

ТОШКЕНТ ВИЛОЯТИДА АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ ТИЗИМИНИНГ ЙЎЛГА ҚЎЙИЛИШ ТАРИХИ (1945-1990)

Саидусманов Бахром Абдуганиевич, Чирчик давлат педагогика университети, тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

HISTORY OF THE ESTABLISHMENT OF A ROAD TRANSPORT SYSTEM IN TASHKENT REGION (1945-1990)

Saidusmanov Bahrom Abduganievich, Chirchik State Pedagogical University, doctor of philosophy in history (PHD)

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ТАШКЕНТСКОЙ ОБЛАСТИ (1945-1990)

Саидусманов Бахром Абдуганиевич, Чирчикский государственный педагогический университет, доктор философии по историческим наукам (PhD)

Аннотация: Бугун жаҳон бозорида транспорт тизими алоҳида ўрин эгаллайди. Бу табиий, у хизмат кўрсатиши, иқтисодий барқарорликнинг муҳим омили ҳисобланади. Совет ҳокимияти ўрнатилган дастлабки кунларданоқ иқтисодиётни бошқариши, хусусий мулкчиликни тугатиши масаласи энг муҳим вазифаси сифатида қўйилди.

Калим сўзлар: халқ хўжалиги, автомобиль транспорти, автомобиль йўллари, автокорхоналар, юк автокорхоналари, юк ташиши, саноат корхоналари, алоқа пунктлари, йўловчилар ва юк ташиши ҳажмлари, янги автохўжаликлар.

Abstract: Today, the transport system occupies a special place in the world market. It is a natural, service, and an important factor in economic stability. From the very first days of the establishment of Soviet power, the issue of managing the economy and eliminating private property was set as the most important task.

Key words: national economy, road transport, highways, automobile companies, freight automobile companies, freight transportation, industrial enterprises, communication points, passenger and freight transportation volumes, new automobile companies.

Аннотация: Сегодня транспортная система занимает особое место на мировом рынке. Это важный фактор природной, служебной, экономической стабильности. С первых дней установления Советской власти вопрос управления экономикой и ликвидации частной собственности ставился как важнейшая задача.

Ключевые слова: народное хозяйство, автомобильный транспорт, автомобильные дороги, автомобильные предприятия, грузовые автомобильные предприятия, грузоперевозки, промышленные предприятия, пункты связи, объемы пассажирских и грузовых перевозок, новые автомобильные предприятия.



<https://orcid.org/0009-0002-4466-1612>

e-mail:

baxromsaidusmanov@gmail.com

КИРИШ. Совет ҳукумати Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда йўллар қурилишига жиддий эътибор берди. Хом ашё манбалари жойлашган ҳудудларни марказ билан боғлаш мақсадида катта йўл трассалари қурилди. Ўзбекистон ССР ҳудудида ҳам йирик йўл трассаларини бирлаштириш билан боғлиқ лойиҳалар амалга оширилди. Тошкент вилоятда йўл қурилиши масалаларига ҳам алоҳида эътибор қаратилди. Шу ўринда таъкидлаш лозимки, урушдан олдинги йилларда йўл қурилиши масаласи долзарб эди. Бу вазифалар амалда бажарилиб ҳам келинди. Лекин, бу ишлар маблағ ва қурилиш материалларининг етишмаслиги сабабли чала ҳолда бажарилди. Темир йўллар Ўзбекистон ССРдан ташқарига ташиб кетилаётган маҳсулотларни тўлиқ ташиш имконини бермаган ҳолда урушдан кейинги йилларда йўл қурилиши масалаларига яна алоҳида эътибор қаратилди. Йўл қурилиш бошқармаси вилоятга, туманга, колхозга ва бригадаларга бўлинди. Қурувчилар учун чойхона, маданий ва тиббий хизмат учун дўконлар, ошхоналар ташкил этилди. Йўл устидаги қоплама учун шағал-қумлар йўл яқинида жойлашган карьерлардан қазиб олиниб, майда оқар сувларни ўтказиш иншоотлари учун тошлардан ва маҳаллий хом ашёлардан фойдаланилди[1]. Умуман, Тошкент вилоятида кўплаб магистрал йўллар қурилди. Тошкент – Олмалиқ автомобиль йўли Тошкентни рангли металлургиянинг йирик саноат маркази бўлган Олмалиқ шаҳри билан боғлади. Ўрта Осиёда энг катта темир кони бўлган Ангрен қорамтир кўмири конига ҳам борадиган автомобиль йўллари қуриб битказилди. Узунлиги 128 км келадиган Тошкент – Бекобод автомобиль магистрალი ишга туширилди. Бу йўл Тошкент шаҳрини Тошкент денгизи (аҳоли орасида “Тошкент денгизи” номи билан машҳур бўлган Туябўғиз сув омбори) билан боғлади.

АДАБИЁТЛАР ТАҲЛИЛИ ВА МЕТОДОЛОГИЯ. Ўрта Чирчиқ, Тошкент, Бекобод районларида ва Далварзин даштида янгидан ўзлаштирилаётган жуда катта массивларни кесиб ўтиб, металлургия ва энергетикалар шаҳри бўлган Бекободга бориб туташиди[2]. Натижада, йўл қурилишида ички

имкониятлардан унумли фойдаланиш натижасида Тошкент вилоятида йўлсизликни тугатиш ишлари бирмунча яхшиланди. 1959 йилда узунлиги 248 км бўлган Тошкент-Ангрен-Қўқон автомобиль йўли қурилиб бўлди. Бу йўл Қурама тизма тоғини денгиз стаҳидан 1170 километр баландликда кесиб ўтди[3]. 248 км ни ташкил этган Тошкент-Ангрен-Қўқон автомобиль йўлининг қурилиши билан Тошкент иқтисодий райони Фарғона водийси билан боғланди. Бу йўл Қурама тоғидан Қамчиқ (890 м) ва Резак (368 м) тоннелларидан ўтди. Мазкур йўл орқали Тошкентдан Фарғона водийсига ташиладиган юклар, темир йўлда ташиладиган юкларга қараганда 3-4 барабар тез етказилди. 119 километрли бўлган Тошкент-Чиноз-Гулистон автортрассаси мамлакатда биринчи даражали йўл ҳисобланди. Тошкент-Ангрен, Тошкент-Чорвоқ ҳамда Мирзачўлни кесиб ўтган Тошкент-Сирдарё-Жиззах темир йўлининг аҳамияти катта бўлди. Тошкент иқтисодий районида ўтган Гулистон – Оҳангарон автомобиль йўли шимолий ва шимоли-ғарбий ҳудудларини Фарғона водийси билан боғлади ва транспорт оқимини сезиларли даражада қисқартиришга хизмат қилди. Бу йўл Тошкент вилоятининг Оққўрғон, Бўка ва Пскент туманлари ҳамда Олмалиқ шаҳри орқали ўтиши иқтисодий район учун аҳамиятли бўлди. Бу йўл Оҳангарондан Тошкент-Ўш трассаси билан уланди ва Қамчиқ довонига чиқиш имконини берди[4].

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР.

Вилоят автотранспортчилари саноат тармоғининг қурилишда, жумладан, Олмалиқ кон-металлургия комбинати, Тошкент, Сирдарё, Ангрен ГРЭСлари, Чорвоқ ГЭСи, Тошкент, Оҳангарон, Чорвоқ сув омборлари, ҳаётий муҳим автомагистраллар, Тошкент-Бекобод йўли қурилишларида иштирок этдилар. Чирчиқ ва Чинозда йўл қурилишига ҳам янги маблағлар ажратилди. Совет ҳокимияти йилларида йўл қурилиши учун ажратилган маблағларнинг 20 фоизи давлат ҳисобига, 21 фоизи Ўзбекистон ССР Олий Совети Президиумининг фармони бўйича ажратилган маблағ ҳисобига, автотранспортни ишлатишдан келадиган фойданинг 2 фоизи чегириб қолиш ҳисобига, колхозларнинг бўлинмас фондига 29 фоиз, йўл

қурилишига алоқадор бўлган вазирликлар ва бошқармалар ҳисобига 30 фоиздан тўғри келди[5].

Ўрта Осиёда энг йирик ҳисобланган ва 1,5 миллиард кубометрдан кўпроқ сув сиғадиган Чорвоқ сув омборининг қурилиши ҳам бу ердан ўтадиган автомобиль йўлларнинг бир қисми, жумладан Чимёнга олиб борадиган йўл ҳам сув босадиган ҳудудда қолиб кетганлиги сабабли баланд тоғдан ўтадиган Ғазалкент-Чимён янги автомобиль йўли барпо этилди. Бу йўл Ғалласойдан ўтиб, Тошкентни маҳаллий аҳоли оммавий дам оладиган Чимён шифохонаси билан боғлади. Йўл хўжалиги яхшиланганлиги автомобилларнинг иш унумини оширди, уларнинг ҳаракат тезлигини жадаллаштирди, автомобиль паркини сақлаш учун бўладиган ҳаражатларни камайтирди[6].

Бу йилларда табиийки, мамлакат халқ хўжалигида ўз ўрнига эга бўлган транспортнинг деярли барча (темир йўл, автомобиль, ҳаво йўли, сув йўли) тармоқлари ривожлантирилди[7]. Бу тармоқ қийинчилик ва муаммолар билан бўлса-да, республика ишлаб чиқариш кучларини жойлаштиришда ички ва ташқи иқтисодий алоқаларни яхшилашга хизмат қилди. Ўзбекистон юк ташиш жиҳатидан Ўрта Осиё республикалари орасида биринчи ўринда эди. 1950 йилда юк ташиш бўйича Иттифоқда 4-ўринда турди. Ўзбекистонда юк ташиш бўйича урушдан аввалги даражага 1948 йилда эришилди.

ХУЛОСА. Тошкент вилояти ҳудудларида йўл қурилиши соҳасида амалга оширилган ишлар халқ хўжалигининг ривожланишига қаратилганлиги боис, чекка ўлкалар кўпинча эътибордан четда қолди. Қишлоқ ва шаҳар йўлларини замонавий технологияга асосланиб қуриш, жиҳозлаш, таъмирлаш ишлари учун маблағлар ўз вақтида ажратилмади. Фақат халқ хўжалигига хизмат қилувчи саноат корхоналари ва пахта хом ашёси жойлашган ҳудудларда йўл қурилишига эътибор берилиб, ушбу ишлар ҳам сифатли бажарилмади. Иқтисодий зиддиятлар, ишлаб чиқариш ва таъминотдаги узилишлар,

маъмурий–буйруқбозлик тизимидаги ноаниқ кўрсатмалар, сохта мажбуриятлар, дабдабали баландпарвоз чақириқлар темир йўл тизимига ҳам ўз салбий таъсирини кўрсатди. Темир йўл транспортидаги ноқонуний ҳаракатлар, марказнинг маъмурий–буйруқбозлик сиёсати натижасида юзага келган иқтисодий инқироз халқ хўжалигига жиддий зарар етказиб борди.

АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ:

1. Тошкент вилояти давлат архивининг Чирчиқ филиали, 425-фонд, 1-рўйхат, 31-йиғма жилд, 23-варақ.
2. Хўжаев С. Ўзбекистонда автомобиль транспорти. – Тошкент: Билим жамияти, 1968. – Б. 24.
3. Ражабов Қ. Ўзбекистон – мустабид Совет давлати таркибида (1925-1991 й.) // Ўзбекистон Республикаси энциклопедияси. –Тошкент: ЎзМЭ, 2006. – Б. 171-185.
4. Маҳаммадалиев Р., Ниязов А. Тошкент иқтисодий райони транспорт географияси // Academic research in educational sciences. Volume2 / ISSUE 3/ 2021. – P. 746.
5. Тошкент вилояти давлат архиви, 76-фонд, 1-рўйхат, 34-йиғма жилд, 27-варақ.
6. Тошкент вилояти давлат архивининг Чирчиқ филиали, 425-фонд, 1-рўйхат, 45-йиғма жилд, 59-варақ.
7. Саидусмонов, Б.А. (2022). Тошкент вилоятида транспорт турлари шаклланишининг тарихий босқичлари. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(5-2), 498-506.
8. Saidusmanov, B. (2022). Stages Of Formation And Development of Railway Transport in Tashkent Region. *Science and Innovation*, 1(8), 726-730.
9. Koshanova N.M. Socio-philosophical analysis of the phenomenon of “cultural crash”//*European Science Methodical Journal*.- 2024.Т.2.-№6.С.477-480.

