



ISSN 2181-9599

Doi Journal 10.26739/2181-9599

ЎТМИШГА НАЗАР

9 ЖИЛД, 5/2 СОН

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
ТОМ 9, НОМЕР 5/2

LOOK TO THE PAST
VOLUME 9, ISSUE 5/2



ТОШКЕНТ-2026

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Муртазаева Рахбар Хамидовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосари:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief Editor:

Джураева Нилуфар Далибаевна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

ТАҲРИРИЙ МАСЛАҲАТ КЕНГАШИ | РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ | EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор, академик,
Ўзбекистон Миллий университети

Бобожонова Дилором Бобожонова
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон жаҳон тиллари университети

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Аширов Адхам Азимбаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Агзамова Гулчехра Азизовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ЎзР. ФА. Тарих институти

Бурдиашвили Майя
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Кожакеева Ляззат Темировна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Хотин-қизлар давлат педагогика университети

Аминова Азиза Марковна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Навоий давлат педагогика институти

Ульжаева Шохистахон Мамажоновна
тарих фанлари доктори (DSc),
Тошкент ирригация ва кишлок хужалигини механизациялаш мухандислари институти Миллий тадқиқот университети

Худайқулов Тулқин Дўстбоевич
Тарих фанлари доктори (DSc)
Шаҳрисабз дала педагогика институти

Гофоров Шокир Сафарович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Самарқанд давлат университети

Эргашева Юлдуз Алимовна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат техника университети

Халикова Рахбар Эргашевна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат техника университети

Ишанходжаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Эшов Боходир Жўраевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қариши давлат университети

Махкамova Надира Рахмановна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент ахборот технологиялари университети

Кебадзе Мадонна
тарих фанлари доктори (DSc),
Телави давлат университети

Абдуллаева Яхшибека Атамуратовна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Нукус давлат педагогика институти

Мустафаева Нодири Абдуллаевна
тарих фанлари доктори (DSc),
Ўзбекистон Фанлар академияси

Ермегов Аваз Абдуллаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Хайдаров Ғайратбек Мирзапўлатович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Андижон давлат университети

Рашидов Ойбек Расулович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Тошкент давлат иқтисодиёт университети

Расулов Абдуллажон Нуриддинович
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Наманган давлат университети

Ковалев Борис Николаевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Санкт-Петербург Тарих институти

Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Ауанасова Алима Мусировна
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон давлат тарихи институти

Бегалинова Калимаш Капсамаровна
фалсафа фанлари доктори (DSc), профессор,
Қозогистон Миллий университети

Хайдаров Муродилла Махмуталиевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Тожибоев Музаффар Турдибоевич
тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
ИИВ Академияси

Алиева Лале
тарих фанлари доктори (DSc),
Озарбайжон давлат университети

Саипова Камола Давляталиевна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исмаилова Алмаз
тарих фанлари доктори (DSc),
Догистон мустақил университети

Иноятова Диларам Маниглиевна
Тарих фанлари доктори (DSc), профессор,
Ўзбекистон Миллий университети

Таниева Гулдона Мамановна
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Низомий номидаги Ўзбекистон Миллий педагогика университети

Дорошенко Татьяна Ивановна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Бабаджанова Нодира Абдуллаевна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Ширванова Тарана Амирага кызы
тарих фанлари номзоди, доцент,
Азербайдон давлат
иқтисодиёт университети

Мирзалиев Улуғбек Бегмурзаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Гулистон
давлат педагогика институти

Нуруллаева Шоира Кушназаровна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Урганч давлат университети

Курбанов Бахтияр Журабаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Наманган давлат университети

Ҳакимова Шоира Сағдуллаевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), UBS Тошкент филиали

Толибоева Нодира Одилжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент, Ўзбекистон
жаҳон тиллари университети
Масъул котиб

Теймураз Ахалмосулишвили
тарих фанлари номзоди, профессор,
Телави давлат университети

Джоробекова Айнур Эшимбековна
тарих фанлари номзоди, профессор,
Қозоғистон дипломатия академияси

Рахмонқулова Зумрад Бойхуразовна
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон Миллий университети

Исаков Баҳадир Нигматуллаевич
тарих фанлари номзоди, доцент,
Ўзбекистон давлат жаҳон
тиллари университети

Холмуродов Дилшод Рашидович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), Жиззах давлат
педагогика университети

Юсупов Аҳмеджон Шоназарович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Urganch davlat universiteti

Тиллажаева Хуршида Джумаваевна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Тошкент давлат техника университети

Одилов Аброр Анварович
тарих фанлари доктори (DSc), доцент,
Ўзбекистон Миллий университети
Масъул котиб

Исоқов Бахтиёр Робидинович
тарих фанлари номзоди, доцент,
Наманган давлат университети

Тўхтабасв Аъзамжон Шарипхўжаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Халмуратов Бахтиёр Режавалиевич
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доцент,
Наманган давлат университети

Алимардонов Отабек Қудратович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD), доценти
Ўзбекистон Миллий университети

Турсунова Юлдуз Бобоқуловна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
ЎзР. ФА. Тарих институти

Азаматова Гулмира Байирбековна
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Jizzax davlat pedagogika universiteti

Каримжонов Жасурбек Мухторжонович
тарих фанлари бўйича фалсафа
доктори (PhD),
Ўзбекистон Миллий университети

МУНДАРИЖА | СОДЕРЖАНИЕ | CONTENT


1. Zamira Ishonxo‘jayeva, Ra‘no Maxkamova IKKINCHI JAHON URUSHI YILLARIDA O‘ZBEKISTON SSRDAGI AHOLI EVAKUATSIYASI MASALALARI (R-314 FONDI MATERIALLARI ASOSIDA).....	5
2. Dilrabo Babajanova XX ASRNING IKKINCHI YARMIDA O‘ZBEKISTON YO‘L XO‘JALIGIDAGI TIZIMLI ISLOHOTLAR. (AVTOMOBIL YO‘LLARI* MISOLIDA).....	11
3. Jaxongir Inayatov MUSTAQILLIK YILLARIDA FOTOGRAFIYANING OMMAVIY AXBOROT VOSITALARI VA JAMOATCHILIK HAYOTIDAGI O‘RNI.....	18
4. Nurbek Matyakubov METROPOLITENLAR SOHASIDAGI XALQARO HAMKORLIK ALOQALARI TARIXIDAN.....	24
5. Nodira Radjabova “BUXORCHA” VA “MAVRIGIXONLIK”: ISTIQLOL YILLARIDA YUKSALISH, IJRO VA IJROCHILIK MAHORATI.....	30
6. Abdulxamid Anarbayev, Shukrullo Nasriddinov AXSIKENT ARXEOLOGIYA PARKINING TASHKIL ETILISHI VA UNING TURIZMNI RIVOJLANISHTIRISHDAGI O‘RNI.....	38
7. Sevara Yusupova O‘ZBEKISTONDAGI KAM SONLI MILLAT VAKILLARINING IJTIMOIIY VA MADANIY HAYOTDAGI ISHTIROKI.....	43
8. Гулчехра Абдулхай ЎЗБЕКИСТОН ТАРИХШУНОСЛИГИДА ТУРКИСТОН АССРНИНГ ТАРИХИНИ ЎРГАНИШДА СОВЕТ ҒОЯВИЙ КОНЦЕПЦИЯСИНИНГ ҚАРОР ТОПИШИ ВА РИВОЖЛАНТИРИЛИШИ МАСАЛАЛАРИ (1925-1950 йиллар).....	46
9. Наргиза Каримова ВЫРАЩИВАНИЕ, ПРОИЗВОДСТВО И ТОРГОВЛЯ БАКАЛЕЙНЫМИ ТОВАРАМИ В УЗБЕКИСТАНЕ В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД.....	58
10. Erkinjon Kenjayev XVI–XIX ASRLARDA MARKAZIY OSIYODA TA‘LIM TIZIMINING INSTITUTSIONAL ASOSLARI: O‘QUV DASTURLARI VA SXOLASTIKA MUAMMOSI.....	63
11. Шоҳида Давурова ЎРТА ОСИЁ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ОЛИМЛАРИ ҲУЖЖАТЛАРИНИНГ АҲАМИЯТИ (кимёгар олимлар мисолида).....	67
12. Dilshod Xolmurodov, Shaxobiddin Yusupov O‘ZBEKISTONNING QADIMGI DAVRDAGI ME‘MORIY YODGORLIKLARI.....	74



Dilrabo Rajapovna Babajanova,
Nizomiy nomidagi O‘zbekiston milliy
pedagogika universiteti tayanch doktoranti

**XX ASRNING IKKINCHI YARMIDA O‘ZBEKISTON
YO‘L XO‘JALIGIDAGI TIZIMLI ISLOHOTLAR.
(AVTOMOBIL YO‘LLARI* MISOLIDA)**

For citation: Dilrabo R.Babajanova. SYSTEMIC REFORMS IN THE ROAD SECTOR OF UZBEKISTAN IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY (ON THE EXAMPLE OF HIGHWAYS). Look to the past. 2026, vol. 9, issue 5/2.

 <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.20401568>

ANNOTATSIYA

Ushbu maqola O‘zbekiston avtomobil yo‘llari infratuzilmasining shakllanish tarixi, xususan, XX asrning 50-70-yillaridagi rivojlanish bosqichlari va bugungi kungi strategik islohotlar tahliliga bag‘ishlangan. Maqolada O‘zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida avtomobil yo‘llarining tutgan o‘rni hamda ushbu sohaning tarixiy taraqqiyot bosqichlari tadqiq etilgan. XX asrning 50-70-yillarida respublikada yo‘l xo‘jaligining tizimli shakllanishi, bo‘z va qo‘riq yerlarning o‘zlashtirilishi munosabati bilan yangi magistrallarning barpo etilishi hamda boshqaruv tizimidagi o‘zgarishlar arxiv hujjatlari va statistik ma’lumotlar asosida tahlil qilingan.

Kalit so‘zlar: Avtomobil yo‘llari, infratuzilma, logistika, transport bog‘liqligi, raqamlashtirish, magistral yo‘llar, tranzit salohiyati, avtoban, Katta O‘zbekiston trakti, Toshkent halqa yo‘li, Zarafshon trakti, Qamchiq dovoni, qattiq qoplamali yo‘llar, transport kommunikatsiyasi, yo‘l qurilish normalari.

Бабаджанова Дилрабо Ражаповна,
Докторант Национального педагогического
университета Узбекистана имени Низами

**СИСТЕМНЫЕ РЕФОРМЫ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ
УЗБЕКИСТАНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ)**

АННОТАЦИЯ

Данная статья посвящена истории формирования инфраструктуры автомобильных дорог Узбекистана, в частности, анализу этапов развития в 50-70-е годы XX века и современных стратегических реформ. В работе исследуется роль автомобильных дорог в социально-экономическом развитии Узбекистана и исторические этапы эволюции данной сферы. На основе архивных документов и статистических данных проанализированы процессы системного формирования дорожного хозяйства республики в 1950-1970-е годы,

строительство новых магистралей в связи с освоением целинных и залежных земель, а также изменения в системе управления.

Ключевые слова: Автомобильные дороги, инфраструктура, логистика, транспортная связанность, цифровизация, магистральные дороги, транзитный потенциал, автобан, Большой Узбекский тракт, Ташкентская кольцевая автомобильная дорога, Зеравшанский тракт, перевал Камчик, дороги с твердым покрытием, транспортные коммуникации, нормы дорожного строительства.

Dilrabo R. Babajanova,

PhD Student at the National Pedagogical
University of Uzbekistan named after Nizami

SYSTEMIC REFORMS IN THE ROAD SECTOR OF UZBEKISTAN IN THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY (ON THE EXAMPLE OF HIGHWAYS)

ABSTRACT

This article explores the history of the formation of Uzbekistan's highway infrastructure, specifically focusing on the stages of development during the 1950s-1970s and contemporary strategic reforms. The study examines the role of highways in the socio-economic development of Uzbekistan and the historical evolution of this sector. Based on archival documents and statistical data, the article analyzes the systemic formation of the road sector in the republic during the 1950s-1970s, the construction of new highways in connection with the reclamation of virgin and fallow lands, and transformations in the management system.

Index Terms: Highways, infrastructure, logistics, transport connectivity, digitalization, arterial roads, transit potential, autobahn, Great Uzbek Tract, Tashkent Ring Road, Zarafshan Tract, Kamchik Pass, hard-surface roads, transport communication, road construction standards.

Kirish. Mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy infrastrukturasi taraqqiyoti, sanoat va qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining jadal sur'atlar bilan o'sishi, shahar va qishloq rivojini muvozanatlashuvi, aholi turmush darajasining yaxshilanishida ichki va tashqi logistikaning optimal hal qilinishi alohida ahamiyat kasb etadi. Bu murakkab vazifani muvaffaqiyatli hal qilishning bosh omili avtomobil yo'llarining zamon talablariga javob berishi bilan bog'liq. Magistral yo'llar va tarmoqlarining o'tkazuvchanlik qobiliyatini nazorat qilish, ta'mirlash, xo'jalik rivoji talablaridan kelib chiqib yangi tarmoqlarni kengaytirish doimiy ravishda davlat va mutasaddi tashkilotlar e'tibori markazida bo'lishi lozim. Zero, yo'llar shunchaki kommunikatsiya vositasi emas, mamlakat hayotining qon tomirlaridir. Ularning mavjudligi ona zamin tabiiy va ijtimoiy resurslaridan samarali foydalanish, hududlarga yo'llangan davlat va ijtimoiy resurslar samaradorligini ta'minlaydi. Shu bilan birga, hududning investitsiya portfelini boyitib, hududlardagi mahalliy sanoat tarmoqlari rivojiga, ijtimoiy, maishiy binolar, maktablar, sog'liqni saqlash va madaniyat muassasalari taraqqiyotiga xizmat qiladi. Yo'llar qurilishi minglab ish o'rinlarini yaratadi. Yo'llarning yetishmasligi esa mintaqada moddiy yo'qotishlarga olib keladi. Bu muammo qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashish, ularning eksporti va daromadlarning ortib borishiga, ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiladi va hududlarning ijtimoiy rivojlanishiga ham salbiy ta'sir ko'rsatadi.

Asosiy qism. O'zbekistonda barcha yuk tashishning 98% va yo'lovchilarning 88% avtomobil yo'llari orqali tashiladi. Shu bois mamlakatimizda bu sohaga alohida e'tibor qaratilib, yildan-yilga avtomobil yo'llarining ko'lami va sifati oshirib borilmoqda. Xususan, 2009-2016 yillarda 9 trillion so'm evaziga ming kilometrdan ko'proq yo'l qurilgan va 20 ming kilometr yo'l ta'mirlangan bo'lsa, so'nggi sakkiz yilda bu ko'rsatkichlar 6 barobargacha o'sgan. Ya'ni, sohaga 58 trillion so'm ajratilib, 2 ming kilometr yo'l barpo etilgan, 100 ming kilometri ta'mirlangan[1].

Mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy o'sishi uchun strategik ahamiyatga ega bo'lgan avtomobil yo'llarini rivojlantirish davlat ahamiyatiga ega soha sifatida doimo nazorat ostida bo'lib kelgan. 2025-yil 9-dekabr kuni avtomobil yo'llari sohasida amalga oshirilayotgan ishlar va kelgusi rejalar

yuzasidan bo‘lib o‘tgan taqdimotda Prezident Sh.M.Mirziyoev tomonidan sohada raqamlashtirish darajasi past ekani, mavjud 59 ta xizmatning faqat 20 tasi raqamlashgani qayd etildi. 2026-yilda 28 ta xizmatni elektron shaklga o‘tkazish, intellektual transport tizimini joriy etish va 7 ta yangi elektron platformani ishlab chiqish ta’kidlandi. Shuningdek, yo‘l qurilishida so‘nggi yillarda namunaviy andozalardan voz kechilib, har bir hududning geologik va ekologik xususiyatlaridan kelib chiqqan holda loyihalashtirish amaliyoti joriy etilganligi ham e’tirof etildi va yangi takliflar hamda ko‘rsatmalar berildi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026 yil 16 fevraldagi PF-22-sonli “Mahallani rivojlantirish va jamiyatni yuksaltirish” yilida ustuvor yo‘nalishlar bo‘yicha islohotlar dasturlari va “O‘zbekiston – 2030” strategiyasini amalga oshirish bo‘yicha davlat dasturi to‘g‘risida”gi Farmonida ham 2026-2030 yillarda umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini qurish, rekonstruksiya qilish va magistral yo‘llarni xalqaro talablarga moslashtirish vazifalari doirasida Andijon bilan Qo‘ng‘irot, Toshkent bilan Termizni, Samarqand bilan Shahrisabz, Olot bilan Sariosiyonni bog‘laydigan uzunligi 4 ming km magistral yo‘llarni xalqaro talablarga mos “avtoban”* larga aylantirish belgilangan[2].

Yuqoridagilardan kelib chiqib shuni aytish mumkinki, mamlakatimiz avtomobil yo‘llari sifatini oshirish, hududlarning transport bog‘liqligini yaxshilash va bu orqali tranzit salohiyatini mustahkamlash davlat siyosatining eng ustuvor vazifalaridan biri sifatida qaraladi.

Xo‘sh, yaqin o‘tmishda bu masalaga qanday yondashilgan?

XX asrning 50-yillarida transport infratuzilmasi iqtisodiy rivojlanishning muhim omili sifatida namoyon bo‘ldi. Ayniqsa, avtomobil yo‘llari qishloq xo‘jaligi ishlab chiqarishini tashkil etish, mahsulotlarni tashish va bozorlarga yetkazib berish jarayonlarida hal qiluvchi ahamiyat kasb etdi. Sovet davrida agrar soha davlat iqtisodiyotining ustuvor tarmoqlaridan biri bo‘lgan bo‘lsa-da, transport infratuzilmasi, xususan avtomobil yo‘llari yetarli darajada rivojlanmagan edi. 1949-yil 1-yanvar holati bo‘yicha jumhuriyat yo‘l tarmog‘ining umumiy salmog‘iga nisbatan qattiq qoplamali yo‘llar 16% ni tashkil qilar edi[3].

XX asrning 50-yillardan O‘zbekistonda bo‘z va qo‘riq yerlarning o‘zlashtirish boshlanishi sababli, yangi yo‘llarni qurish ehtiyoji yuzaga keldi. Bu davrda bir qancha respublika va viloyat ahamiyatidagi katta yo‘llar qayta ta’mirlandi. Ushbu maqsadlar uchun, O‘zbekiston yo‘l qurilishiga 606,9 mln rubl mablag‘ ajratildi[4].

Bu davrda eng muhim yo‘l tarmoqlaridan biri bo‘lgan “Zarafshon trakti”ni ta’mirlash dolzarb vazifa bo‘lgan. Ta’mirlash ishlari 1950-yilda Karmana tumani hududida boshlanib, ko‘p mehnat sarflangan. Shunday bo‘lsada, 1952-yilga qadar ham rejalashtirilgan ishlar tugallanmagan[5]. Arxiv hujjatlarida, O‘zSSR avtomobil transporti va shosse yo‘llarining 1954-yil 22 apreldagi qarorida ham “Zarafshon trakti” qurilishini tezlashtirish bo‘yicha chora-tadbirlar ko‘rilgan.

Shuningdek, 1956-1966 yillarda “Katta O‘zbek trakti” shag‘al yo‘ldan qora-shag‘al yo‘liga, 1960-yilda Olmaliq, Ohangaron yo‘li, 1964-yilda Sirdaryo chegarasiga bo‘lgan yo‘llar qora-shag‘al yo‘liga aylantirilgan. Shu tariqa, O‘zbekiston xalq xo‘jaligida avtotransport tarmoqlarining o‘rni va ahamiyati oshib bordi. Transportga xizmat ko‘rsatish tarmoqlari esa yangi imkoniyatlarga ega bo‘ldi[6]. Avtomobil transporti bilan xalq xo‘jaligi yuklarini tashish keskin ko‘paydi. Misol uchun, Surxondaryo viloyatida avtomobil transporti bilan yuk tashish 1953-yil 2,1, 1958-yilda 8,1, 1960-yil 16,0, 1963-yilda 23,5 million tonnani tashkil etdi[7].

Yo‘llarni qurilishi, remont ishlari va holati masalasida SSSR miqiyosida yo‘l qurilish normalari va qoidalari ishlab chiqilgan. Yo‘l qurilishida viloyatlararo kommunistik musobaqalar ham tashkil etilib, 1950-yilda Buxoro viloyati Respublikada Namangan va Farg‘ona viloyatlaridan so‘ng 3-o‘rinni egallab rejani 106 % bajargan[8]. Bu kabi sotsialistik musobaqalar orqali mamlakatni og‘ir ijtimoiy-iqtisodiy muammolari yechishga xarakat qilingan[9].

1953-yilda O‘zbekiston Avtomobil transporti vazirligi hamda O‘zbekiston SSR Ministrlar huzuridagi yo‘llar bosh boshqarmasi negizida O‘zbekiston Avtomobil transporti va tosh yo‘llar vazirligi tashkil etildi. 1950-1955-yillarda Zarafshon-Angren yo‘li, 1957-yilda Toshkent-Qo‘qon (Qamchiq dovoni orqali) avtomobil yo‘li foydalanishga topshirildi[10]. Bu davrda mavjud yo‘llar

holatini yaxshi saqlash ham sohadagi asosiy vazifalardan biri bo'lgan. Buni, 1957-yil 28-senabr kuni O'zbekistonda yo'llarga xizmat ko'rsatish va yo'l holati korxonasi tashkil qilinganligidan ham ko'rish mumkin[11]. Korxonaning birinchi galdagi vazifasi magistral yo'llar holatini yaxshi saqlash bo'lib, yo'llar korxonaning doimiy nazorati ostida bo'lgan.

1960-yillardan boshlab yo'l sohasida muayyan ijobiy tendensiyalar kuzatila boshlandi. Davlat tomonidan yo'l qurilishiga investitsiyalar oshirildi. Qattiq qoplamali yo'llar ulushi ko'payib, transport logistikasiga e'tibor kuchaydi. O'zSSR Oliy Sovetining "Respublikada yo'l qurilishini tubdan yaxshilash tadbirlari to'g'risida"gi qarorida "Yo'llar to'g'risida g'amho'rlik qilish umumdavlat ishi, umumhalq ishi bo'lib qolmog'i lozim"ligi alohida belgilab qo'yilgan[12]. Muntazam ravishda davlat tomonidan mablag'lar ajratilib, yo'llar ta'mirlanib borilgan. Bundan tashqari mehnatkash halqimiz tomonidan hashar yo'li bilan ham yo'llar, ko'priklar, kanallar bunyod etilgan.

1959-1970 yillarda O'zbekiston SSR Oliy Soveti Prezidiumining raisi sifatida faoliyat yuritgan Yodgor Nasriddinova Sodiqovna respublika miqyosidagi boshqa sohalar kabi yo'l qurilishi sohasiga ham alohida e'tibor qaratgan. U viloyatlar bo'ylab xizmat safarlari davomida joylarni o'zi borib ko'rgan va o'zining Oliy Sovetdagi bir necha ma'ruzalarida respublikadagi qurilish ishlaridagi yutuqlarni e'tirof etib, kamchiliklarni ham jiddiy tanqid qilgan. Nasriddinova qurilish sohasidan ancha xabardor va tajribali rahbar bo'lgan. Chunki uning oldingi lavozimi* aynan shu soha bilan bog'liq edi[13].

1950-yillarning ikkinchi yarmida Toshkent shahrida sanoat korxonalari soni keskin oshishi va avtomobil transportining rivojlanishi natijasida shahar markazida transport tirbandliklari yuzaga kela boshladi. Bunday sharoitda **tranzit yuklarni shahar markazidan chiqarib yuborish** va harakatni tartibga solish uchun SSSR shaharsozlik amaliyotida keng qo'llanilgan model – halqa yo'l qurish g'oyasi ilgari surildi. Natijada, 1959-1968 yillarda bosqichma-bosqich Toshkent katta halqa avtomobil yo'li loyihalashtirildi va qurildi[14]. Uning qurilishi sovet davridagi shaharsozlik va transport siyosatining muhim natijasi sifatida qaraladi. Shuningdek, ushbu yo'l Respublikada avtomobil yo'llari rivojida yangi bosqichni boshlab bergan va keyingi yo'l qurilish loyihalari uchun asos bo'lib xizmat qilgan.

1962-yil 22-dekabrda Toshkent shahrida o'tkazilgan O'zbekiston SSR Oliy Kengashining 9-sessiyasida yo'l qurilishiga oid qaror muhokamasi o'tkaziladi. Muhokamada "deyarli hamma rayonlar oblast markazlari bilan tosh-shag'al yotqizilgan yo'llar orqali bog'langan va asfalt-gudron (qum, shag'al va mazut qorishmasidan iborat mahsulot) yotqizilgan yo'llarga egaligi, 894 ta kolxozdan 680 tasi va 164 ta sovxozdan 127 tasi magistral yo'llarga bog'laydigan tosh-shag'al yotqizilgan yo'llar bilan ta'minlangan"ligi ta'kidlangan[15]. Sessiya davomida tegishli idoralar hisobotlar tinglangan va qo'lga kiritilgan yutuqlar bilan birga respublika yo'l xo'jaligida jiddiy kamchiliklar ham borligi sanab o'tilgan va quyidagilar ta'kidlangan: "Samarqand, Buxoro oblastlarining va Qoraqalpog'iston ASSRning bir qancha rayonlari qulay yo'llarning yo'qligi sababli oblast markazlari bilan butun yil davomida puxta transport aloqasini yo'lga qo'ya olmayotirlar. 200 ga yaqin kolxoz va 40 ta sovxoz ishlab chiqarish boshqarmalari bilan aloqa qilib turish uchun zarur bo'lgan qulay yo'llarga ega emas. Avtomobil transporti va tosh yo'llar ministrligi hamda uning joylardagi organlari avtomobil yo'llarni qurish va ularni saqlash sohasida jiddiy kamchiliklarga yo'l qo'ymoqdalar"[16].

Yodgor Nasriddinova tomonidan yo'llarda harakatlanayotgan og'ir massali avtomobillarning harakati tufayli jiddiy yo'l nurashlari sodir bo'layotgani, bu esa aholiga jiddiy zarar yetkazayotganligi tanqid qilingan. Yo'llarga e'tibor qaratish, doimo nazorat qilib borish avtomobil yo'llarining barvaqt buzilib ketishining oldini olishi hamda qayta tiklash uchun yanada ko'proq mablag' ajratishga erishish ustuvor vazifa sifatida belgilangan.

Shuningdek, yig'ilishda O'zbekiston SSR Oliy Soveti Prezidiumining 1959-yil 4-martdagi Farmoniga muvofiq jalb etilgan resurslardan Respublikaning bir qancha oblastlarida noto'g'ri foydalanish hollari kuzatilayotganligi ham ta'kidlangan. Ayniqsa, Samarqand oblastida farmonda nazarda tutilgan ajratmalarga qaramasdan yo'l qurilish ishlari sust ekanligi va davlat plan (reja)lari qoniqarsiz bajarilayotganligi tanqid qilingan[17].

Yuqoridagi holatlardan kelib chiqib, yo‘l xo‘jaligini yanada rivojlantirish va texnika jihatidan takomillashtirish yuzasidan aniq tashkiliy-texnik tadbirlar ishlab chiqish va amalga oshirish lozimligi belgilab berilgan. Yo‘l quruvchi tashkilotlarning asosiy e‘tiborini qurilish va remont ishlarining sifatini oshirish masalalariga jalb etish, qurilayotgan va rekonstruksiya qilinayotgan yo‘llarning sifati va xizmat qilish muddatini, shuningdek, qatnov imkoniyatini oshirishni ta‘minlaydigan zarur tadbirlarni ko‘rish qat‘iy belgilangan.

1960-70 yillarda O‘zbekistonni Qozog‘iston orqali Yevropa mamlakatlari bilan bog‘lovchi asosiy quruqlik transport koridorlaridan biri va milliy transport tizimida “qon tomiri” vazifasini bajaruvchi va tranzit yuk tashishda muhim o‘rin tutadigan (qadimiy buyuk ipak yo‘li) A-380* “G‘uzor-Buxoro-Nukus-Beyneu” xalqaro avtomagistrali zamonaviy talablarga mos holda shakllantirilib, asfalt qoplamali yo‘lga aylantirish ishlari olib borildi. Mazkur yo‘l SSSRning ichki transport tarmog‘iga kiritildi va Qozog‘iston orqali Rossiyaning sanoat hududlari bilan bog‘landi. Bu davrda yo‘l rasman umumittifoq ahamiyatiga ega magistrallardan biri sifatida rivojlantirilgan.

1966-1970 yillar (sakkizinchi besh yillik)da O‘zbekistonda 5,3 ming kilometr avtomobil yo‘llarini qurish va rekonstruksiya qilish, Toshkentdan Jizzaxgacha bo‘lgan uchastkadagi avtomagistralni, shuningdek Duldul-Orol dengizi va Nukus-Duldul magistral yullarini qurib bitkazish mo‘ljallandi. Bu magistral yo‘llar Xorazm oblasti va Qoraqalpog‘iston ASSRga respublikaning markaziy qismiga chiqib olish imkonini bergan[18].

Shuningdek, bu yillarda respublikada zamonaviy avtomobil yo‘llari “Katta O‘zbekiston trakti” (Toshkent-Termiz) ta‘mirlandi, Toshkent-Olmaliq, Toshkent-Buxoro-Nukus, Mo‘ynoq-Zarafshon, Samarqand-Chorjo‘y, Farg‘ona xalqa yo‘li qurib foydalanishga topshirildi. To‘rtko‘l shahridan Amudaryoning so‘l sohili bo‘ylab Nukus shahri orqali Taxtako‘pirga olib boruvchi Qoraqalpog‘iston trakti qurildi. Qizilqum cho‘lini kesib o‘tuvchi va qorako‘lchilik xo‘jaliklarini viloyat va respublika markazlari bilan bog‘lovchi “Buxoro-Gazli-Sazakino” avtomagistrali, Qamchiq dovoni orqali respublika poytaxtini qisqa masofada Farg‘ona vodiysi bilan bog‘lovchi “Toshkent-Angren-Qo‘qon” avtomobil yo‘li qurildi. Toshkentdan barcha viloyat markazlariga va yirik shaharlarga, tuman markazlaridan kolxoz va sovxozlarga, posyolka va qishloqlarga qatnaydigan avtomobil marshrutlari tashkil etildi. Respublikaning avtomobil yo‘llari uzunligi 80,4 ming km ni, shu jumladan usti qattiq qoplama bilan qoplangan yo‘llar 66,7 ming km ni tashkil etdi[19].

Yuqoridagi yutuqlar bilan birgalikda, sohada kamchiliklar ham bor edi. Ushbu kamchiliklarni bartaraf etish uchun respublika hukumati zarur bo‘lgan bir qator choralarni ko‘rdi. 1968-yilda Toshkent viloyati yo‘l quruvchilari tomonidan 101 km yangi yo‘l qurilib, 361 km yo‘l kapital va o‘rta darajada ta‘mirlandi[20]. 1970-yilga kelib, Toshkent shahridagi Avtomobil yo‘llar boshqarmasiga bo‘ysunadigan, umumdavlat va respublika ahamiyatidagi 161 yo‘llarga xizmat qiladigan va foydalanadigan Denov va Toshkent yo‘l foydalanish bo‘limlari tuzildi. Viloyat miqyosidagi yo‘llarga shahridagi viloyat xizmat qilish uchun Chirchiq yo‘l qurilishi boshqarmasiga bo‘ysunadigan Olmaliq va Angren DEU tashkil qilindi. 1970-yildan viloyat tumanlarda yo‘l qurilish muhandislar bo‘limi tashkil qilindi[21].

Xulosa qilib aytganda, 1950-70-yillarda Sovet Ittifoqida avtomobil yo‘llar tarmoqlari kengayib bordi, miqdor jihatdan ko‘paydi va sifat jihatdan ancha yaxshilandi. Ma‘lumotlardan ko‘rinadiki, respublika rahbariyati yo‘l qurilishini shunchaki texnik jarayon emas, balki strategik va siyosiy vazifa sifatida qarab, davlat mustahkamligining poydevori deb bildi. Yo‘l qurilishidagi kamchiliklarga davlat darajasidagi muammo sifatida qaraldi. Bugungi kunda biz foydalanayotgan ko‘plab strategik yo‘llar va dovonlar osha trassalarning asoslari o‘sha davrda bunyod etilgan.

A-380 “G‘uzor-Buxoro-Nukus-Beyneu” yo‘lining asfaltlanishi va ipak yo‘lining tiklanishi shunchaki qurilish emas, balki O‘zbekistonning iqtisodiy qamalini yorib chiqish edi. Bu yo‘l orqali O‘zbekiston paxtasi va sanoat mahsulotlari Qozog‘iston va Rossiya orqali Yevropaga chiqq boshladi. Bu davrda qurilgan va qayta ta‘mirlangan “Toshkent-Termiz” (Katta O‘zbekiston trakti) va “Toshkent-Angren-Qo‘qon” yo‘llari orqali respublikaning shimolini janub bilan, vohani vodiy bilan bog‘laydigan muhim arteriya yaratilib, milliy iqtisodiy-ijtimoiy yaxlitlik ta‘minlandi. Faqat

yo‘l qurish emas, balki uni saqlash tizimi ham aynan shu yillarda shakllandi. Yo‘llarning xizmat qilish muddati va qatnov imkoniyatini oshirish bo‘yicha texnik talablar kuchaytirildi.

Yo‘llarning xizmat qilish muddatini oshirish talabi qo‘yilishi bilan ilk bor beton va yuqori sifatli asfalt qoplamalari keng qo‘llanila boshlandi. 66,7 ming km qattiq qoplamali yo‘l o‘sha davr uchun mintaqadagi eng yuqori ko‘rsatkichlardan biri edi. Bu chekka qishloq va ovullarning tuman markazlari bilan bog‘lanishiga va Respublika ichida yagona iqtisodiy makon shakllanishiga xizmat qildi.

XX-asrning 50-70 yillari Respublika yo‘l xo‘jaligi uchun “tizimli qurilish va sifat bosqichiga o‘tish davri” bo‘lib, amalga oshirilgan infratuzilmaviy islohotlar tufayli O‘zbekiston Markaziy Osiyodagi rivojlangan transport bog‘lamalaridan biriga aylandi. Bu davrda yaratilgan yo‘l tarmoqlari (ayniqsa A-380 va Qamchiq dovoni yo‘li) bugungi mustaqil O‘zbekistonning xalqaro logistika salohiyati uchun ham mustahkam poydevor bo‘lib xizmat qilmoqda.

Iqtiboslar /Snoski/References:

1. Yo‘llarimiz eng yuqori talablar asosida barpo etiladi // Xalq so‘zi. 17.10.2024. №212 (8835). – B.1.
2. <https://lex.uz/docs/8050787>
3. Қ.Х.Азизов, С.И.Содиқов, А.Х.Ўроқов, М.Дарабов, Р.А.Сайфутдинова, А.И.Холиқов. Автомобиль йўлларининг ривожланиш тарихи ва алоқа йўллари. I-китоб. – Тошкент: ТАЙЛҚЭИ. 2020. – Б. 96.
4. О‘zМА, R-88-fond, 10-ro‘uxat, 257-yig‘ma jild, 36-37 varaqlar.
5. Ё.Исмоилхўжаев Ўзбекистон К(б)П Марказий коммитети транспорт бўлимининг мудири. Йўлларни пахта йиғим-теримига тахт қилиб кўяйлик! // Қизил Ўзбекистон 1952-йил, 204 (8313)-сон, 28 август.
6. Toshkent viloyat davlat arxivi, 76-fond, 1 ro‘uxat, 21-ish, 30-varaq.
7. Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С. 237.
8. Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ruyxat, 67-yig‘ma jild, 2-varaq.
9. С.П.Першин Строитель железных дорог: Производство-инженер-творчество. - М.: Транспорт 1985. С-115. -184 С.
10. uzsmart.uz/encyclopedia/encyclopedia/42461.html
11. Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ruyxat, 67-yig‘ma jild, 14-varaq.
12. О‘zМА, 2454-fond, 6-jild, 560-ish, 92-bet.
13. Ўзбекистон ССР раҳбариятининг ижтимоий ва сиёсий фаолияти. (1945-1983 йиллар) / - Тошкент, Фан. – Б. 62.
14. Ўзбекистон ССР раҳбариятининг ижтимоий ва сиёсий фаолияти. (1945-1983 йиллар) / - Тошкент, Фан. – Б. 226.
15. О‘zМА, 2454-fond, 6-jild, 560-ish, 92-bet.
16. О‘zМА, 2454-fond, 6-jild, 560-ish, 89-bet.
17. О‘zМА, 2454-fond, 6-jild, 560-ish, 90-bet.
18. Ўзбекистон ССР тарихи. IV-том. Социализм қуришни тугаллаш даври ва коммунизмга ўтиш (1938-1965 йиллар). – Тошкент. Фан, 1971. – Б. 550-551.
19. Q.Usmonov, M.Sodiqov, S.Burxonova. O‘zbekiston tarixi. – Toshkent, 2005. – B 263.
20. Toshkent viloyati davlat arxivi, 1-fond, 3 ro‘uxat, 91-ish, 32-varaq.
21. Toshkent viloyati davlat arxivi, 76-fond, 1-ro‘uxat, 54-ish, 39-varaq.

Izohlar

1. *Avtomobil yo‘li* – transport vositalari harakatlanishi uchun mo‘ljallangan, ularning belgilangan tezlikda, og‘irlikda, o‘lchamlarda muttasil va xavfsiz harakatlanishini ta‘minlaydigan muhandislik inshootlari majmuasi, shuningdek ushbu majmuani joylashtirish uchun berilgan yer

uchastkalari va majmua ustidagi belgilangan doiradagi bo‘shliqdir. (O‘zbekiston Respublikasining “Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida”gi Qonuni 3-modda. O‘RQ-117-son, 02.10.2007).

2. *Avtoban* – (nemischa *autobahn* – avtomobil trassasi) yuqori tezlikdagi harakatlanish uchun mo‘ljallangan, qarama-qarshi yo‘nalishlari ajratilgan, kesishmalari bo‘lmagan va piyodalar hamda sekin yuruvchi transport vositalari ta‘qiqlangan maxsus magistral yo‘l.

3. *Yodgor Nasriddinova Sodiqovna* – 1952-1955 yillarda O‘zbekiston qurilish materiallari sanoati vaziri lavozimida mehnat qilib, respublikadagi ko‘pgina qurilish obyektlarini barpo etishda bosh bo‘lgan. Jumladan, Qayroq-qum va Angren elektr stansiyalari, Chirchiqdagi karbit zavodi, Samarqand superfosfat zavodi, Paxtakor futbol stadioni, Toshkent tele-markazi qad ko‘tarilishi, Respublika bo‘yicha bir qator yangi yo‘llar, avialiniyalar, gaz quvurlarining yotqizilishi Y.Nasriddinovaning shu davrdagi faoliyati davomida qurilgan.

4. *A-380* – Sovet Ittifoqida avtomobil yo‘llariga indeksatsiya (A, M, R toifalari) berish tizimi mavjud bo‘lgan. “A” toifasi – ittifoq ahamiyatiga ega magistrallarga berilgan. 1970-1980-yillarda mazkur yo‘l A-380 sifatida belgilangan.

ЎТМИШГА НАЗАР

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ
LOOK TO THE PAST

Editorial staff of the journals of www.tadqiqot.uz
Tadqiqot LLC the city of Tashkent,
Amir Temur Street pr.1, House 2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Phone: (+998-94) 404-0000

Контакт редакций журналов. www.tadqiqot.uz
ООО Тадқиқот город Ташкент,
улица Амира Темура пр.1, дом-2.
Web: <http://www.tadqiqot.uz/>; Email: info@tadqiqot.uz
Тел: (+998-94) 404-0000