

<https://hstryres.uz/journal/index.php/makro>

2026, № 4 (16)

ISSN-3030-3761



ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
Илмий журнали

ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
Научный журнал

HISTORICAL RESEARCHES
Scientific journal

ТОШКЕНТ-2026

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосори:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief editor:

Шакиров Иляс Рахимзянович
т.ф.ф.д., (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

ТАҲРИР ҲАЙЪАТИ
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ
EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор, Академик
Ўзбекистон Миллий университети
Сулейманов Рустам Хамидович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Муминов Алишер Гаффарович
Сиёсий фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Зуев Андрей Сергеевич
тарих фанлари доктори, профессор
Новосибирск Давлат университети
Ишанхуджаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулов Ахмад Баймахаматович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Габриэльян Софья Ивановна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Убайдуллаева Барно Машрабжоновна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Очилдиев Файзулла Бобокулович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Саидбобоев Зокиржон Абдукаримович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Азизов Илдар Рафаэлевич
Сиёсий фанлари доктори (DSc)., доцент
Бизнес ва тадбиркорлик Олий мактаби

Гаффоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори, профессор
Самарқанд давлат университети
Сиддиков Равшан Бердимуратович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Тухтабеков Козимбек Азимбекович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Бабабеков Акбар Давурбаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Бахранов Шерзод Таштурсунович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Жамоат ҳафсизлиги университети
Алиназарова Дилдора Валишеровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулова Шахноза Боймухамматовна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Навоий Давлат педагогика институти
Нормуродов Дилмурод Рахматуллаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Абдулаева Нигора Санжаровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Америка технологиялар университети
Тоғаев Жасур Эркинович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Усаров Умид Абдумавлянович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Эшқувватов Бобир Валикул ўғли
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)., доцент
Ўзбекистон Миллий университети

Контакт редакции журнала
Город Ташкент, улица Мирзо Голиба,
Исторический факультет
Национального Университета
Узбекистана имени Мирзо Улугбека
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Тел: +998900382203

Contact Editors of journal
Tashkent city, street of Mirzo Golib,
Faculty of history of the National
university of Uzbekistan named after
Mirzo Ulugbek
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Phone: +998900382203

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

1	Akbarov Ravshan Xalimovich JADIDLAR MA'RIFATCHILIK FAOLIYATINI YOYISHDA "TARJIMON" GAZETASINING O'RNI	4
2	Ахрарова Амалия Искандеровна ЭВОЛЮЦИЯ ФОРМАТОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ЯПОНИИ: СТАНОВЛЕНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ДИАЛОГА	14
3	Бахранов Шерзад Таштурсунович ЎЗБЕКИСТОН ССР САБЗАВОТ-ПОЛИЗ ЭКИНЛАРИ ВА КАРТОШКА ИЛМИЙ – ТАДҚИҚОТ ИНСТИТУТИ ФАОЛИЯТИ ТАРИХИДАН	27
4	Israilov Nodir Raximjonovich XVI ASR FRANSUZ SHARQSHUNOSLARI ASARLARIDA AMIR TEMUR HAYOTI VA DAVLATCHILIK FAOLIYATINING TADQIQ ETILISHI	39
5	Kandaxarov Anvarjon Xasanovich BUXORO XONLIGIDA JO'YBOR XOJALARINING IQTISODIY QUDRATI: SHAKLLANISH OMILLARI VA IJTIMOY-SIYOSIY TA'SIRI	45
6	Mamajonov Soyibjon Xalilovich AMIR TEMUR VA TO'XTAMISHXON MUNOSABATLARI YOZEF FON XAMMER-PURGSHTAL TALQINIDA	52
7	Mahkamova Zulxumor Murodjon qizi TURKISTON ASSRNING SOLIQ SIYOSATI TARIXIDA KADRLAR TARKIBINING AKS ETISHI	58
8	Mirzayeva Zaxra Xayritdinovna KO'RGAZMA ORTIDAGI IMPERIYA: KAUFMAN DAVRIDA TURKISTONDA MUSTAMLAKACHILIK SIYOSATINING NAMOYON BO'LISHI	64
9	Normurodov Dilmurod Raxmatullayevich TO'SKENT VOHASINING QADIMGI VA RIVOJLANGAN ORTA ASRLAR DAVRI TARIXI VA MADANIYATIGA OID YOZMA MANBALAR XUSUSIDA	71
10	Nuridinov Turdali Qambarovich., Haydaraliyev Xushnud Muso-zoda QO'QON XONLIGIDA AHOLINING OMMAVIY ISHLARGA JALB ETILISHI TARIXSHUNOSLIGI	85
11	Nuridinov Turdali Qambarovich., Haydaraliyev Xushnud Muso-zoda QO'QON XONLIGI-XITOIY O'RTASIDAGI DIPLOMATIK ALOQALAR XORIJIY TADQIQOTCHILAR TALQINIDA	90
12	Raxmankulova Matluba Bayxurazovna XX ASR BOSHLARIDA G'ARBDA TEMURIYLAR KITOBAT SAN'ATINING O'RGANILISHI	96
13	Razzokova Nigora Olimjon kizi INCLUSIVE EDUCATION PRACTICES AND THEIR IMPACT ON LINGUISTICALLY DIVERSE LEARNERS IN MULTICULTURAL CLASSROOMS	107
14	Sadirov Aziz Sirojiddinovich MUSTAQILLIK ARAFASIDA QASHQADARYO VILOYATIDA YO'L TRANSPORT INFRAUZILMASINING SHAKLLANISH VA RIVOJLANISH JARAYONLARI	113
15	Сиддиков Равшан Бердимуратович ЎЗБЕКИСТОН ОЛИЙ ТАЪЛИМ ТИЗИМИНИНГ ХАЛҚАРОЛАШУВИ ТАРИХИГА ДОИР (1997-2016)	120

Sadirov A. S.

«Ijtimoiy va gumanitar fanlar» kafedrası mustaqil tadqiqotchisi

Qarshi davlat texnika universiteti

Sadirovaziz81@gmail.com

MUSTAQILLIK ARAFASIDA QASHQADARYO VILOYATIDA YO'L- TRANSPORT INFRATUZILMASINING SHAKLLANISH VA RIVOJLANISH JARAYONLARI

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada O'zbekiston mustaqilligi arafasida Qashqadaryo viloyatida yo'l-transport infratuzilmasining shakllanishi va rivojlanish jarayonlari tarixiy jihatdan tahlil qilingan. Viloyatdagi avtomobil yo'llari, temir yo'l tarmoqlari, ko'priklar va transport xizmatlarining holati, ularni barpo etish hamda rekonstruksiya qilish ishlari yoritilgan. Shuningdek, yo'l-transport tizimining hudud iqtisodiyoti, sanoat korxonalari, qishloq xo'jaligi va aholi punktlari o'rtasidagi aloqalarni rivojlantirishdagi o'rni ochib berilgan. Sovet davrining so'nggi yillarida sohada mavjud bo'lgan moddiy-texnik, tashkiliy va moliyaviy muammolar hamda ularning transport qatnoviga ta'siri ko'rsatib o'tilgan. Tadqiqot natijasida mustaqillik arafasida shakllangan yo'l-transport infratuzilmasi viloyatning keyingi ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti uchun muhim asos bo'lib xizmat qilgani asoslangan.

Kalit so'zlar: Qashqadaryo viloyati, yo'l-transport infratuzilmasi, avtomobil yo'llari, temir yo'l, transport tizimi, ko'priklar, hududiy rivojlanish, iqtisodiy aloqalar, mustaqillik arafasi, transport xizmatlari.

KIRISH

Mustaqillikning dastlabki yillarida iqtisodiy aloqalarning uzilishi, giperinflyatsiya va milliy valyutaning joriy etilishi jarayonidagi moliyaviy qiyinchiliklar yo'l xo'jaligini davlat tomonidan to'liq moliyalashtirish imkonini cheklab qo'ydi. Shu bilan birga, O'zbekistonning milliy yuk va yo'lovchi tashish transportlari qo'shni respublikalar (Tojikiston va Turkmaniston) hududi orqali o'tishga majbur edi, bu esa iqtisodiy va siyosiy jihatdan tranzit qaramlikni keltirib chiqardi. Qashqadaryoni respublika markazi bilan bog'lovchi yagona xavfsiz transport koridorini yaratish zarurati tug'ildi.

1990-yil boshlariga kelib, Qashqadaryo viloyatida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining uzunligi bor-yo'g'i 4200 km ni tashkil etar, shundan atigi 35 foizi qattiq qoplamali (asfaltlangan) yo'llar toifasiga kirardi[1]. Ayniqsa, tumanlararo ahamiyatga ega bo'lgan Qarshi–Kasbi, Kitob–Shahrisabz, G'uzor–Qamashi yo'nalishlaridagi yo'l qoplamalarining 60 foizdan ortig'i yaroqsiz holga kelib qolgan edi.

O'zbekistonda transport infratuzilmasini rivojlantirish, undan foydalanish mexanizmlarini takomillashtirish, transport kommunikatsiyalarini modernizatsiya

qilish hamda yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tarixiga oid ilmiy adabiyotlar tahlili ushbu masala tarixchi, iqtisodchi, geograf, huquqshunos va transport sohasi mutaxassislari tomonidan muayyan darajada o‘rganilganini ko‘rsatadi.

TADQIQOTNING ASOSIY NATIJALARI

Sovet davridan meros qolgan yo‘l infratuzilmasining nochorligi Qashqadaryo iqtisodiyotining xomashyo asoratidan chiqishini qiyinlashtirdi. Ichki yo‘llarning nosozligi oqibatida 1990–1991-yillarda viloyatda yetishtirilgan meva-sabzavot va poliz mahsulotlarining qariyb 30 foizi iste‘molchiga yetib bormasdan, transport vositalarida nobud bo‘ldi [2]. Bu holat yangi tashkil etilayotgan mustaqil davlat boshqaruv organlari oldiga Qashqadaryoning yo‘l-transport tizimini tubdan isloh qilish va kommunikatsiya xavfsizligini ta‘minlash masalasini eng ustuvor vazifa qilib qo‘ydi.

1992–1993-yillarda Qashqadaryo viloyatida yo‘l transporti sohasida xususiylashtirish jarayonlari boshlandi. Avtotransport korxonalari aksiyadorlik jamiyatlariga aylantirildi. Biroq, dastlabki bosqichda tizimsiz yondashuv tufayli yuk tashish hajmi keskin kamaydi. Agar 1990-yilda viloyat avtotransport korxonalari tomonidan 24,5 million tonna yuk tashilgan bo‘lsa, 1993-yilga kelib bu ko‘rsatkich 11,2 million tonnaga tushib qoldi [3]. Ushbu yillar davomida Qashqadaryo viloyatida avtomobil yo‘llarining iqtisodiy funksiyasi kuchaygan davr bo‘ldi. Sanoat va qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini tashishda avtomobil transporti asosiy yukni o‘z zimmasiga oldi, biroq texnik baza va moliyaviy imkoniyatlar cheklanganligi sababli yo‘l sifatida keskin o‘sish kuzatilmadi.

1993–1994-yillarda transport sohasida bozor mexanizmlarining joriy etilishi investitsiyalar tanqisligi sharoitida kechdi. Faqatgina 1994-yil iyun oyida milliy valyuta – so‘mning muomalaga kiritilishi va Respublika yo‘l jamg‘armasining tashkil etilishi sohaga maqsadli moliyaviy oqimlarni yo‘naltirish imkonini berdi”[4].

Mustaqillikning dastlabki yillarida Qashqadaryo viloyati transport tizimida eng katta muammo Tojikiston va Turkmaniston temir yo‘llariga qaramlik edi. Shu sababli, avtomobil yo‘llari, xususan, dovon yo‘llari respublika iqtisodiyoti uchun hayot-mamot masalasiga aylandi [5]. 1995-yil 17-avgustda G‘uzor–Boysun–Qumqo‘rg‘on temir yo‘l liniyasini loyihalashtirish va qurish masalalari bo‘yicha dastlabki hukumat qarori qabul qilingan. Keyinchalik 2003-yilgi hukumat qarorida ushbu 1995-yilgi qaror mazkur yirik infratuzilmaviy loyihaning huquqiy asosi sifatida eslatib o‘tilgan[6]. Bu qaror Qashqadaryo viloyatida temir yo‘l infratuzilmasini kengaytirish tarixida muhim bosqich bo‘ldi. G‘uzor–Toshguzar–Dehqonobod yo‘nalishining strategik ahamiyati oshdi.

1996–1998-yillarda Qashqadaryo viloyati hududidan o‘tuvchi A-380 “G‘uzor–Buxoro–Nukus–Deynov” xalqaro avtomagistralining boshlang‘ich nuqtasi bo‘lgan G‘uzor–Qarshi qismini xalqaro andozalar darajasida qayta qurish ishlari jadallashdi[7]. Ushbu yo‘nalish viloyat iqtisodiyoti uchun “hayot arteriyasi” hisoblanib, Sho‘rtan gaz-kimyo majmuasi (qurilishi 1998-yilda boshlangan) mahsulotlarini g‘arbiy yo‘nalishda eksport qilishning asosiy poydevori edi.

1996-yilda ushbu xalqaro ahamiyatdagi magistrallarning viloyat hududidan o'tuvchi qismlarining umumiy texnik yaroqlilik darajasi 55 foizni tashkil etgan edi. Ushbu ko'rsatkich sovet davridan qolgan yuk ko'tarish quvvati pastligi va asfalt qoplamasining shiddatli og'ir tonnali yuklar oqimiga bardosh bera olmaganidan dalolat beradi. Biroq 1996–2000-yillar oralig'ida hukumat tomonidan yo'naltirilgan maqsadli kapital mablag'lar evaziga ushbu ko'rsatkich 2000-yil yakuniga kelib 78 foizga yetkazildi. Bu davrda xalqaro va respublika ahamiyatidagi yo'llarni ta'mirlash va saqlash uchun ajratilgan mablag'lar ajratilgan smeta-loyiha rejalariga nisbatan 90-95 foizlik ko'rsatkich bilan deyarli to'liq moliyalashtirildi. Bunday yuqori moliyaviy barqarorlik Respublika yo'l jamg'armasining markazlashtirilgan fondlari hamda ilk bor jalb etilgan xorijiy investitsiya resurslari hisobidan ta'minlandi [8].

Aksincha, voha iqtisodiyotining ichki qon tomirlari hisoblangan mahalliy, tumanlararo va qishloqlararo avtomobil yo'llarida butunlay teskari inqirozli manzara kuzatildi. 1996-yilda mahalliy ahamiyatdagi yo'llarning texnik jihatdan qoniqarli va yaroqlilik darajasi 40 foizni tashkil etgan bo'lsa, keyingi besh yillik turg'unlik oqibatida, ya'ni 2000-yilga kelib bu ko'rsatkich keskin ravishda 22 foizga tushib ketdi. Buning bosh iqtisodiy sababi – davlat byudjetidagi defitsit sharoitida mahalliy infratuzilmaga mablag' ajratishning "qoldiq prinsipi" asosida amalga oshirilgani bo'ldi. Ushbu davrda mahalliy va qishloq yo'llarining real ehtiyojlariga nisbatan moliyalashtirish darajasi bor-yo'g'i 10-12 foiz atrofida cheklandi.

Ushbu moliyaviy uzilish voha qishloqlarida jiddiy iqtisodiy asoratlarni keltirib chiqardi. Sobiq kolxoz va sovxozlar balansida bo'lgan minglab kilometr ichki yo'llar yangi tashkil etilgan shirkat xo'jaliklarining moddiy imkoniyati yo'qligi sababli mutlaqo qarovsiz qoldi. Yo'llardagi bunday chuqur nomutanosiblik xalqaro magistrallar bo'yida joylashgan yirik sanoat markazlarining (Qarshi, Muborak, G'uzor) tez sur'atlar bilan rivojlanishiga, biroq agrar tumanlarning (Chiroqchi, Kasbi, Nishon, Yakkabog') ichki bozorlar bilan logistik aloqasi uzilib, iqtisodiy jihatdan oqsashiga olib keldi.

2001–2005-yillar Qashqadaryo transport infratuzilmasi tarixida “tub burilish davri” bo'ldi. 2003-yil 24-yanvarda “Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on” yangi temir yo'l liniyasi qurilishini jadallashtirish to'g'risida Vazirlar Mahkamasi qarori qabul qilindi. Unda Toshguzar–Dehqonobod va Boysun–Qumqo'rg'on uchastkalari bo'yicha loyihalash-qurilish ishlarini amalga oshirish vazifalari belgilandi[9]. Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on temir yo'li qurilishining boshlanishi munosabati bilan Dehqonobod tumanining eng chekka va borish qiyin bo'lgan tog'li hududlariga yirik yo'l-qurilish texnikalari safarbar etildi. Temir yo'l qurilishini moddiy-texnik resurslar bilan ta'minlash uchun parallel ravishda 110 km dan ortiq yangi texnik avtomobil yo'llari qurildi va mavjudlari rekonstruksiya qilindi[10].

O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasining ma'lumotlariga ko'ra, 2003-yilda Qashqadaryo viloyatida yo'l qurilishi sohasiga kiritilgan investitsiyalar hajmi 2000-yilga nisbatan 3,4 barobarga oshdi [11]. Davriy matbuot ushbu qurilishni “Asr voqeligi” sifatida baholadi. Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on loyihasi nafaqat temir yo'l, balki Qashqadaryoning janubiy darvozasi bo'lgan

Dehqonobod tog‘li qishloqlariga zamonaviy asfalt yo‘llar, ko‘priklar va aloqa tizimlarini olib kirgan infratuzilmaviy inqilobdir [12].

2006-yilda Qashqadaryo viloyatida avtomobil yo‘llarini qurish, rekonstruksiya qilish va kapital ta‘mirlash ishlari uchun davlat va mahalliy jamg‘armalardan jami 12,4 milliard so‘m miqdorida mablag‘ yo‘naltirildi. Bu mablag‘ evaziga asosan mavjud yo‘llarning eskirgan qismlarini yamash va saqlash ishlari bajarilib, yil yakuniga ko‘ra xalqaro andozalar talablari asosida to‘liq rekonstruksiya qilingan yo‘llar hajmi atigi 18 kilometrni tashkil etdi [13]. Ushbu boshlang‘ich davr infratuzilmada yuk tashish xavfsizligi va tezligi bo‘yicha tub burilish yasashga o‘zgarish qilar edi va tarmoqdagi barcha ko‘rsatkichlar tahlili uchun boshlang‘ich (baza) nuqta bo‘lib xizmat qildi.

2007-yil 26-oktabrda Prezidentning PQ-717-sonli “Toshguzar–Boysun–Qumqo‘rg‘on yangi temir yo‘l liniyasidan foydalanishni tashkil etish to‘g‘risida”gi qarori qabul qilindi. Qarorda ushbu liniya Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarini respublikaning boshqa hududlari bilan ishonchli bog‘lovchi yagona temir yo‘l kommunikatsiyalari tizimini shakllantirgani qayd etildi [14]. Qaror natijasida loyihaning temir yo‘l qismi 2007-yilda to‘liq bitkazildi. Qashqadaryoning janubiy tumanlari transport infratuzilmasini tubdan yaxshiladi. Bu esa Qashqadaryo viloyati janubiy O‘zbekistonning temir yo‘l-logistika tizimidagi tayanch hududga aylandi. Avtomobil transportiga tushadigan yuk bosimining bir qismi temir yo‘lga o‘tishiga sababchi bo‘ldi.

2008-yilga kelib, viloyatning tranzit logistik salohiyatini oshirish maqsadida, Sho‘rtan va Muborak sanoat komplekslarini to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘lovchi avtomagistral qismlarini modernizatsiya qilish boshlandi. Natijada sohaga ajratilgan yalpi mablag‘lar hajmi 2006-yilga nisbatan ikki barobarga oshib, 24,8 milliard so‘mga yetdi. Investitsiyalar oqimining bu tariqa kengayishi muhandislik ishlari hajmini ham oshirdi va kapital rekonstruksiya qilingan xalqaro ahamiyatdagi yo‘llar uzunligi yillik 35 kilometrga yetkazildi [15]. Yo‘l qoplamasining yaxshilanishi, ko‘rinish darajasining kengayishi va yo‘l belgilarining xalqaro standartlar asosida o‘rnatilishi natijasida, viloyat hududidan o‘tuvchi xalqaro magistrallarda sodir bo‘ladigan yo‘l-transport hodisalari (YTH) soni boshlang‘ich davrga nisbatan 4,2 foizga kamayishiga erishildi.

2006–2010-yillarda viloyatda yo‘l qurilishini moliyalashtirish manbalari diversifikatsiya qilindi. Respublika Yo‘l jamg‘armasi mablag‘lari bilan bir qatorda, Osiyo taraqqiyot banki (OTB) va Arab koordinatsiya guruhining xorijiy kreditlari jalb etila boshlandi. 2009–2010-yillarda M-39 xalqaro yo‘lining G‘uzor tumanidan o‘tuvchi 40 km lik qismi hamda A-380 yo‘lining Qarshi–Muborak yo‘nalishidagi parchalari tsement-beton va yangi turdagi asfalto-beton qoplamaga o‘tkazildi [16].

2010-yil yakunlariga kelib, Milliy avtomagistral dasturining viloyatdagi ijrosi o‘zining eng yuqori cho‘qqisiga chiqdi. Bu yilda Qashqadaryo yo‘l xo‘jaligiga ajratilgan yalpi mablag‘ miqdori reaktiv sur‘atda o‘sib, 56,1 milliard so‘mni tashkil etdi (bu 2006-yildagiga nisbatan qariyb 4,5 barobar ko‘pdir). Bunday yirik moliyaviy inyeksiya tarkibida Osiyo taraqqiyot bankining uzoq muddatli kredit liniyalari va investitsiyalari salmoqli o‘rin tutdi [17]. Natijada bir yilning o‘zida 72 kilometrlik xalqaro magistral yo‘li (xususan, A-380 yo‘lining Qarshi–Muborak va

M-39 yo'lining G'uzor tumanidan o'tuvchi qismlari) jahon andozalari darajasidagi birinchi texnik toifali, tsement-beton qoplamali tezyurar yo'nalishga o'tkazildi.

Ushbu keng ko'lamli muhandislik ishlari nafaqat iqtisodiy, balki ulkan ijtimoiy samara berdi. Qarama-qarshi harakatlanish yo'laklarining monolit beton to'siqlar (Nyu-Jersi to'siqlari) bilan taqsimlanishi, zamonaviy transport bog'lamalari va tun osidagi yoritish tizimlarining joriy etilishi natijasida, viloyat bo'yicha xalqaro va respublika ahamiyatidagi yo'llarda sodir bo'ladigan og'ir oqibatli yo'l-transport hodisalari ko'rsatkichining 11,5 foizga keskin kamayishi ta'minlandi [18]. Bu ko'rsatkich yo'l infratuzilmasiga kiritilgan har bir so'm investitsiya nafaqat logistika tezligini oshirgani, balki voha hududida insonlar hayoti va xavfsizligini ta'minlashning eng muhim omili bo'lib xizmat qilganini ilmiy jihatdan isbotlaydi.

2011–2015-yillar oralig'ida Qashqadaryoda "Qarshi aylanma avtomobil yo'li" loyihasi amalga oshirildi. Bu loyihaning maqsadi – tranzit yuk transport vositalarini Qarshi shahar markaziga kiritmasdan, to'g'ridan-to'g'ri Surxondaryo, Buxoro va Samarqand yo'nalishlariga yo'naltirish edi [19].

Shu bilan birga, 2012–2015-yillarda "Obod turmush yili" va "Farovonlik yili" dasturlari doirasida viloyatning 120 dan ortiq qishloq fuqarolar yig'inlaridagi ichki yo'llarga qum-shag'al aralashmasi to'shaldi va 450 km qishloq yo'llari to'liq asfaltlandi[20]. 2015-yil yakunlariga ko'ra, viloyatda yuk aylanmasi tarkibida avtomobil transportining ulushi 84,5 foizni tashkil etib, yetakchi o'ringa chiqdi.

XULOSA

Xulosa qilib aytganda, davlatning transport siyosati dastlab tranzit qaramlikdan chiqish (1990-yillar), so'ngra ichki integratsiyani ta'minlash (2000-yillar) va yakunda xalqaro transport xabiga aylanish (2010-yillar) bosqichlaridan iborat bo'lganini ko'rsatadi. Viloyatda yo'l infratuzilmasining yaxshilanishi Sho'rtan GKM, Muborak GNEZ va Dehqonobod kaliy zavodi kabi sanoat gigantlarining barpo etilishi hamda mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy barqarorligini ta'minlashda multiplikativ samara berdi.

FOYDALANILGAN MANBA VA ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Qashqadaryo viloyati davlat arxivi, 45-fond, 1-ro'yxat, 12-ish, 4-b.
2. O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi, 1991, 78-b.
3. Qashqadaryo viloyati statistika boshqarmasi joriy arxivi, 1994, 14-b.
4. Abdullayev X. O'tish davrida O'zbekiston transport tizimidagi tarkibiy islohotlar // Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar. – Toshkent, 2014. – № 2. – B. 12.
5. Ergashev Sh. Mustaqil O'zbekistonda transport kommunikatsiyalarining rivojlanishi: Tar. fan. dok. ... diss. – Toshkent, 2004. – B. 112.
6. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 24-yanvardagi 43-son qarori
7. O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi, 1998, 44-b.
8. To'rayev A. Janubiy O'zbekiston iqtisodiy infratuzilmasi. – Toshkent: Fan, 2002. – B. 89.

9. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2003-yil 24-yanvardagi 43-son qarori.
10. O‘zbekiston Milliy arxivi, M-9-fond, 2-ro‘yxat, 315-ish, 77-b.
11. O‘zbekiston iqtisodiy ko‘rsatkichlari to‘plami, 2004, 112-b.
12. Xalq so‘zi, 2004-yil, 18-sentyabr.
13. Qashqadaryo viloyati statistika boshqarmasi. Qashqadaryo viloyatining ijtimoiy-iqtisodiy ko‘rsatkichlari: yillik statistik to‘plam. – Qarshi, 2007. – B. 142-145.
14. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2007-yil 26-oktabrdagi PQ-717-son qarori.
15. O‘zMA,. M-9-fond, 4-ro‘yxat, 512-ish, 44-51-varaqlar.
16. Qashqadaryo viloyati yo‘llardan foydalanish boshqarmasi hisoboti, 2010, 41-b.
17. Qashqadaryo viloyati hokimligi joriy arxivi. 2010-yilda viloyatda O‘zbekiston Milliy avtomagistrali dasturining ijro etilishi va xorijiy moliya institutlari mablag‘larining o‘zlashtirilishi to‘g‘risidagi yakuniy tahliliy ma’lumotnoma. 56-fond, 1-ro‘yxat, 189-ish, 12-24-b.
18. Qashqadaryo viloyati Ichki ishlar boshqarmasi Yo‘l harakati xavfsizligi boshqarmasi (YHXB) tahliliy materiallari. Viloyat hududidan o‘tuvchi xalqaro va davlat ahamiyatidagi avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini ta’minlash va avariyalarni kamaytirish dinamikasi (2006–2011-yy.). – Qarshi, 2011. – B. 4-9.
19. O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari milliy bazasi, 2013, 14-b.
20. Qashqadaryo viloyati hokimligi hisoboti, 2015, 19-b.

Садиров А. С.

Независимый научный сотрудник кафедры «Социально-гуманитарные науки»
Каршинский государственный технический университет

Sadirovaziz81@gmail.com

ПРОЦЕССЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАШКАДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ НАКАНУНЕ НЕЗАВИСИМОСТИ

АННОТАЦИЯ

В статье с исторической точки зрения анализируются процессы формирования и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Кашкадарьинской области накануне обретения Узбекистаном государственной независимости. Рассматривается состояние автомобильных и железных дорог, мостов и транспортного обслуживания региона, а также работы по их строительству и реконструкции. Раскрывается роль дорожно-транспортной системы в развитии связей между промышленными предприятиями, сельскохозяйственными районами и населёнными пунктами области. Особое внимание уделяется материально-техническим, организационным и финансовым проблемам, существовавшим в транспортной сфере в последние годы советского периода, и их влиянию на

качество транспортного сообщения. Обосновано, что сформировавшаяся накануне независимости дорожно-транспортная инфраструктура стала важной основой последующего социально-экономического развития области.

Ключевые слова: Кашкадарьинская область, дорожно-транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, железная дорога, транспортная система, мосты, региональное развитие, экономические связи, канун независимости, транспортное обслуживание.

Sadirov A. S.

Independent researcher at the Department of «Social Sciences and Humanities»
Karshi State Technical University
Sadirovaziz81@gmail.com

PROCESSES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE KASHKADARYA REGION ON THE EVE OF INDEPENDENCE

ABSTRACT

This article provides a historical analysis of the formation and development of road and transport infrastructure in the Kashkadarya region on the eve of Uzbekistan's independence. It examines the condition of highways, railway networks, bridges and transport services, as well as their construction and reconstruction. The role of the road and transport system in strengthening connections between industrial enterprises, agricultural areas and settlements of the region is also discussed. Particular attention is paid to the technical, organizational and financial problems that existed in the transport sector during the final years of the Soviet period and their impact on the quality of transportation services. The study concludes that the road and transport infrastructure established on the eve of independence served as an important foundation for the subsequent socio-economic development of the region.

Keywords: Kashkadarya region, road and transport infrastructure, highways, railway, transport system, bridges, regional development, economic relations, eve of independence, transport services.