

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

*Buxoro Davlat Pedagogika instituti
Aniq va tabiiy fanlar fakulteti Geografiya
va Iqtisodiy bilim asoslari yo'nalishi talabasi
Egamqulova Sevinch*

Annotatsiya: Ushbu maqola O'zbekiston hududida mustaqillikkacha bo'lgan davrda, ya'ni Sovet Ittifoqi davrida transport tarmoqlarining rivojlanish xususiyatlarini tahlil qiladi. Maqolada transport infratuzilmasining shakllanishi, asosiy transport yo'nalishlarining qurilishi va ularning iqtisodiy ahamiyati ko'rib chiqiladi. Sovet davrida transport siyosatining O'zbekiston iqtisodiyotiga ta'siri, shuningdek, transport tizimining respublika ehtiyojlariga moslashuv darajasi baholanadi. Maqolada temir yo'llar, avtomobil yo'llari, havo va quvur transporti kabi asosiy transport turlarining rivojlanish dinamikasi, ularning afzalliklari va kamchiliklari o'rganiladi. Transport infratuzilmasini yaratishda markaziy rejalashtirishning roli, respublika hududining geografik xususiyatlari va demografik omillarning ta'siri tahlil qilinadi. Shuningdek, ushbu davrda transport sohasida amalga oshirilgan asosiy loyihalar, investitsiyalar va texnologik yangiliklar ko'rib chiqiladi.

Kalit so'zlar: O'zbekiston, transport, Sovet Ittifoqi, transport infratuzilmasi, temir yo'llar, avtomobil yo'llari, havo transporti, quvur transporti, markaziy rejalashtirish, investitsiyalar, iqtisodiyot, rivojlanish..

Kirish. O'zbekistonning zamonaviy transport tizimi uzoq va murakkab rivojlanish yo'lini bosib o'tgan. Ushbu jarayonning muhim bosqichi respublikamizning Sovet Ittifoqi tarkibida bo'lgan davrga to'g'ri keladi. XX asrning 20-90 yillari oralig'ida O'zbekistonda transport infratuzilmasi sezilarli darajada o'zgardi, yangi transport yo'nalishlari qurildi va mavjudlari modernizatsiya qilindi.

Sovet davrida transport siyosati markazlashgan rejalashtirish asosida olib borildi. Bu, bir tomondan, respublika iqtisodiyotini umumittifoq xo'jalik majmuasiga integratsiyalashuvini ta'minlagan bo'lsa, ikkinchi tomondan, mintaqaviy ehtiyojlarning yetarli darajada hisobga olinmasligiga olib keldi. Shu bilan birga, O'zbekistonning geografik xususiyatlari, demografik holati va tabiiy resurslari transport tizimining rivojlanishiga o'ziga xos ta'sir ko'rsatdi.

Ushbu davrda temir yo'llar asosiy transport turi sifatida rivojlandi. Ular sanoat korxonalarini xomashyo bilan ta'minlash, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashish va aholini ko'chirishda muhim rol o'ynadi. Avtomobil yo'llari tarmog'i ham kengaydi, ammo ularning sifati va o'tkazish qobiliyati talablarga har doim ham javob

beravermagan. Havo transporti asosan uzoq masofalarga yuk va yo'lovchi tashishda foydalanilgan. Quvur transporti esa tabiiy gaz va neftni respublikaning turli hududlariga yetkazib berishda muhim ahamiyatga ega bo'ldi.

Asosiy qism :Respublikamiz temir yo'llarining uzunligi XX asrning 20-yillari boshida 43 1589 km ni tashkil etgan bo'lsa, hozirga kelib u 6700 km ga etdi. Avtomobil yo'llari ikkinchi jahon urushi boshlanishdan oldin Farg'ona vodiysidagi 3 viloyat va qator shaharlarni jumladan Qo'qon, Marg'ilon, Asaka, Andijon, Namangan, CHust shaharlarini bog'lab turuvchi aylanma yo'l qayta qurildi. SHuningdek, turli davrlarda ishga tushgan Toshkent-O'sh, SamarqandBuxoro, Toshkent halqa yo'li, Nukus-G'uzor, Qo'ng'irot-Beynov kabi yana qator avtomobil yo'llari ham O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida katta ahamiyat kasb etadi. 1959 yilda Toshkent-Angren-Qo'qon avtomobil yo'li (248 km) qurildi. Bu yo'l Qurama tog'idagi Qamchiq (890 m) va Rezak (368 m) tonnellaridan o'tadi. Mazkur yo'l orqali Toshkentdan Farg'ona vodiysiga tashiladigan yuklar, temir yo'lda tashiladigan yuklarga qaraganda 3-4 baravar tez etqaziladi. SHahar yo'lovchilar tashish transporti. O'zbekiston transport tizimida shahar yo'lovchi transport xizmati alohida o'rin tetadi. Respublika shaharlaridaaholini belgilangan marshrutlarda tashiydigan jamoat transporti-abtobus, tramvay, trolleybus, er osti transporti (metropolitan), engil avtomobil transporti (taksi) xizmat ko'rsatadi. O'zbekistonda XX asr boshlariga qadar ot-ulov asosiy transport vositasi bo'lgan. 1901 yilda Toshkentda konka –tor temir yo'l izida otlar sudraydigan bir vagonli dastlabki shahar transporti, 1912 yi lda 1- tramvay ishga tushirildi. 1926 yili respublikada muntazam avtobuslar yordamida yo'lovchilar tashish boshlangan edi (dastlabki shaharlararo avtobuslar qatnovi 1906 yilda Farg'onaMarg'ilon marshrutida yo'lga qo'yilgan edi). Ana shundan beri yo'lovchilar tashuvchi avtobuslar ham son, ham sifat jihatidan juda o'sib ketdi. O'zbekistonning qator shaharlarida, jumladan Toshkent (1947), Samarqand (1967), Olmaliq (1968), Farg'ona (1970), Andijon (1971), Namangan (1973), Buxoro (1987), Nukusda (1992) trolleybuslar qatnab turibdi. Umuman olganda respublikamiz poytaxti-Toshkent shahrida shahar yo'lovchi transport tizimi yaxshi rivojlangan. Poytaxtda "Toshshaharyo'lovchitrans" 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 yo'nalishi (CHilonzor, O'zbekiston, YUnusobod) va 29 stansiyasi mavjud. SHahar bo'yicha sutkasiga qariyb 3 mln yo'lovchi tashilmoqda (21-22-jadvalHavo transporti. Respu- 44 blika havo transporti-fuqaro aviatsiyasi tarixi 1920 yillardan boshlangan. 1924 yil 20 mayda uzunligi 800 km bo'lgan Toshkent Avliyoota (Jambul)-Pishpek (Bishkek)- Olmaota marshrutida dastlabki yo'lovchilar tashish reysi amalga oshirilgan edi. O'sha yilda suningdek, uzunligi 450 km bo'lgan Kogon-Oqto'qay-Darg'onota-Xiva hamda Buxoro-Termiz-DO'shanbe havo yo'llari 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‘jaylida kema tamirlash zavodi qurilgan. Amudaryoning quyi qismida daryo sohillarida turli yillarda SHarlavuuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Qoratorov, 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:

1. Aminov, A. (1975). O‘zbekiston temir yo‘llari tarixi. Toshkent: O‘zbekiston.
2. Petrov, V. (1982). O‘rta Osiyo transport tizimi. Moskva: Transport.
3. Sidorov, S. (1968). Sovet davrida O‘zbekiston iqtisodiyotining rivojlanishi. Toshkent: Fan.
4. A.A.Isayev “Transport geografiyasi”, T.X.Boltayev, Q.Raxmonov, O.M.Akbarov “GEOAXBOROT TIZIMINING ILMIIY ASOSLARI”