

TRANSPORT TARMOQLARINING SURXONDARYO VOXASI IQTISODIYOTIDAGI AXAMIYATI

Kenjayev Nurolim

Sharof Rashidov nomidagi

Samarqand davlat universiteti Tarix fakulteti

“Tarixshunoslik va manbashunoslik” kafedrası magistranti

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada transport tarmoqlarining Surxondaryo voxasi iqtisodiyotidagi axamiyati o‘rni haqida batafsil ma’lumotlar keltirilgan.

***Kalit so‘zlar:** Sovet xokimiyati, transport taraqqiyoti, temir yo‘l, avtomobil yo‘l tarmoqlari, transport sohasi, Surxondaryo viloyati, avtomobil sanoati.*

ANNOTATION

This article provides detailed information about the importance of transport networks in the economy of the Surkhandarya region.

***Key words:** Soviet power, transport development, railway, highway networks, transport sector, Surkhandarya region, automobile industry.*

Jahon transport tizimida suv va xavo transportlarining burchi juda kattadir. Ayniqsa, xalq xo‘jaligi taraqqiyotida suv transportining axamiyatini aloxida ko‘rsatib utish zarur. Transportning ushbu turi arzon va qulay bulib, katta miqdordagi yuklarni kerakli manzilga yitkazib bera oladi, qolaversa, suv transporta mamlakat taraqqiyotida muxim rol uynaydi. Agar yir yuzidagi yuksak rivojlangan davlatlarga nazar tashlasak, ularning xammasi dengiz yoki jahon okeaniga chiqish imkonini beruvchi yirik dayo buylarida joylashganligiga guvox bo‘lamiz.

Turkiston ulkasi chor Rossiyasi istilosidan sung Amudaryo buylab chegara

xududlarida uz istexkomlarini qurdiradi. Ularni birlashtirish, oziq-ovqat va boshqa ta'minotni keltirish uchun flotiliya zarur edi. Shuni hisobga olgan general M.N.Annenkov 1885-yilda Amudaryo uchun xarbiy flotiliya tashkil etishni taklif qiladi. Uning fikricha, flotiliya xarbiy extiyojlarga xizmat qilish bilan bir qatorda zarur bulgan yuklarni tashishda muxim axamiyatga ega edi. 1887-yil 13-noyabrda tashkil etilgan Amudaryo flotiliyasi Petro-Aleksandrovsk, Chorjuy, Karki, Termiz shaxarlarini daryo orqali bog'lash bilan birga savdo-sotiq rivojiga xam ijobiy ta'sir ko'rsatdi [1]. Bu xakda Turkiston general-gubernatori shunday degandi: «Amudaryo flotiliyasining tashkil etilishi bizning Amudaryoga bulgan tuda va ajralmas xukmronligimizni xar kimga va barchaga anglatib turadi» [2].

1888-Yili Chorjuy shaxrida Amudaryo xarbiy flotiliyasining birinchi «Qar'» va «Qariqa» nomli paroxodlari keltirildi. Usha vaqtda ular daryo transportidagi yangilik edi. Bu kemalar 520 ot kuchiga ega bulib, temir yo'l orqali tashib keltiriladigan Boku neftining mazutlari bilan xarakatlanar edi. 1894-yilning avgust oyida Chorjuydan Termizga birinchi katerlar guruxi pochta va yuklarni quriqlash uchun keldi. Shunda ular Surxondaryoning ichkarisiga ikki kilometr ga yurib, uzlarining qarorgoxlarini tashkil qilmoqchi buldilar. Kech kuzda Surxon daryosida suv kamayganligi bois qarorgox quruqlikda qolib ketdi. 1896-yilga kelib qarorgox Amudaryo bo'yiga kuchirildi [3].

1931-yilda Vaxsh voxasidagi kanal qurilishiga asbob-uskunalar, elektrostansiya jixozlari, sement, yoqilg'i materiallari Termiz daryo porti kemalari orqali olib kelinib, yuklar quyi Panj pristaniga yitkazib berilgan. Agar 1933-yilda tashilgan yuk xajmi 197,3 ming tonnani tashkil qilgan bulsa, 1937-yilga kelib, 464 ming tonna yuk tashishga erishildi.

1941-yilning 6-martida Surxondaryo viloyati tashkil etilganidan keyin Termiz daryo portining xam yuk utkazish quvvati ancha usdi, yuklarning turlari xam kupaydi. Daryo orqali g'alla, kumir, yog'och, tuz, sement, metall, paxta urug'i va tolasi, mineral ug'itlar, neft' maxsulotlari katta xajmda tashila boshlandi.

1950-yillarning o'rtalariga kelib, daryo buyi tumanlari va Afgoniston bilan savdo

aloqalarining kuchayishi eksport va import xajmi ortib borishi natijasida kemalarda yuk tashish xajmi yanada ortdi. 1950-yillarning o'rtalarida Chorjuydan Yangi Urganch va Qung'irotgacha temir yo'llar tortilgach, O'rta Osiyo kemachiligining iqtisodiyotdagi o'rni bir qadar pasaydi. Lekin kemalar uchun yuk tashish xajmi, daryobuyi tumanlari va Afgoniston bilan savdo aloqalarining kuchayishi, eksport va import xajmining ortib borishi natijasida, Amudaryoda kemachilik xizmatiga talab kamaymadi [4].

Afgoniston Respublikasidan SSSR xududiga (Turkmaniston Respublikasining Kelif tumani tarafdan) Amudaryo orqali gaz olib utish va gaz quvurlarini Buxoro-Ural magistraliga olib borib ulashda kemachilik xizmatlariga extiyoj ortdi, ya'ni shu qurilishga minglab tonna truba va xar xil asbob-uskunalarni yitkazib berishdek muxim vazifa daryochilarga topshirildi. Yangi yuk oqimi uchun ikki yo'nalish: biri-O'zbekiston porti-Termiz, ikkinchi Turkmanistonning Mukri pristani tanlanib, yuk tashish rejalari ishlab chidildi. 1952-yil noyabr oyining oxirida yangi yuk tashish yo'lining startlentasini "Termiz" teploxodi ekipaji a'zolari "Doneqk" barjasidan turib uzdilar. Ular Afgonistonga birinchi partiya trubalarni yitkazib berdilar.

Termiz daryo portining yillik yuk tashish xajmi yiliga 2,5 mln. tonnani tashkil etadi. Termiz porti jamoasi barcha turdagi maxsulotlarni xamda BMTning insonparvarlik yuklarini Tojikiston, Turkmaniston, Qozog'iston va Afgoniston Respublikalariga yitkazib bermokda. Termiz daryo portining xalqlar o'rtasidagi dustlik va tashqi iqtisodiy aloqalarni mustaxkamlashdagi roli nixoyatda katta. Ana shu port orqali qushni Afgoniston va boshqa kurgina mamlakatlarga turli xil xalq xujaligi yuklari etkazib berilmoqda.

Shuningdek, kushni Tojikiston va Turkmanistonning yuklarini xam tashishda katta kulayliklar yaratildi. O'zbekistonning tashqi iqtisodiy aloqalarida muxim ahamiyatga ega bulgan Termiz daryo porti Termiz shaxrining iqtisodiy xujalik faoliyatida xam uziga xos urin tutadi. Shuning uchun xam portni yanada takomillashtirish va xizmat ko'rsatishini yaxshilash maqsadida "Termiz daryo porti" ishlab chiqarish birlashmasi tarkib topdi. Unga "Termiz daryo porti", suv yo'lining

Termiz uchastkasi, kema ta'mirlash ustaxonalari birlashtirildi. Shu munosabat bilan 1953-yilda qurilgan va 20,5 gektar maydonni uz ichiga olgan ma'muriy-boshqaruv va texnik xizmat ko'rsatish xamda omborxonalar tuliq qayta ta'mirlandi. Termiz daryo porti tashqi savdo yuklariga muljallangan sigimi 10 ming tonna bulgan yopiq va 100 ming tonna yukka muljallangan ochiq omborlarga ega. Ularda yuk tushirish va ortish zamonaviy mexanizmlar bilan tulik ta'minlandi [5] Xalqaro yuklarni qabul qilish va eksport yuklarini junatish maydonlari maxsus fumigaqiya kameralariga ega buldi. Port muntazam ravishda "Termiz port – eksport" temir yo'l stansiyasi bilan bog'landi, yangidan 6 km uzunlikdagi ichki port shoxobcha yo'li va quvvati 7000 t/sutka bulgan neft quyish prichallari (neft saqllovchi omborlarga muljallangan maxsus tuxtash joyi) qurildi va ularda muntazam tarzda ish jarayonlari tashkil etildi.

Flotning tarkibi ancha eskirgan bulib, yuk tashish ishlari bilan band suzuvchi transport vositalarining 37% 25 yildan ortiq, 16 % 20-25 yilgacha, 18 % 10-15 yilgacha, 20 % 5-10 yilgacha va atigi 9% 5 yilgacha bulgan davrda ekspluatatsiya qilinib kelinayotgan transport vositalarini tashkil etdi. Daryo floti tarkibida 8 ta gurux suzuvchi moslama, 2 ta suzuvchi ekskavator, 12 ta shatakka oluvchi xamda 15 ta kema qatnovini belgilovchi teploxodlar mavjud edi. Xalq xujaligi yuklarini asosan Termiz-Xayraton yo'nalishida tashish yo'lga quyilgan.[6]

O'rta Osiyo suv transportining yaratilishi va rivojlanishida daryo flotining YA.N. Pachebut, F.V.Nayanov, M.S.Nazarov, A.V.Arangel'skiy, B.P.Suvorov, D.A.Ochilov, S.V.Osipenko, V,V.Galomtkonov, G.G.Xudomyasov, M.YA.Goobrishl', I.S.Vvedenskiy, N.M.Ben, A.S.Pushenqov va boshqa tashkilotchilari katta xizmat va kuch sarfladilar.[7]

Termiz daryo portida 1970-yillarda mexnat unumdorligi ancha oshdi. Ilgari bu yirda paxta importida qiyinchiliklar yuzaga kelar edi. Yukni kemalardan yoki joyidan joyiga kuchirish va 300 tonnalik yuk barjalariga ortish uchun turt kun vaqt ketar edi. 1970-Yili portda 5 tonnalik «Ganq» markali yuk kranlaridan foydalanib, xorijga yuboriladigan yuklarni qisqa muddatlarda temir yo'l vagonlariga yuklandi. Dare portida «4004» markali elektr yuk ortgichidan foydalanish yo'lga quyildi. Bu esa qul

mexnatini ikki martaga qisqartirish va yuklarni vagonga yuklash muddatini tejash imkonini berdi. Natijada xar Yili 5 ming sum mablag' tejaladigan buldi. Termiz daryochilari uslubi boshqa portlarda xam qullana boshlandi.[8]

1970-yillarning oxiri–1980-yillarning boshlarida Termiz daryo porti transportchilari leningradliklarning yuk tashish jarayonida vaqtni tejash tajribasini urganib, xayotda tadbiq etishdi. Termiz daryo porti bilan Tashqi transport ittifoqi («Soyuzvneshtans») o'rtasida kompleks musobaqa yo'lga quyildi. 1978-yilda port dispetcherligi xizmati bilan temir yo'l stansiyasi o'rtasida telefon aloqasi urnatilib, ishni dispetcherlik xizmat markazi bilan bog'lash imkoniyati yaratildi.[9]

O'zbekistonda aviasiya sosasining rivojlanishi ham uz tarixiga ega. O'zbekistonda samolyotlar ishlab chiqarish dastlab ikkinchi jadon urushi yillarida yo'lga quyildi. 1941-yilda Moskva viloyatidagi Ximki shadrida joylashgan aviasiya zavodi Toshkentga kuchirib keltirildi.[10]

Utgan davr mobaynida fuqaro aviasiyasi xizmati keng yo'lga quyilib. Surxondaryo aeroportida yangi xizmat ko'rsatish xududlari tashkil etildi va axoliga xizmat ko'rsatish ancha yaxshilanib bordi. Samolyotlarning uchish masofasi kupaydi. Masalan, Termiz aeroportidan 1940-yil 9,2 ming km, 1965-yil 50,4 ming km, 1970-yil 55,6 ming km, 1973-yil 57,8 ming km, 1975-yil 58,3 ming kilometr uchish amalga oshirildi.[11] Axoliga ko'rsatilayotgan aviasiya xizmatini takomillashtirish xalq xujaligi yuqlarini tashish, qishlok xujaligiga aviasiya xizmat ko'rsatishni yanada oshirish masalasi muxim tarmoqqa aylandi. Natijada Termiz aeroporti orqali yuk tashish saloxiyati yildan-yilga ortib bordi.

Shuni aloxida ta'kidlash kerakki, transportning zamonaviy xizmat ko'rsatish soxasi bulgan aviasiya tarmog'i yildan yilga yangi samolyotlar bilan ta'minlanib, yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish manzilgoxdari kupaya bordi. Axoliga aviasiya xizmati 1940-yilda 0,04 mln kishi, 1965-yilda 1,8 mln kishi, 1970-yilda 2,8 mln kishi, 1973-yilda 3,6 mln kishi, 1975-yilda 4,3 mln kishi hisobiga tugri keldi [12]. 1974-yilga nisbatan 1975-yil aviaqiyada yuk tashishning umumiy xajmi 23,1 foiz, yo'lovchi junatish esa 21 foizga oshdi.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. Логофет Д. Н. Бухарское ханство под русским протекторатом. Т. I. -СПб, 1911. -С. 218, 224-225.
2. Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами //Universum: общественные науки: электронный научный журнал. 2015. № 1-2 (12). -С. 9.
3. Хидиров Холмамат Жўраевич “Ўзбекистонда транспорт соҳаси; Натижалар ва муаммолар” Тошкент “Тафаккур авлоди” 2021. 32-бет.
4. Турсунов.С.Н., ва бошқалар, Сурхондарё тарихи. -Б.381.
5. Хидиров Холмамат Жўраевич “Ўзбекистонда транспорт соҳаси; Натижалар ва муаммолар” Тошкент “Тафаккур авлоди” 2021. 37-бет.
6. Хидиров Холмамат Жўраевич “Ўзбекистонда транспорт соҳаси; Натижалар ва муаммолар” Тошкент “Тафаккур авлоди” 2021. 38-бет.
7. Хидиров Холмамат Жўраевич “Ўзбекистонда транспорт соҳаси; Натижалар ва муаммолар” Тошкент “Тафаккур авлоди” 2021. 3-бет.
8. Узбекистан в мировой экономике, – Ташкент, 1993.-С.53.
9. Виноградов Р. И., Пономарев А.Н. Развитие самолётов мира. – Москва, 1991. – С. 65.
10. Народное хозяйство Узбекской ССР 1975. – Ташкент, 1976.-С.233.
11. Народное хозяйство Узбекской ССР 1975. – Ташкент, 1976.-С.234.
12. “Ленин байроги” газетаси. 1975 й, №151, 31-июн. -Б.2.