

**RESPUBLIKAMIZDA MUSTAQILLIKKACHA BO'LGAN DAVRDA
TRANSPORT TARMOQLARINING RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI**

*Buxoro Davlat Pedagogika instituti 1-
GIQ-22 gurux talabasi **Bebutova Rayxona***

Annotatsiya: Ushbu maqolada O'zbekiston Respublikasining mustaqillikgacha bo'lgan davrida transport tarmoqlarining rivojlanish xususiyatlari tahlil etiladi. Xususan, 20-asrning o'rtalaridan 1991-yilgacha bo'lgan davrdagi transport infratuzilmasi, uning ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlari, nazorat tizimlari va xalqaro aloqalar bilan bog'liq o'zgarishlari ko'rib chiqiladi. Maqolada temir yo'l, avtomobil, havo va suv transporti tarmoqlari bilan bog'liq tarixiy ma'lumotlar va ularning o'zaro ta'siri tahlil qilinadi. Shuningdek, transport tarmoqlarining rivojlanishida O'zbekiston iqtisodiyoti va aholisining roli, shuningdek, Sovet Ittifoqining ta'siri yoritiladi. Ushbu maqola transport tarmoqlarini rivojlantirishga bo'lgan ehtiyojlar, muammolar, hamda kelajak istiqbollari haqida ko'proq ma'lumot berishni maqsad qilgan. Natijada, ma'lum bir davrda transport sohasida yuz bergan o'zgarishlar va ularning mamlakat taraqqiyotiga ta'siri muhokama qilinadi.

Kalit so'zlar: O'zbekiston, Mustaqillik, Transport tarmoqlari, Rivojlanish, Temir yo'l, Avtomobil transporti, Havo transporti, Suv transporti, Ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlar, Infratuzilma, Xalqaro aloqalar.

Kirish. O'zbekistonda transport soxasining rivojlanishi eng avvalo temir yo'llarning qurilishi bilan bog'liq hisoblanadi. Temir yo'llar. O'zbekistonda temir yo'llarni qurish o'zining ma'lum tarixiga ega. Mamlakat hududida birinchi temir yo'l izlari 1888 yilda Farob stansiyasidan Samarqandgacha qurilgan bo'lib u Zakaspiy (Turkmanboshi-CHorjo'y) temir yo'lining davomi edi. Uning qurilishi keyinchalik davom ettirilib 1899 yili Andijon va Toshkent shahrigacha etqazildi. 1906 yilda Toshkent-Orenburg temir yo'li qurildi. O'rta Osiyo jumladan, O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotida o'tgan asrning 30-yillarda qurilgan uzunligi 1400 km dan ziyod bo'lgan Turksib (Turkiston-Sibir) temir yo'lining ishga tushishi o'z davrida muhim ahamiyatga ega bo'ldi. Ikkinchi jahon urushi yillarida Angren ko'mir havzasiga va CHirchiq elektroqimyo kombinatiga temir yo'l izlari qurildi. 1952-1955 yillarda CHorjo'y Qo'ng'iro't temir yo'li ishga tushdi. Mazkur yo'l Quyi Amudaryo iqtisodiy rayoni ni respublikaning boshqa hududlari bilan bog'ladi. 1962 yilda Navoiy-Uchquduq temir yo'lining qurilishi Markaziy Qizilqumdagi boy mineral resurslardan foydalanish imkoniyatini yaratdi. 1972 yilda ishga tushgan 410 km li Qo'ng'iro't-Beynov temir yo'li O'rta Osiyo iqtisodiy rayoni dan Qozog'istonga, Rossiyaning markaziy, janubiy va Ural mintaqalariga hamda Kavkaz hududlariga chiqish imkonini

berdi. SHuningdek, ushbu yoʻlning qurilishi Ustyurtdagi tabiiy resurslarini oʻzlashtirishga va mazkur mintaqaning ijtimoiy iqtisodiy jihatdan rivojlanishiga imkon yaratdi SHu bilan birga mazkur yoʻlda koʻplab xorijiy davlatlarning tranzit yuklari ham tashiladi.

Asosiy qism :Respublikamiz temir yoʻllarining uzunligi XX asrning 20-yillari boshida 43 1589 km ni tashkil etgan boʻlsa, hozirga kelib u 6700 km ga etdi. Avtomobil yollar.Ikkinchi Jahon urushi boshlanishdan oldin Fargʻona vodiysidagi 3 viloyat va qator shaharlarni jumladan Qoʻqon, Margʻilon, Asaka, Andijon, Namangan, CHust shaharlarini bogʻlab turuvchi aylanma yoʻl qayta qurildi. SHuningdek, turli davrlarda ishga tushgan Toshkent-Oʻsh, SamarqandBuxoro, Toshkent halqa yoʻli, Nukus-Gʻuzor, Qoʻngʻirot-Beynov kabi yana qator avtomobil yoʻllari ham Oʻzbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida katta ahamiyat kasb etadi. 1959 yilda Toshkent-Angren-Qoʻqon avtomobil yoʻli (248 km) qurildi. Bu yoʻl Qurama togʻidagi Qamchiq (890 m) va Rezak (368 m) tonnellaridan oʻtadi. Mazkur yoʻl orqali Toshkentdan Fargʻona vodiysiga tashiladigan yuklar, temir yoʻlda tashiladigan yuklarga qaraganda 3-4 baravar tez etqaziladi. SHahar yoʻlovchilar tashish transporti. Oʻzbekiston transport tizimida shahar yoʻlovchi transport xizmati alohida oʻrin tutadi. Respublika shaharlarida aholini belgilangan marshrutlarda tashiydigan jamoat transporti-abtobus, tramvay, trolleybus, er osti transporti (metropoliten), engil avtomobil transporti (taksi) xizmat koʻrsatadi. Oʻzbekistonda XX asr boshlariga qadar ot-ulov asosiy transport vositasi boʻlgan. 1901 yilda Toshkentda konka –tor temir yoʻl izida otlar sudraydigan bir vagonli dastlabki shahar transporti, 1912 yilda 1- tramvay ishga tushirildi. 1926 yili respublikada muntazam avtobuslar yordamida yoʻlovchilar tashish boshlangan edi (dastlabki shaharlararo avtobuslar qatnovi 1906 yilda FargʻonaMargʻilon marshrutida yoʻlga qoʻyilgan edi). Ana shundan beri yoʻlovchilar tashuvchi avtobuslar ham son, ham sifat jihatidan juda oʻsib ketdi. Oʻzbekistonning qator shaharlarida, jumladan Toshkent (1947), Samarqand (1967), Olmaliq (1968), Fargʻona (1970), Andijon (1971), Namangan (1973), Buxoro (1987), Nukusda (1992) trolleybuslar qatnab turibdi. Umuman olganda respublikamiz poytaxti-Toshkent shahrida shahar yoʻlovchi transport tizimi yaxshi rivojlangan. Poytaxtda “Toshshaharyoʻlovchitrans” Davlat uyushmasiga qarashli 11 ta avtobus parki, 2 ta tramvay va 3 ta trolleybus dep osi, 5 ta taksopark mavjud. 1977 yil Toshkentda metro qurilib ishga tushurildi. Hozirda metropolitenning 3 ta yoʻnalishi (CHilonzor, Oʻzbekiston, YUnusobod) va 29 stansiyasi mavjud. SHahar boʻyicha sutkasiga qariyb 3 mln yoʻlovchi tashilmoqda (21-22-jadvalHavo transporti. Respu- 44 blika havo transporti-fuqaro aviatsiyasi tarixi 1920 yillardan boshlangan. 1924 yil 20 mayda uzunligi 800 km boʻlgan Toshkent Avliyoota (Jambul)-Pishpek (Bishkek)- Olmaota marshrutida dastlabki yoʻlovchilar tashish reysi amalga oshirilgan edi. Oʻsha yilda suningdek, uzunligi 450 km boʻlgan Kogon-Oqtoʻqay-Dargʻonota-Xiva hamda Buxoro-Termiz-DOʻshanbe havo yoʻllari

ochildi. 1924 yil havo transportida jami 1000 yo'lovchi, 200 kg pochta jo'natmalari, 5 tonna yuk tashildi. 1930 yildan Toshkent-Moskva yo'nalishida samolyotlar muntazam qatnay boshladi. Ayni paytda aeroportlar qurish ham boshlab yuborildi. CHunonchi, 1932 yil Toshkentda, 1939 yil Nukus va Urganchda, 1940 yil Termizda, 1941 yil Namanganda aeroportlar qurib ishga tushirildi. Quvur transporti. Tarixga nazar tashlasak, O'zbekistonda birinchi neft quvuri 1908 yilda ishga tushganini ko'ramiz. O'sha yili CHimyon neft konidan Oltiariq neftni qayta ishlash zavodiga 20 km. lik quvur tortilgan edi. Keyinchalik mamlakatda yangi-yangi neft va gaz konlarining topilishi quvur transporti rivojlanishiga asos bo'la boshladi. Endilikda birgina Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlariga neft konlaridan jami 228,5 km. lik quvurlar o'tqazilgan. Suv transporti. 1950 yil Amudaryoning o'rta oqimida Surxondaryo viloyati hududida Termiz daryo porti tashkil etilgan. 1952 yilda esa Xo'jayli kema tamirlash zavodi qurilgan. Amudaryoning quyi qismida daryo sohillarida turli yillarda SHarlavuyq, To'rtko'l, Beruniy, Qoratov, Xo'jayli bandargoh (pristan)lari qurilgan.

Xulosa: O'zbekistonda transport tarmoqlari rivojlanishi mamlakatning iqtisodiy o'sishiga va ijtimoiy taraqqiyotiga bevosita ta'sir etadi. Geografik jihatdan qulay joylashuvi uni Osiyo va Yevropa o'rtasida muhim logistika markaziga aylantirish imkonini beradi. Transport infratuzilmasining zamonaviylashtirilishi va diversifikatsiyasi, iqtisodiyotni yanada mustahkamlash va xalqaro savdo aloqalarini kengaytirish uchun zarurdir.

Adabiyotlar: A.A.Isayev "Transport geografiyasi", T.X.Boltayev, Q.Raxmonov, O.M.Akbarov "GEOAXBOROT TIZIMINING ILMIY ASOSLARI"