

МАМЛАКАТНИНГ БАРҚАРОР ТАРАҚҚИЁТИНИ ТАЪМИНЛАБ БЕРИШДА ЙЎЛЛАРНИНГ ТУТГАН ЎРНИ

Бахриддин Лутфуллаевич Салимов
Толмасбек Анвар ўғли Шодмонов
Улуғбек Жеткербай ўғли Уразбаев
Тошкент давлат транспорт университети

АННОТАЦИЯ

Мақолада автомобиллар юрадиган йўллар борасида тўхталиб. йўллар автомобиллар яралишидан олдин ҳам бўлганлиги, бироқ, бу йўллар аввало одамлар, турли хил жониворлар, жумладан отлар ва улар билан тортиладиган аравалар учун мўлжалланганлиги, йиллар, асрлаб ўтиб одамлар бу йўлларни ўзлари учун қулайлаштириб, мослаштириб борганликлари ҳамда Ўзбекистонда йўл қурилиши борасида олиб борилаётган улкан бунёдкорлик ишлари ва уларнинг аҳамияти таҳлил этилган.

Калит сўзлар: йўллар, автомобиль йўли, сифат, алоқа, янгилик, замонавийлик.

ABSTRACT

The article focuses on the roads on which cars travel. the fact that roads existed before the creation of cars, but these roads were primarily intended for people, various animals, including horses and carts drawn by them, that over the years and centuries, people have made these roads convenient and adapted for themselves, and the great creativity in road construction in Uzbekistan works and their importance are analyzed.

Keywords: roads, highway, quality, communication, innovation, modernity.

КИРИШ

Автомобиллар юрадиган йўллар борасида тўхталиб ўтсак. Аввало, шу нарсани таъкидлаб ўтиш жоизки, йўллар автомобиллар яралишидан олдин ҳам бўлган. Лекин, бу йўллар аввало одамлар, турли хил жониворлар, жумладан отлар ва улар билан тортиладиган аравалар учун мўлжалланган эди. Йўлларнинг илк кўриниши бу сўқмоқлар ҳисобланади. Улар одамларни манзилларига адашмасдан етиб боришларига хизмат қилган. Йиллар, асрлаб ўтиб одамлар бу йўлларни ўзлари учун қулайлаштириб, мослаштириб борганлар. Нотекис

жойларини текислаганлар, кенгайтирганлар. Лозим бўлган баъзи жойларига тошлар ётқизишган.

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

«Йўл – бу ҳаётдир» деган мазмундаги қадимги юнон ҳикмати бор. Таъкидлаш жоизки, ана шу учта сўздан иборат қисқагина иборада ижтимоий воқеликда йўллар бениҳоят улуғвор аҳамиятга молик эканлиги ўз ифодасини топган. Таъкидлаш жозки, бу улуғворлик биргина Рим империяси ҳукмронлиги даврида эмас, балки ундан кейинги барча замонларда, хусусан, бугунги кунда ўз мақомида қолмоқда. Шу нарса аниқки, мамлакатлар ривожини, йўл – коммуникация тизими билан чамбарчас боғлиқдир. Йўлларни қиёсан тирик организмдаги қон томирларга ўхшатсак хато қилмаган бўламиз. Зеро, қон томирлари организмдаги тирикликни кафолатласа, йўллар эса мамлакатларнинг барқарор тараққиётини таъминлаб беради. Йўлларнинг кўплиги, сифатли ва ишончли эканлиги мамлакат тараққиётининг асосий мезони ҳисобланади. Ушбу жиҳат барча соҳалар учун бирдек муҳим аҳамиятга эга. Масалан, сиёсий соҳани оладиган бўлсак, бу давлат ҳудудий яхлитлигини ва хавфсизлигини таъминлашда жуда керак. Иқтисодий соҳада, мамлакатдаги барча маъмурий-ҳудудий бирликларни бир текисда тараққий этишида, улар ўртасидаги интеграция жараёнларининг маромида кетишида, ички ва ташқи туризмнинг ривожланишида жуда зарур. Зеро ижтимоий муносабатларнинг такомиллашиши йўллар фаолиятига ҳам боғлиқ.

Шуни қайд этиб ўтиш керакки, бутун дунё автомобил йўлларининг узунлиги йиллар ўтган сари ошиб бормоқда. 1990 йилда «Жаҳондаги Автомобил йўлларининг умумий узунлиги 20,8 миллион километр» бўлган бўлса 2019 йилга келиб «Автомобил йўлларининг жаҳон бўйича умумий узунлиги 28 миллион километр»ни ташкил этган. Ҳеч иккиланмасдан айтишимиз мумкинки, бу рақамлар миқдори ҳозирги кунга келиб янада ошган ва бундан кейин ҳам ошиб кетаверади. Негаки, автомобиллар сони ҳам йиллар ўтган сари ошиб бормоқда. Автомобиллар сони ошгач эса ўз-ўзидан йўлларга бўлган эҳтиёж ошираверади. Автомобилларнинг бошқа транспорт туридан асосий афзалликларидан яна бири, унинг манзилдан – манзилгача тўғридан-тўғри бора олишидир. Буни оддийроқ қилиб тушунтирамиз: масалан сиз темир йўл, ҳаво йўллари ва денгиз транспортдан фойдаланмоқчи бўлсангиз, бу транспорт воситалари сизни сиз истаган жойдан олиб кета олмайди. Бунинг учун сиз махсус белгиланган жойларга, вокзаллар, аэропортлар ва бандаргоҳларга боришингиз лозим.



Шунингдек, ушбу транспорт воситалари сизни, сиз истаган жойгача олиб бора олмайди. Яна ўша махсус белгиланган жойларга, вокзаллар, аэропортлар ва бандаргоҳларга олиб бориб қўяди. Ундан уёғига эса ўзингиз етиб олишингиз керак. Кейин, албатта автомобиллар нархининг ҳамёнбоплиги, уни тасарруф этиш ва фойдаланишнинг қулайлиги, ушбу транспорт воситасига талаб йилдан-йилга ортиб, уларнинг сони кўпайиб боришига сабаб бўлмоқда. Бироқ, транспорт воситаларининг кўпайиб бориши ижтимоий муносабатларнинг мавжуд бўлишлигини таъминловчи табиий муҳитга салбий таъсир кўрсатаётир. Зотан, «Табиий муҳитнинг жамият учун аҳамияти шу билан белгиланадики, у жамиятнинг ишлаб чиқариш, технологик ва иқтисодий механизмлари учун фойдаланиладиган моддий ресурсларнинг бевосита манбааси ҳисобланади». Мазкур жараён, бутун дунё давлатларига, хусусан, Ўзбекистон Республикасига ҳам тааллуқлидир.

МУҲОКАМА ВА НАТИЖАЛАР

Яна, бизнинг юртимизда автомобилсозлик ва йўлсозлик бошқа минтақаларга нисбатан кечроқ ривожланишини бошлаган. Манбааларга мурожаат қиладиган бўлсак, қуйидаги маълумотларга дуч келамиз: «20-аср бошида Ўзбекистонда 27 минг км йўл бўлиб, асосан от-арава, карвон ва йўловчиларга мўлжалланган, шундан фақат 2 минг км га шағал ётқизилган эди». Бу рақамлар ўша давр учун ҳам жуда паст даража ҳисобланган. Бундай бўлишини албатта, ўзининг ижтимоий – иқтисодий сабаблари бўлган. Булар орасидан энг биринчиси ва асосийси бу ўлкадаги ижтимоий – иқтисодий тузумнинг нобоплигида эди. XVII асрдан бошлаб XX аср бошларигача Ўрта Осиё худудида учта мустақил давлат: Бухоро амирлиги, Хева хонлиги ва Қўқон хонликлари мавжуд бўлган. Мазкур давлатлар тепасида хонлар ва амалдорлар фақат ўз маишатларини ўйлаб ҳукм суришган. Илм-фанни рағбатлантириш, турли хил соҳаларда кашфиётлар қилувчи олимларни қўллаб-қувватлаш ва давлатни замон талаблари асносида ривожлантириш ғоялари улар учун мутлоқо бегона бўлган. Жумладан, саноат, техника ва технология намуналарини яратиш, улардан амалда фойдалана билиш ҳақида умуман шарт-шароит бўлмаган. Таъбир жоиз бўлса айтиш мумкинки, XVII асрдан бошлаб XX аср бошларигача бўлган давр Ўрта Осиё худудида учта мустақил давлат: Бухоро амирлиги, Хева хонлиги ва Қўқон хонликлари учун қолоқликка ботган даври бўлган. Ваҳоланки, бу асрлар оралиғидаги йиллар Европа давлатлари учун буюк кашфиётларга бой, шиддатли бир ўсиш даври бўлган. Натижада, тараққиёт даражаси борасида Европа



билан Осиё орасида кескин тафовут вужудга келганки у хозир ҳам мавжуд бўлиб келмоқда. Фақат, Хитой, Япония, Жанубий Корея, Сингапур, Малазия, Индонезия, Туркия, Саудия Арабистони, Бирлашган араб амирлиги, Қувейт каби жуда оз сонли давлатларгина орадаги фарқни йўқотишга ёки минимал даражада қисқартиришга муваффақ бўлганлар. Қолган кўпчилик давлатлар эса ҳали ҳаёт даражасидаги мавжуд фарқни йўқотишнинг уддасидан чиқишгани йўқ. Лекин, шу мақсад йўлида интилиш давом этмоқда.

Ўзбекистондаги саноат ривожини 1920 – 1930 йиллардан бошлаб жадал суръатларда бошланган. Хусусан, йўлсозлик ва автомобилсозлик соҳасидаги ижобий ўзгаришлар ҳам шу даврда бошланган. Ўзбекистонга автомобиллар олиб келина бошланиши билан «1928 – 32 йилларда республикада биринчи бўлиб узунлиги 62 км бўлган қора қоламали Бухоро – Гиждувон – Қизилтепа йўли, сўнгра Самарқанд – Панжакент, Тошкент – Пскент – Муротали, Қўқон – Шўрсув – Андижон – Куйганёр ва бошқа йўллар қурилди». Орадан бир оз вақт ўтгач, Ўзбекистон йўлсозлик саноатида жуда катта аҳамиятга эга бўлган яна бир йўналиш қуриб фойдаланишга топширилди. Ҳеч муболағасиз айтиш мумкинки, «1940 йилларда қурилган Тошкент, Сирдарё, Жиззах, Самарқанд, Қашқадарё ва Сурхондарё вилоятлари орқали ўтадиган Катта Ўзбек тракти муҳим аҳамиятга эгадир. Унинг узунлиги 700 километрдан ортади».

Дарҳақиқат, ушбу йўлнинг мамлакатимиз хўжалигидаги ўрни бекиёсдир. Юртимиздаги мавжуд бошқа йўлларнинг ўзига хос аҳамиятини эътироф этган ҳолда айтишимиз мумкинки, Катта Ўзбек трактини Ўзбекистондаги йўлларнинг бош бўғини деб атасак тўғри бўлса керак. Негаки, бу йўл орқали Ўзбекистоннинг барча вилоятлари бир-бири билан ўзаро боғланган. Фарғона водийсидан ташқари ҳамма вилоятлар мазкур йўл орқали пойтахт Тошкент шаҳрига ўтади. Шунингдек, ушбу йўл халқаро транзит йўл мақомига эга. Тожикистон, Туркменистон, Қозоғистон ва Россия давлатларига чиқувчи ва кирувчи юклар ана шу йўл орқали олиб ўтилади. Йўлларнинг давлат учун ижтимоий – иқтисодий ва сиёсий муносабатлар нуқтаи назардан фойдали жиҳатлари жуда кўп. Шу боис, йўлларнинг ўтиши ҳудудлардаги умумий аҳволга ўзининг ижобий таъсирини ўтказмасдан қолмайди. Йўллар бўйидаги ҳудудлар ривожланишига шарт-шароит яраилади. Кўркам, керакли бино ва иншоотлар барпо этилиб, аҳолига хизмат кўрсатувчи объектлар жойлаштирилади. Буларнинг хизматидан нафақат йўлдан ўтаётган йўловчилар, балки шу ерда яшовчи одамлар ҳам баҳраманд бўлиш имкониятига эга бўлишади. Қолаверса, бу объектлардан тушадиган солиқлар давлат бюджетининг, хусусан, маҳаллий

бюджетларнинг бойишига ўзининг муносиб улушини кўшиб боради.

Мамлакатимиз ижтимоий муносабатлар ҳаётида муҳим аҳамиятга эга бўлган яна бир йўл бор. Бу – Шарқий ҳудуд саналган Фарғона водийсидаги вилоятлар билан боғловчи йўл ҳисобланади. Мазкур йўлнинг қурилиш тарихини ўрганадиган бўлсак, қуйидаги маълумотларга дуч келамиз: «1959 йилда Тошкент – Ангрен – Қўқон автомобил йўли (248 км) қурилди... Ушбу йўл кенгайтирилиб, Қамчиқ довони яқинида иккита тоннел ишга туширилди». Бунда шу нарсани унутмаслик керакки, денгиз сатҳидан 2270 метр баландликдан ўтган мазкур йўл қурилиши осон кечмаган. Чунки, адирлик ва қирларни текислаб, тоғларни тешиб йўл ўтказишни ўзи бўлмайди. Бунинг учун жуда катта куч, машаққатли меҳнат ва албатта юксак ақл-заковат бўлиши талаб этилади. Кейин, йўлларни қуриш ўзига яраша маблағ, юқори даражадаги сарф-харажатларни сарфланишини тақозо этган. Лекин, бизларнинг заҳматкаш ота-боболаримиз ўша 1950 чи, урушдан кейинги тикланиш йилларидаги оғир шарт-шароитларга қарамасдан бу каби аср қурилишларини бир нечасини қуришган ва биз келажак авлодлар фойдаланишлари учун мерос қилиб қолдириб кетишган.

Халқимизнинг фидокорона меҳнатлари эвазига барпо этилган Қамчиқ довонидаги автомобил йўлининг аҳамияти ҳамма вақт баланд бўлиб келган. Аввал ҳам шундай бўлган, ҳозир ҳам шундай ва бундан кейин ҳам шундай бўлади. Бу инкор этиб бўлмас ҳақиқатлигича қолаверади. Лекин, ушбу йўлнинг кадр-қиммати 1991 – 2016 йилларда ҳар қачонгидан анча юқори бўлган. Негаки, 1991 йилдан 2016 йилгача бўлган йигирма беш йил давомида Фарғона водийси билан асосий алоқа Қамчиқ довонидаги автомобил йўли орқали амалга оширилган.

ХУЛОСА

1960, 1970, ва 1980 йилларда Республикамиз ҳудудида йўл қурилиши борасида кенг миқёсдаги ишлар олиб борилди. Хусусан, ўтган асрнинг «60-80-й.ларда Тошкент – Чиноз, Тошкент автомобиль халқа йўли, Самарқанд халқа йўлининг 1-навбати, Нурота – Боймурот – Оқтов, Қўқон айланма йўллари ва бошқалар фойдаланишга топширилди... 80-й.ларнинг 2-ярмидан халқ хўжалигида юкларнинг 90% дан кўпроғи автомобиль транспортида ташилди». Дарҳақиқат, собиқ иттифоқ давлатининг энг ривожланган даврлари ҳисобланган 1960, 1970, ва 1980 йилларда кўп соҳаларда жуда катта ижобий ўзгаришлар содир бўлганини тан олмай иложимиз йўқ. Хусусан, йўллар қурилиши борасида ҳам кенг



миқёсдаги ишлар борилди. Иттифоқдош Республикаларнинг бир-бири билан боғловчи йўллар тармоғи қуриб битказилди. Давлат миқёсидаги магистрал йўллар билан бирга маҳаллий йўлларга ҳам имкон қадар эътибор қаратилди. Транспорт ҳаракатланиши мумкин бўлган аксарият худудлар замонавий йўллар билан ўзаро туташтирилди. Чекка-чекка қишлоқларга ҳам асфальт йўллар етиб борди. Йўл қурилиши учун керак бўладиган асфальт ва бошқа зарур қоришмаларни тайёрлайдиган завод ва корхоналар ишга туширилди.

REFERENCES

1. Ўзбекистон миллий энциклопедияси. А – харфи. «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти. Тошкент. 133 -бет. www.ziyouz.com кутубхонаси.
2. GEOGRAFIYA. Jahon iqtisodiy-ijtimoiy geografiyasi. – Т.: О‘zbekiston, 2019. – В. 61.
3. GEOGRAFIYA. О‘zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. – Т.: О‘zbekiston, 2019. – В. 92.
4. Парсонс Толкотт. Система современных обществ. – Москва: АспектПресс, 1998. – С. 20.
5. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.
6. Salimov B.L. Expression of Dialectic Categories in the Individual’s Social Life // openaccessjournals.eu. International Journal of Innovative Analyses and Emerging Technology. Volume: 1, Issue 4, 2021. -P.16-18.
7. Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.
8. Salimov Baxriddin Lutfullaevich. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.