган жамият ҳаётида турли давлатлар турлича таъсири билан иштирок этади. Жамият ҳаётида ҳар қандай нарса, ҳодиса, соҳа жараён мавжудлиги пайдо бўлиши, ривожланиши тарихийлигига эга. Абадий ҳаракатланувчи ҳаёт доимий ривожланиш жараёнида бўлади ва сифат жиҳатидан устунликка эга эга бўлган янги нарсанинг пайдо бўлиши ва эскининг йўқолишини таъминлайди. Бугун жаҳон бозорида транспорт тизими алоҳида ўрин эгаллайди. Келажакда Ўзбекистон ҳам транспорт соҳасини иқтисодиётнинг драйверига айлантириб жаҳон бозоридан муносиб ўрин эгалласа ажаб эмас. Зеро, Ўзбекистонда бугунги давлат сиёсати бунга ҳуқуқий ва иқтисодий имкониятлар яратмоқда. Ушбу имкониятлар бизга макон-вақт мезони нуқтаи назаридан Тошкент вилояти мисолида транспорт ва йўл қурилиши тизими ривожланиши, транспорт ва йўл қурилиши тизими ривожланишига таъсир этувчи сабаб, зарурият, объектив ҳамда субъектив омилларни ўрганилди.

АДАБИЁТЛАР ТАҲЛИЛИ ВА МЕТОДОЛОГИЯСИ

Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш, транспорт ва коммуникация тизимининг ривожланиши, Ўзбекистонда автомобиль транспорт тизимини ривожланиши ва аҳамияти, Ўзбекистонда йўл қурилиши билан боғлиқ жиҳатлари Ўзбекистон ва хорижий олимлар томонидан ўрганилганлигини алоҳида таъкидлаш лозим.

Транспорт ва коммуникация тизими оптимал ривожланиш усуллари, иқтисодий ва географик ривожланиши билан боғлиқ айрим жиҳатлари Ж.С. Файзуллаев, А.А. Исаев, А.Ў. Қўзиевлар томонидан докторлик ва номзодлик диссертацияларида тадқиқ этишган.

Хорижда ҳам бу масалаларга сўнги йиллардаги эътибор жуда кучли бўлиб, бу борада турли давлат ва нодавлат ташкилотлари кенг иш олиб бормоқда. Хориж олимлари Р.В. Вукан, М.А. Giovani, С.Ф. Daganzo, В.С. Kerner томонидан мамлакатимиздаги

транспорт ва коммуникация тизими ривожланишининг турли масалалари тадқиқ қилинди.

Тадқиқот жараёнида транспорт ва коммуникация тизими ривожланишига таъсир этувчи турли хил омилларининг айрим жиҳатлари хорижий олимларнинг, жумладан, Г.П. Рифицкий, А.Н. Алилов, Н.А. Суворов, Л.М. Медведева, А.Л. Орлов, Д.А. Акимкиналар томонидан ҳам тадқиқ этилган. [1]

Транспорт ва коммуникация тизимининг ривожланиши турли фан соҳаларида ўрганилган бўлсада, айнан Ўзбекистонда транспорт ва коммуникация тизими ривожланишининг тарихий босқичлари алоҳида тадқиқот иши сифатида тарих фанида етарли ўрганилмаган ёки тўлиқ ўрганилмаган йўналишлардан бири сифатида сақланиб қолмоқда.

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

Республикамизда 1945 йилларнинг бошларида транспорт моддий-техника базаси етарлича ривожланмаганлиги сабабли Тошкент вилоятида транспорт хизмати ниҳоятда паст даражада бўлган. Ушбу йилларда ўлканинг иқтисодий кашшоқлиги боис Тошкент вилоятининг транспорт билан таъминланганлиги даражаси аянчли аҳвол касб этган. Аксарият аҳолининг оғир турмуш кечирганлиги, шунингдек ишлаб чиқариш корхоналарининг камлиги, Тошкент вилоятининг кўпчилик аҳолиси асосан деҳқончилик билан шуғулланганлиги каби бир катор объектив ва субъектив сабаблар туфайли вилоятни транспортга булган эҳтиёж кўрсаткичи паст суъратларни ташкил этган.

Тошкент вилоятида 1945 йилдан сўнг саноат ишлаб чиқаришга катта эътибор қаратилганлиги туфайли бир қанча йирик корхоналар қад кўтара бошлаган. Жумладан, Тошкент вилоятида Чорвоқ ГЭС, Ангрен иссиқлик электростанцияси, Олмалиқ мис эритиш комбинати қурилиши, Оҳангарон-Олмалиқ рудага бой тоғларни ўзлаштиришга катта эътибор қаратилди. [2]

Чирчиқ ойна заводи фойдаланишга топширилди. Шунингдек, Ангрен, Олмалиқ, Қувасой, Чирчиқ, Бекобод ва вилоятнинг бошқа манзилларида янги саноат ва қишлоқ хўжалиги корхоналари сони ортиб боради. Натижада, Тошкент вилоятида ишлаб чиқариш кўрсаткичлари кескин ортиши кузатилади ва бунинг эвазига ҳудуднинг моддий базаси мустаҳкамланиб, аҳолининг иқтисодий ва маданий турмуш даражаси ўсиб боради. Бу эса Тошкент вилоятида транспорт ва унинг коммуникациясига бўлган ўзгаришларга ижобий ёндашувларни олиб кирди.

Ишлаб чиқариш ва халқ хўжалиги соҳаларидаги бундай ўсиш Тошкент вилоятида 1945 йилларнинг бошларида Тошкент-Олмазор Тошкент-Янгийўл Тошкент-Кучлик каби шаҳар атрофида қатнайдиган поезд маршрутларини йўлга қўйилишига сабаб бўлди. Ўша даврларда транспорт тизимида қулай саналган ва иқтисодий жиҳатдан фойдали ҳисобланган темир йўл тармоқларидан йўловчи ҳамда юк ташиш ишларида энг кўп фойдаланилган. [3]

Тошкент вилоятида жуда кўп саноат корхоналари, жумладан, Ангрен, Олмалик, Чирчиқ, Бекобод ва Тошкент вилоятининг бошқа шаҳарларида янги саноат корхоналари қурилиш ишлари жадаллаштирилди. Бунинг натижасида “1958 йилда саноат ишлаб чиқариш ҳажми 1950 йилга нисбатан икки марта ортди. Бу эса табиий тарзда Тошкент вилояти транспорт тизимига ўз таъсирини кўрсатди. Айниқса пассажир ташувчи бир қанча маҳаллий поездлар йўналиши тез ривожланиб борди. Бу ўсиш суърати асосан 1950-1955 йилларда узокқа қатнайдиган, маҳаллий ва шаҳар атрофида қатнайдиган поездларнинг барчасида кузатилган. [4]

Аммо, 1955-1958 йилларда пассажирлар ташиш динамикасига эътибор қаратадиган бўлсак маҳаллий ва шаҳар атрофига қатнайдиган поездларда йўловчилар ташиш миқдори камайганига гувоҳ бўламиз. Чунки, бу давр автомобиль ва ҳаво транспорти тараққий этишида туб ўзгаришлар бошланаётганлиги билан характерланади. Хусусан, “Тошкент зонасида йўловчилар кам бўлганлиги сабабли 1956 йилда Тошкент-Олмазор, Тошкент-Янгийўл, Тошкент-Кучлик каби шаҳар атрофига қатнайдиган олти жуфт поезд маршрути вақтинча бекор қилинган эди”. [5]

Аммо 1959-1965 йилларда Ўзбекистон темир йўлида прогрессив техникага асосланган реконструкция ишлари жадал суъратларда ташкил этилди ва бу техника тараққиётини юксалишига олиб келди. Натижада, узокқа қатновчи магистрал йўлларда, ҳатто маҳаллий ва шаҳар атрофидаги поездларга тепловозлар хизматидан тўлиқ фойдаланишга эришилди. Бунинг эвазига “1958 йилда пассажирлар ташишда тепловозлар хизматининг солиштирма оғирлиги 36 процентни ташкил этган бўлса, 1965 йилга келиб 95 процентга етди”. [6]

Бунга транспорт тизимида амалга оширилган ижобий ислохатлар натижасида пассажир поездларини янги типдаги ТЭП-10, “СТРЕЛА” ТЭЗ, ТЭ2 тепловозлари торта бошлаган. Бундан ташқари “Тошкент-Ангрен, Тошкент-Ченгелди-Сирдарё йўлларида эса олти вагондан иборат икки секцияли дизель-поездлар ва Тошкент-Ховост-Наманган, Душанбе-Денов, Андижон-Жалолобод йўлларида иссиқлик

бериш марказлаштирилган ҳавоси мўътадиллаштирилган юмшоқ ўриндиқли камфортабел вагонлардан тузилган поездлар шаҳар атрофига қатнай бошлади”, - бу ҳам Тошкент вилояти транспорт тизимини шакллантиришдаги ижобий жихатлардан саналади. [7]

1960 йилларнинг бошларига келиб Ўзбекистонда ижтимоий ҳаёт бирмунча яхшиланиши натижасида транспорт тизимида бир қанча ижобий янгиликлар, яъни поезд хиллари ташкил қилиш графикларининг ўсиб бориши, умумий жойларни камайтириб, йўловчиларга қулай бўлган купели ва юмшоқ ўриндиқли жойларни кўпайтириш, маданий хизмат кўрсатиш даражасининг ўсиши каби бир қанча қулайликлар яратилди. Бу эса, айниқса, Тошкент вилоятида транспорт тизимининг шаклланишига ўз таъсирини кўрсатиб, шаҳар атрофида қатнайдиغان поездларга йўловчилар ташишнинг ортишига сабаб бўлди. 1961 йилга келиб пассажир ташиш кескин ўсди ва 1965 йилда маҳаллий поездларда 145 процентга, шаҳар атрофида қатнайдиغان поездларда 222 процентга етди.[8]

1965 йилда Республикада 1958 йилга нисбатан миллий даромад 67 процентга, ишчи ва хизматчиларнинг иш ҳақи 32 процентга кўпайди. 1965 йилда Республикада аҳолиси 1958 йилгача қараганда 24 процентга ортди. 1959-1965 йиллар мобайнида Республика бўйича 142 янги саноат корхоналари ишга туширилди. 1965 йилда Республикада жами экин майдони 1958 йилдаги 3165,2 гектар ўрнига 3447,3 гектарга кенгайишига сабаб бўлди. 1959-1965 йилларда Республикада ишчи ва хизматчилар сони 50 процентга кўпайди. Етти йил мобайнида Республикада саноат маҳсулотлари ҳажми 79 процентга, қишлоқ хўжалиги маҳсулоти 27 процентга ва миллий даромад 67 процентга кўпайди. 1966-1970 йилларда Республикада пассажирлар ташиш 9 процент миқдорида ортди ва 1967 йилда умумий ўсиш 1965 йилга нисбатан 10 процентни ташкил қилди. [9]

ХУЛОСА

Хулоса қилиб айтганда, ушбу имкониятлар бизга макон-вақт мезони нуқтаи назаридан Тошкент вилояти мисолида транспорт ва йўл қурилиши тизими ривожланиши, транспорт ва йўл қурилиши тизими ривожланишига таъсир этувчи сабаб, зарурият, объектив ҳамда субъектив омилларни ўрганилди.

Тошкент вилоятида транспорт ва унинг коммуникациясини ривожлантиришга таъсир этувчи



омиллар ҳисобланади. Тошкент вилояти транспорт тизимида вагонларни электрлаштирувчи қурилмалар ишга туширилиши ушбу даврда соҳада ижобий натижалар қайд этилишига олиб келди. Мамлакатимиз иқтисодиётини ривожланиши, қишлоқ хўжалиги ва саноат ишлаб чиқаришини сезиларли даражада ўсиши, меҳнаткашлар моддий ва маданий ҳаётининг яхшиланиб бориши натижасида 1966-1990 йиллар Тошкент вилояти транспорт тизими шаклланишида ўзига хос ўсиш даври бўлди.

REFERENCES

1. Захриддинов. Г. «Рост пассажиропотока в Узбекистане». Т.-1969г. «Общество знаний» -С.18.
2. Джахонгиров Б.Б. Состояние науки в Узбекистане, направления развития (1980-2010 гг.) Монография. Издательство Qaqnus Media, Ташкент. 2020. – С.158.

CONTENTS

182. Азимов, А. А. (2022). ЖАМОАТ ХАВФСИЗЛИГИНИ ТАЪМИНЛАШДА НОДАВЛАТ НОТИЖОРАТ ТАШКИЛОТЛАРИ ВА ДАВЛАТ ОРГАНЛАРИ ЎЗARO ҲАМКОРЛИГИ СОҲАСИДА ХОРИЖ ТАЖРИБАЛАРИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1221–1234.
183. Абдушукурова, И. (2022). НОВЫЕ ТРЕНДЫ МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ В УЗБЕКИСТАНЕ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1235–1247
184. Рахимова, Г. Р. (2022). СИМВОЛИКА ЦВЕТООБОЗНАЧЕНИЙ ВО ФРАНЦУЗСКОМ, РУССКОМ И УЗБЕКСКОМ ЯЗЫКАХ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1248–1259.
185. Элмуротов, Ж. Ш. (2022). ЖОН ЛОККНИНГ ЖАМИЯТ ВА УНИНГ ТУЗИЛИШИ ҲАҚИДАГИ ҚАРАШЛАРИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1260–1270
186. Акбарова, М. Т. (2022). НОКИМЁВИЙ ТАЪЛИМ ЙЎНАЛИШЛАРИДА “КИМЁ” ФАНИНИНГ ЎЗИГА ХОС ЖИҲАТЛАРИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1271–1275.
187. Botirov, E. A. (2022). JANUBIY FARG’ONA AGROTSENOZLARI TUNLAM KARALAKLARI (LEPIDOPTERA: NOCTUIDAE) FAUNASI VA EKOLOGIK XUSUSIYATLARI. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1276–1283.
188. Байкабилов, У. А. (2022). ЗАМОНАВИЙ ТАЪЛИМ ТИЗИМИДА ХОРИЖИЙ ТИЛЛАРНИ ЎҚИТИШ ТЕХНОЛОГИЯСИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1284–1290
189. Жарасбаев, Н. А. (2022). ШЕШЕН ШЫҒАРМАШЫЛЫҒЫНЫҢ КӨРКЕМДІК БЕЙНЕЛЕУ ҚҰРАЛДАРЫ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1291–1298
190. Саидусмонов, Б. А. (2022). ТОШКЕНТ ВИЛОЯТИДА ТРАНСПОРТ ВА УНИНГ КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИНИНГ РИВОЖЛАНИШИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1299–1304.
191. Hamzayeva, M. ., & Komilov, Q. O. (2022). SPORT KOLLEJLARIDA KIMYO TA'LIMINI TAKOMILLASHTIRISHDA KOMPYUTER TEXNOLOGIYALARIDAN FOYDALANISH. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1305–1314
192. Эргашева, Ю. ., & Сафаров, Э. Ю. (2022). ЖОЙНИНГ РЕЛЬЕФ ВА ТУПРОҚ ХУСУСИЯТЛАРИНИ ЖАНГОВАР ТЕХНИКА ВА ҚЎШИНЛАРНИНГ ҲАРАКАТ-ЛАНИШ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШДАГИ ЎРНИ. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1315–1325.
193. Kaljanova, U. A., Bayniyazova, S. T., & Ilyasova, B. J. (2022). ACHIEVING PERSONAL RESULTS BASED ON CRITICAL THINKING DEVELOPMENT TECHNOLOGIES. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1326–1331.
194. Burxonov, S. N. (2022). DEVELOPMENT OF "GREEN ECONOMY" IN THE SECTORS OF THE ECONOMY AND ITS PROSPECTS. Academic Research in Educational Sciences, 3(5), 1332–1337.

