



MUSTAQILLIK YILLARIDA O'ZBEKISTON TRANSPORT INFRATUZILMASINING RIVOJLANISH TARIXI

MILLAT UMIDI UNIVERSITETI

BM-102-25

SHERQO'ZIYEV SANJAR

Annotatsiya

Ushbu maqolada O'zbekiston mustaqillikka erishganidan keyingi transport infratuzilmasining rivojlanish jarayoni tahlil qilinadi. Maqolada avtomobil yo'llari, temir yo'llar, havo transporti, metropoliten, logistika markazlari va xalqaro transport koridorlari rivojining ijtimoiy va iqtisodiy ahamiyati yoritilgan. Mustaqillikdan oldingi transport tizimi bilan mustaqillik davridagi modernizatsiya bosqichlari solishtiriladi, natijada infratuzilma va iqtisodiy samaradorlikni oshirishga erishilganligi ko'rsatiladi.

Kalit so'zlar: transport, infratuzilma, avtomobil yo'llari, temir yo'l, havo transporti, metro, logistika, Afrosiyob, Angren–Pop, tranzit.

Kirish

O'zbekiston 1991-yilda mustaqil bo'lgach, iqtisodiy va ijtimoiy sohalarda katta islohotlar boshlanadi. Transport tizimi esa mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida eng muhim elementlardan biri bo'ldi. Chunki transport tizimi yo'lovchilar va tovarlarni tez va xavfsiz yetkazib beradi, hududlar o'rtasidagi





aloqalarni kuchaytiradi, xalqaro savdo va eksport-import jarayonlarini osonlashtiradi.

Mustaqillikdan oldingi davrda transport tizimi sobiq Ittifoq markaziy boshqaruvi asosida ishlagan, ko'plab yo'llar eskirgan, temir yo'l tarmoqlari boshqa davlat hududlari orqali o'tgan va aeroportlar texnik jihatdan eski samolyotlar uchun moslangan edi. Shu sababli mustaqillikning ilk yillarida transport infratuzilmasini yangilash va modernizatsiya qilish davlat siyosatining eng ustuvor yo'nalishlaridan biriga aylandi.

1. Dastlabki holat

1991–1995-yillar oralig'ida O'zbekiston transport tizimi jiddiy muammolar bilan duch kelgan. Farg'ona vodiysi bilan respublikaning markaziy hududlarini bog'lovchi temir yo'l Qozog'iston yoki Qirg'iziston hududidan o'tgan. Avtomobil yo'llari ko'p joylarda shag'al yoki eskirgan asfalt bilan qoplangan edi. Toshkent metrosi mavjud bo'lsa-da, yangi liniyalarni qurish ishlari to'xtab qolgan edi. Aeroportlar xalqaro standartlarga mos emas va xorijiy samolyotlarni qabul qilish qiyin edi.

Shu sababli, 1992-yildan boshlab hukumat transport tizimini rivojlantirish bo'yicha dasturlar ishlab chiqdi. Ular quyidagilarni o'z ichiga oldi: temir yo'l tarmoqlarini modernizatsiya qilish, avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish, aeroportlarni yangilash, metro liniyalarini kengaytirish va logistika markazlarini yaratish.

2. Temir yo'l transporti Temir yo'l transporti O'zbekiston ichki iqtisodiy aloqalar va xalqaro tranzit uchun eng muhim vosita hisoblanadi.





2.1 “O‘zbekiston temir yo‘llari” tashkil etilishi

1994-yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” aksiyadorlik jamiyati tashkil qilinib, mustaqil boshqaruv yo‘lga qo‘yildi. Shu orqali temir yo‘l siyosati O‘zbekistonning o‘z manfaatlari va iqtisodiy maqsadlariga moslashtirildi. Lokomotivlar va vagonlar yangilandi, elektrlashtirilgan yo‘llar soni oshirildi, stansiyalar rekonstruksiya qilindi.

2.2 Angren–Pop temir yo‘li va Qamchiq tunneli

2016-yilda ishga tushirilgan Angren–Pop temir yo‘li O‘zbekiston transport tarixida burilish yasadi. Bu yo‘l orqali Farg‘ona vodiysi to‘g‘ridan-to‘g‘ri O‘zbekiston markazi bilan bog‘landi. Shu bilan birga, yo‘l tarkibida joylashgan Qamchiq tunneli Markaziy Osiyodagi eng uzun temir yo‘l tunneli bo‘lib, tog‘ hududlaridagi transport xavfsizligini oshirdi.

2.3 Afrosiyob — yuqori tezlikdagi poyezd

2011-yilda yo‘lga qo‘yilgan Afrosiyob poyezdlari Toshkent–Samarqand–Buxoro yo‘nalishida qatnaydi. Endi Toshkentdan Samarqandgacha 5-6 soatdan 2 soatga qisqaradi. Bu ichki turizmni rivojlantirdi, shaharlararo aloqani yaxshiladi va vaqtni tejash imkonini berdi.

3. Avtomobil yo‘llari

O‘zbekiston geografik jihatdan Markaziy Osiyoda markaziy joylashuvi bilan tranzit transport uchun qulay hudud hisoblanadi. Shu sababli avtomobil yo‘llari infratuzilmasini rivojlantirish strategik ahamiyatga ega.





M-39: Toshkent–Samarqand–Termiz magistrali kapital rekonstruksiya qilindi.

M-41: Toshkent–Osh–Bishkek yo‘li xalqaro transport uchun modernizatsiya qilindi.

Toshkent–Andijon va Buxoro–Navoiy–Xiva yo‘nalishlari rekonstruksiya qilindi, yangi ko‘priklar va yo‘l yon infratuzilmalari qurildi.

Shuningdek, “Buyuk Ipak yo‘li” avtomobil koridori Xitoydan Yevropaga o‘tuvchi yo‘nalish sifatida faol ishlay boshladi. Bu tranzit transportdan mamlakat budjetiga qo‘shimcha tushum keltirdi va eksport-import jarayonlarini tezlashtirdi.

4. Havo transporti

1992-yilda tashkil etilgan Uzbekistan Airways O‘zbekistonning asosiy havo tashuvchisi sifatida faoliyat boshladi. Dastlab u sobiq Ittifoq aeroportlari bilan bog‘langan bo‘lsa, hozir 40 dan ortiq mamlakatga to‘g‘ridan-to‘g‘ri qatnovlar mavjud.

So‘nggi yillarda xususiy aviakompaniyalar ham faoliyat boshladi, chipta narxlari pasaydi va raqobat kuchaydi. Toshkent, Samarqand, Buxoro, Nukus, Farg‘ona aeroportlari zamonaviy talablarga moslashtirildi, yangi terminal va texnologiyalar joriy etildi.

5. Toshkent metropoliteni

Toshkent metrosi 1977-yilda ishga tushirilgan bo‘lsa-da, mustaqillik yillarida kengaytirildi.





Sergeli liniyasi ochildi.

Yunusobod liniyasi kengaytirildi.

Yer usti halqa metropoliteni qurildi.

Metroning yangi bekatlari shahar transportining tirbandliklarini kamaytirdi va yo'lovchilar harakatchanligini yaxshiladi.

6. Logistika markazlari

Transport tizimining samaradorligini oshirish uchun Navoi, Angren, Termiz va Toshkent shaharlarida logistika markazlari tashkil etildi. Ular:

Eksportni tezlashtirdi.

Import xarajatlarini kamaytirdi.

Hududlarda ish o'rinlari yaratdi.

Masalan, Navoi aeroportida Koreya bilan hamkorlikda multimodal yuk tashish markazi tashkil etildi, bu esa xalqaro savdo va tranzit hajmini oshirdi.

Xulosa

O'zbekiston mustaqillik yillarida transport infratuzilmasini rivojlantirishga alohida e'tibor qaratdi. Bu jarayon avvalgi sobiq Ittifoq davridagi eskirgan tizimni modernizatsiya qilishdan boshlanib, bugungi kunda mamlakat iqtisodiyotini va ijtimoiy hayotni sezilarli darajada yaxshilashga xizmat qilmoqda. Temir yo'l, avtomobil yo'llari, havo transporti, metropoliten, logistika markazlari va xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilgan islohotlar nafaqat





transport tizimini yangilash, balki hududlararo va xalqaro aloqalarni kuchaytirish, turizm va savdo hajmini oshirishga ham xizmat qildi.

Temir yo'l tizimi mustaqillik davrida eng muhim loyihalardan biri sifatida rivojlantirildi. 1994-yilda tashkil etilgan "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati orqali mustaqil boshqaruv yo'lga qo'yildi. Bu esa respublika ichki transportini, shuningdek, xalqaro tranzit transportini samarali boshqarishga imkon berdi. 2016-yilda ishga tushirilgan Angren–Pop temir yo'li va Qamchiq tunneli mamlakat transport tizimi tarixida burilish yasadi. Bu yo'l orqali Farg'ona vodiysi to'g'ridan-to'g'ri respublika markazi bilan bog'landi, tog' hududlarida xavfsiz va tez transport imkoniyati yaratildi. Shu bilan birga, 2011-yilda ishga tushirilgan Afrosiyob yuqori tezlikdagi poyezdlari ichki yo'lovchi transportini sezilarli darajada rivojlantirdi. Toshkent–Samarqand va Samarqand–Buxoro yo'nalishlarida qatnovlar avvallari 5–6 soat bo'lgan bo'lsa, endi 2–2,5 soatga qisqardi. Bu esa nafaqat vaqtni tejash, balki ichki turizmni rivojlantirish va shaharlararo iqtisodiy aloqalarni kuchaytirishga ham xizmat qildi.

Avtomobil yo'llari ham mustaqillik yillarida jiddiy modernizatsiyadan o'tdi. M-39 va M-41 magistralari, Toshkent–Andijon yo'nalishi va boshqa yo'llar rekonstruksiya qilinib, yangi ko'priklar, asfalt qoplamalari va yoritish tizimlari o'rnatildi. Xitoydan Yevropaga o'tuvchi "Buyuk Ipak yo'li" avtomobil koridori orqali tranzit transport faoliyati kuchaytirildi va davlat byudjetiga qo'shimcha tushum keltirdi. Shu bilan birga, hududlararo transport harakatchanligi oshdi, ayrim tog'li va chekka hududlar rivojlanishga kirishdi.

Havo transporti sohasida ham sezilarli o'zgarishlar kuzatildi. Uzbekistan Airways va xususiy aviakompaniyalar faoliyati kengaydi, chipta narxлари





arzonlashdi va raqobat oshdi. Toshkent, Samarqand, Buxoro, Nukus, Farg'ona aeroportlari zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlandi, xalqaro yo'lovchi oqimi oshdi va turizm rivojlandi.

Toshkent metropoliteni ham kengaytirildi. Sergeli va Yunusobod liniyalari ishga tushdi, yer usti halqa metropoliteni qurildi. Bu esa shahardagi transport tirbandligini kamaytirib, yo'lovchilar harakatchanligini sezilarli darajada yaxshiladi.

Logistika markazlari esa transport tizimining samaradorligini oshirdi. Navoi, Angren, Termiz va Toshkent logistika markazlari eksport-import jarayonlarini tezlashtirdi, hududlarda yangi ish o'rinlari yaratdi va xalqaro savdo hajmini oshirdi. Shu bilan birga, multimodal tashish imkoniyati orqali mamlakatning tranzit salohiyati kuchaydi.

Umuman olganda, mustaqillik yillarida amalga oshirilgan transport islohotlari nafaqat tizimning modernizatsiyasiga, balki iqtisodiy rivojlanish, turizm, savdo, hududlar o'rtasidagi aloqalarni mustahkamlash va fuqarolar hayot sifatini oshirishga xizmat qilmoqda. Bugungi kunda O'zbekiston transport tizimi Markaziy Osiyoda eng modern, faol va samarali tizimlardan biri bo'lib, mamlakatning raqobatbardoshligini oshirishda muhim rol o'ynamoqda. Shu bilan birga, transport tizimi xalqaro hamkorlik, tranzit transport va eksport-import imkoniyatlarini kengaytirishga yordam berib, O'zbekistonni mintaqaviy va global savdo jarayonlarida muhim o'rin egallashiga turtki bermoqda.

Shu sababli transport infratuzilmasi rivoji mustaqil O'zbekiston taraqqiyotida strategik ahamiyatga ega bo'lib, uning modernizatsiyasi va kengaytirilishi





mamlakatning kelajakdagi barqaror rivojlanishida asosiy omillardan biri sifatida qoladi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O'zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi — <https://mintrans.uz>
2. “O'zbekiston temir yo'llari” AJ — <https://railway.uz>
3. Uzbekistan Airways — <https://uzairways.com>
4. Prezident farmoni: “Transport sohasini rivojlantirish strategiyasi

