

BUXORO DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/27.09.2024.Tar.72.07 RAQAMLI ILMIIY KENGASH

BUXORO DAVLAT UNIVERSITETI

MAJIDOV JURABEK JALILOVICH

**XX ASRNING 50–80-YILLARIDA BUXORODA TRANSPORT-
KOMMUNIKATSIYA TIZIMINING SHAKLLANISHI
(TRANSPORT VA TEMIR YO‘L TIZIMI MISOLIDA)**

07.00.01 - O‘zbekiston tarixi

**TARIX fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Buxoro – 2024

**Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati
mundarijasi**

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)

Contents of abstract of the doctor of philosophy (PhD) dissertation

Majidov Jurabek Jalilovich

XX asrning 50–80-yillarida Buxoroda transport – kommunikatsiya tizimining shakllanishi (transport va temir yo‘l tizimi misolida).....3

Мажидов Журабек Жалилович

Формирование системы транспорта и коммуникации 50 – 80-годах XX века в Бухаре (на примере системы транспорта и железной дороги).....22

Majidov Jurabek Jalilovich

Formation of a transport and communication system in the 50 – 80s of the 20th century in the Bukhara (using the example of the transport and railway system) ..43

E‘lon qilingan ishlar ro‘uxati

Список опубликованных работ
List of published works.....47

BUXORO DAVLAT UNIVERSITETI
HUZURIDAGI ILMIY DARAJALAR BERUVCHI
DSc.03/27.09.2024.Tar.72.07 RAQAMLI ILMIY KENGASH

BUXORO DAVLAT UNIVERSITETI

MAJIDOV JURABEK JALILOVICH

**XX ASRNING 50–80-YILLARIDA BUXORODA TRANSPORT-
KOMMUNIKATSIYA TIZIMINING SHAKLLANISHI
(TRANSPORT VA TEMIR YO‘L TIZIMI MISOLIDA)**

07.00.01 - O‘zbekiston tarixi

**TARIX fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi
AVTOREFERATI**

Buxoro – 2024

Falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi mavzusi O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasida B2023.4.PhD/Tar1672 raqami bilan ro‘yxatga olingan.

Dissertatsiya Buxoro davlat universitetida bajarilgan.

Dissertatsiya avtoreferati uch tilda (o‘zbek, rus, ingliz (rezyume) Ilmiy kengash veb-sahifasida (www.buxdu.uz) va “ZiyoNET” axborot-ta’lim portali (www.ziynet.uz) manzillariga joylashtirilgan.

Ilmiy rahbar:

Yunusova Xurshida Erkinovna
tarix fanlari doktori, professor

Rasmiy opponenlar:

Xasanov Akrom Mo‘minovich
tarix fanlari doktori (DSc), professor

Ermetov Avaz Abdullayevich
tarix fanlari doktori (DSc), professor

Yetakchi tashkilot:

Navoiy davlat konchilik va texnologiyalar universiteti

Dissertatsiya himoyasi Buxoro davlat universiteti huzuridagi ilmiy darajalar beruvchi DSc.03/27.09.2024.Tar.72.07 raqamli Ilmiy kengashning 2025-yil “7” *yanvar* soat 9 dagi majlisida bo‘lib o‘tadi. (Manzil: Buxoro shahar, Muhammad Iqbol ko‘chasi, 11-uy, 200117. Tel.: (65) 221-29-14; faks: (65) 221-26-12; e-mail: bsu_info@edu.uz).

Dissertatsiya bilan Buxoro davlat universiteti Axborot-resurs markazida tanishish mumkin (№ *568* - raqam bilan ro‘yxatga olingan). Manzil: Buxoro shahar, Muhammad Iqbol ko‘chasi, 11-uy, 200117. Tel.: (65) 221-29-14; faks: (65) 221-26-12.

Dissertatsiya avtoreferati 2024-yil “21” *dekabr* kuni tarqatildi.

(2024-yil “21” *dekabr* dagi 8 raqamli reyestr bayonnomasi).



F.B. Ochildiyev

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash raisi o‘rinbosari, tarix fanlari doktori (DSc), professor

A.T. Ochilov

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash kotibi, tarix fanlari doktori (DSc), dotsent

K.R. Rahimov

Ilmiy darajalar beruvchi ilmiy kengash huzuridagi Ilmiy seminar raisi, tarix fanlari doktori (DSc), dotsent

KIRISH (falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi annotatsiyasi)

Dissertatsiya mavzusining dolzarbligi va zarurati. Jahonda kechayotgan integratsiyalashuv, globallashuv jarayonlarida transport texnikasi kompleksining ahamiyati jadallik bilan tobora ortib bormoqda. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, dunyoda transport xizmatlarining Yalpi ichki mahsulotdagi hajmi 4,3 trln. AQSh dollari (6,9 foiz) ni tashkil etib, har yili 110 mlrd. tonna yuk va 1 trln. dan ortiq yo'lovchilar tashilmoqda. Shuningdek, transport sohasida yer yuzida band bo'lgan xodimlar soni 100 mln. kishini tashkil etmoqda¹. Mazkur sohalarni rivojlantirish jahon transport va logistika tizimi tomonidan amalga oshiriladi. Transport tizimida yetkazib berishning zamonaviy texnologiyalaridan foydalanish moddiy zaxiralar hajmini 30 foizdan 60 foizgacha tejash, shuningdek, transport xizmatlaridan foydalanuvchi korxonalarining yetkazib berish xarajatlarini taxminan 30-35 foizga kamaytirilishiga erishish imkonini beradi. Shu boisdan, transport tizimining rivojlanishi, yo'l qurulishi, logistika, kommunikatsiya masalalari va ularning tarixiy ildizlarini o'rganish dolzarb ilmiy masala bo'lib qolmoqda.

Dunyoning rivojlangan davlatlarining ilmiy tadqiqot va oliy ta'lim muassasalarida transport tizimi samaradorligini oshirish yuzasidan keng qamrovli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Natijada, transport faoliyatini yanada samarali rivojlantirish masalalariga majmuaviy yondashish, transport tizimini samarali rivojlanishini ta'minlaydigan iqtisodiy yondashuvlarni shakllantirish bo'yicha olib borilayotgan tadqiqotlarda transport tarmog'i rivojlanishining ijobiy ta'sirlari borasida bir qancha ilmiy dalillar olingan. Shunga qaramay, ushbu ta'sirlarning yo'nalishi va ko'lami, temiryo'l transportining respublika xalq xo'jaligidagi o'rni, transport - kommunikatsiya tizimidagi muammolar va ularning yechimlari, transport tizimini rivojlantirishning nazariy-metodologik asoslarini takomillashtirish masalalari o'z yechimini kutmoqda.

O'zbekistonda iqtisodiyotning muhim tarmog'i sifatida transport kommunikatsiyalarini jadal rivojlantirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. "Shu nuqtai nazardan shaharlarda jamoat transportini yaxshilash, viloyatlar va tumanlararo yo'lovchi tashish sifatini yaxshilash, transport sohasini rivojlantirish uchun davlat-xususiy sheriklik orqali chet el investitsiyalari keng jalb qilinmoqda"². Shundan kelib chiqqan holda hozirgi kun tarix fani oldida transport-kommunikatsiya tizimining shakllanishi, rivojlanishi bilan bog'liq ma'lumotlarni to'plash, ularni tizimlashtirish va ilmiy muomalaga tortish dolzarb vazifa hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-sonli "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi, 2020-yil 29-oktabrdagi PF-6097-sonli "Ilm fanni 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi to'g'risida"gi, 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-sonli "2022–2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot

¹ The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>

² O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning 2022-yil 20-dekabr sanasida Oliy Majlis va O'zbekiston xalqiga Murojaatnomasi. <https://president.uz/oz/lists/view/5774>

strategiyasi to‘g‘risida”gi, 2023-yil 11-sentabrdagi PF-158-sonli “O‘zbekiston-2030 strategiyasi to‘g‘risida”gi Farmoni, 2018-yil 6-martdagi PQ-3589-sonli “Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi, 2018-yil 27-noyabrdagi PQ-4035-sonli “Avtomobil yo‘llarini qurish va ulardan foydalanish sohasida ishlarni tashkil etishning ilg‘or xorijiy uslublarini joriy etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi, 2020-yil 4-maydagi PQ-4703-sonli “Transport sohasida kadrlar tayyorlash tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarorlarida belgilangan vazifalarni amalga oshirishda hamda amaliy hayotga tatbiq etish jarayonida ushbu tadqiqot muayyan darajada xizmat qiladi.

Tadqiqotning Respublika fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo‘nalishlariga bog‘liqligi. Mazkur tadqiqot Respublika fan va texnologiyalar rivojlanishining I. “Axborotlashgan jamiyat va demokratik davlatni ijtimoiy, huquqiy, iqtisodiy innovatsion g‘oyalar tizimini shakllantirish va ularni amalga oshirish yo‘llari” ustuvor yo‘nalishiga muvofiq bajarilgan.

Mavzuning o‘rganilganlik darajasi. Buxoro viloyatida transport-kommunikatsiya tizimining shakllanishi, transport va temir yo‘llarning zamon talablariga muvofiq rivojlanib borishi tartiblariga oid turli davrlarda yaratilgan tarixiy manbalar va ilmiy adabiyotlarning sharhi, mavzuning manbashunosligi va tarixshunosligi masalalariga dissertatsiyaning birinchi bob birinchi paragrafida batafsil to‘xtalib o‘tilgan.

Dissertatsiya mavzusining dissertatsiya bajarilgan oliy ta‘lim yoki ilmiy tadqiqot muassasasining ilmiy-tadqiqot ishlari rejalari bilan bog‘liqligi. Dissertatsiya Buxoro davlat universitetining ilmiy tadqiqot ishlariga muvofiq “Buxoro tarixi masalalari (eng qadimgi zamonlardan hozirgacha)” loyihasi doirasida bajarilgan.

Tadqiqotning maqsadi. XX asrning 50-80-yillarida Buxoro viloyatida transport-kommunikatsiya tizimining holati, rivojlanishi, muammolari, uning xalq xo‘jaligidagi o‘rnini tadqiq etishdan iborat bo‘lib hisoblanadi.

Tadqiqotning vazifalari:

Mavzuning manbashunosligi va tarixshunosligini tahlil etish;

1950-1980-yillarda O‘zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimining umumiy holatini tavsiflash;

Buxoro viloyatida transport-kommunikatsiya tizimining yo‘lga qo‘yilishi, shakllanishi va rivojlanishi bilan bog‘liq jarayonlardagi muammolar va ularning yechimlarini ko‘rsatish;

XX asrning 50-80-yillarida Buxoro viloyati tumanlarida transport - kommunikatsiya tizimining holatini qiyosiy o‘rganish;

Buxoro viloyatida transport va temir yo‘l tizimi haqida ma‘lumot berish;

XX asrning 50-80-yillarida Buxoro viloyatida transport – kommunikatsiya va temir yo‘l tizimini malakali xodimlar bilan ta‘minlanish holatini ochib berish.

Tadqiqotning obyekti XX asrning 50-80-yillari O‘zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimi masalasi tadqiqotning ob‘ekti sifatida belgilab olingan.

Tadqiqotning predmetini XX asrning 50-80-yillarida Buxoro viloyatida transport-kommunikatsiya tizimi bilan bog'liq Buxoro viloyatida olib borilgan ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy sohalardagi materiallar va ma'lumotlar tashkil etadi.

Tadqiqotning usullari. Dissertatsiyada tarixiy xronologik izchillik, qiyosiy tahlil, obyektivlik, tizimli tahlil, og'zaki tarix (oral history) kabi usullar qo'llanildi.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat.

XX asrning 50-yillarida Buxoro viloyati hududlari orqali o'tgan yo'llarning holati zamon talablaridan ortda qolganligi, transport yo'llarini ta'mirlashda dastlab Sovet Ittifoqi ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llarga alohida e'tibor qaratilganligi va mahalliy ichki yo'llar e'tibordan chetda qolganligi, yo'llarda xizmat ko'rsatish, yo'lovchi va yuk tashish ishlari talab darajasida emasligi, aholiga transport xizmati ko'rsatishdagi sustkashlik va jadval buzilishlar odatiy holga aylanganligi isbotlangan;

XX asrning 50-80-yillarida qurilgan yirik magistral (Zarafshon trakti (M-37), G'uzor-Qarshi-Buxoro-Nukus-Beynav (A-380), Gazli-Sazakino, Nurota-Boymurod-Uchtepa-Tomdi)ning qurilishida o'z davrining yangi texnologiyalardan foydalanilgani, ushbu yo'llarning Buxoro viloyati hududini ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi va xalq xo'jaligidagi ahamiyati ochib berilgan;

XX asrning 50-yillaridan so'ng Buxoro viloyatida shaharlarning aglomeratsiyasi, uy-joy qurilishining kuchayishi, yangi sanoat korxonalari qad ko'tarishi sababli shaharlarda aholi sonining ko'payib borishi va ularga transport xizmatlarini ko'rsatishga talabning keskin oshishi, yo'nalish transportlari, shaharlararo, tumanlararo yo'nalishlar, ularda yo'lovchilarga yaratilgan shart-sharoitlar, xizmat ko'rsatish, taksi xizmati, trolleybus xizmati kabi jihatlar asoslangan;

"Ashxobod temir yo'li"ning tarkibiy qismlaridan biri hisoblangan Kogon (Buxoro viloyati) temir yo'l bo'limi nafaqat viloyat va Respublika, balki Sovet Ittifoqi xalq xo'jaligida muhim ahamiyatga ega ekanligi temir yo'l izlarini modernizatsiya qilish, poyezdlar harakatini tezlatish, yo'nalishlarni markazlashtirish, elektrlashtirish jadallashganligi dunyo standartiga yaqinlashish jarayoni yuz berganligi, shuningdek, 1974-yildan barcha lokomotivlar teplavozlarga almashtirilganligi asoslangan.

Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat:

Tarixiy va fanlararo yondashuv asosida Buxoro viloyatida o'tgan asrda transport-kommunikatsiya aloqalarining holati va transport nazorati "Markaz" tomonidan amalga oshirilgani isbotlab berilgan;

XX asrning 50-80 yillari oralig'ida "Zarafshon trakti" (M-37), G'uzor-Qarshi-Buxoro-Nukus-Beynav (A-380) kabi yirik magistral yo'llar, Gazli-Sazakino, Nurota-Boymurod-Uchtepa-Tomdi halqa avtomagistrali va boshqalarning qurilishi bilan Buxoroni Respublika va boshqa mintaqalar bilan transport-kommunikatsiya aloqalariga integratsiyalashgani qator yangi ma'lumotlar, arxiv hujjatlari orqali ochiqdangan;

Buxoro viloyatida transport tizimi shakllanishi va rivojlanishining o'ziga xos

xususiyati, transport tarixidagi muammolar, ularning yechimi bilan bog'liq ma'lumotlardan O'zbekiston va hudud tarixini o'rganish hamda ta'lim berishda foydalanish mumkin bo'lgan ma'lumotlar yoritilgan.

Tadqiqot natijalarining ishonchliligi. XX asrning 50-80-yillarida Buxoroda transport – kommunikatsiya tizimining shakllanishi (transport va temir yo'l tizimi misolida) mavzusini tadqiq etishda O'zbekiston Respublikasi milliy Arxivi, Buxoro viloyati davlat arxivi hujjatgohlaridagi birlamchi manbalarga, soha xodimlari bilan o'tkazilgan shaxsiy muloqot ma'lumotlariga, mavzuga oid adabiyotlardan foydalanilgani, mavzu yuzasidan asosiy natijalar Respublika va xorijiy ilmiy nashrlarda, konferensiyalarda muhokama qilingani, xulosa hamda taklif va tavsiyalarining amaliyotga joriy etilgani, olingan natijalarni vakolatli davlat tuzilmalari tomonidan tasdiqlanganligi bilan izohlanadi.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati.

Tadqiqot natijalarining *ilmiy ahamiyati* ilmiy natijalari va unda keltirilgan ma'lumotlar transport-kommunikatsiya tizimini rivojlanishi bilan bog'liq O'zbekistonning sovet mustamlakasi davri tarixini yangicha nazariy, ilmiy-nazariy va uslubiy qarashlar bilan boyitish, xulosaviy qarashlarni amaliyotga joriy etilishi bilan xarakterlanadi.

Tadqiqot natijalarining *amaliy ahamiyati* O'zbekiston tarixi, mintaqadagi mafkuraviy jarayonlar, migratsiya, sanoatlashuv, yangi yerlarni o'zlashtirish kabi masalalarga oid tadqiqotlar uchun amaliy tajriba vazifasini bajaradi. Bundan tashqari dissertatsiya tarix ta'lim yo'nalishida "O'zbekiston tarixi", "Fan-texnika tarixi", "Migratsiya tarixi" kabi fanlar bo'yicha o'quv qo'llanma va darsliklarni tayyorlashda foydalanish mumkinligi, shuningdek, viloyatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga yo'naltirilgan maqsadli loyiha va istiqbolli dasturlarni bajarishga xizmat qiladi.

Tadqiqot natijalarining joriy qilinishi. "XX asrning 50-80-yillarida Buxoroda transport – kommunikatsiya tizimining shakllanishi (transport va temir yo'l tizimi misolida)" mavzusi tadqiqoti asosida olingan ilmiy natijalar va amaliy natijalardan:

XX asrning 50-yillarida Buxoro viloyati hududlari orqali o'tgan yo'llarning holati zamon talablaridan ortda qolganligi, transport yo'llarini ta'mirlashda dastlab Sovet Ittifoqi ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llarga alohida e'tibor qaratilganligi va mahalliy ichki yo'llar e'tibordan chetda qolganligi, yo'llarda xizmat ko'rsatish, yo'lovchi va yuk tashish ishlari talab darajasida emasligi, aholiga transport xizmati ko'rsatishdagi sustkashlik va jadval buzilishlar odatiy holga aylanganligi to'g'risidagi ma'lumotlar "O'zbekiston tarixi" telekanalida efirga uzatilgan "Taqqimot" ko'rsatuvining ssenariylarini tayyorlashda keng foydalanildi (O'z MTRK "O'zbekiston tarixi" telekanalining 2022-yil, 28-iyuldagi 02-06-1192-son ma'lumotnomasi). Ko'rsatuv teletomoshabinlarga Buxoro viloyati hududida XX asr 50-80-yillarida transport-kommunikatsiya tizimlarining rivojlanib borishi bilan bog'liq borasidagi tasavvurlarini boyitishga xizmat qilgan.

XX asrning 50-80-yillarida qurilgan yirik magistrallar (Zarafshon trakti (M-

37), G‘uzor-Qarshi-Buxoro-Nukus-Beynav (A-380), Gazli-Sazakino, Nurota-Boymurod-Uchtepa-Tomdi)ning qurulishida o‘z davrining yangi texnologiyalardan foydalanilgani, ushbu yo‘llarning Buxoro viloyati hududini ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi va xalq xo‘jaligidagi ahamiyati borasidagi materiallar YUNESKOning Markaziy Osiyo Xalqaro tadqiqotlar instituti dasturlarini bajarishda keng qo‘llanildi (YUNESKO tasarrufidagi Markaziy Osiyo Xalqaro tadqiqotlar instituti (IICAS)ning 2023-yil 10-noyabrdagi 283-raqamli ma‘lumotnomasi). Tadqiqot natijalarining joriylanishi Buxoro shahar transport-kommunikatsiyasi rivojlanishining shahar tarixiy qismiga ta‘siri masalasini ijobiy hal etishda bir qadar xizmat qilgan.

XX asrning 50-yillaridan so‘ng Buxoro viloyatida shaharlarning aglomeratsiyasi, uy-joy qurilishining kuchayishi, yangi sanoat korxonalari qad ko‘tarishi sababli shaharlarda aholi sonining ko‘payib borishi va ularga transport xizmatlarini ko‘rsatishga talabning keskin oshishi, yo‘nalish transportlari, shaharlararo, tumanlararo yo‘nalishlar, ularda yo‘lovchilarga yaratilgan shart-sharoitlar, xizmat ko‘rsatish, taksi xizmati, trolleybus xizmati to‘g‘risidagi ma‘lumotlar Buxoro davlat muzey-qo‘riqxonasi ARK muzeyi Tarix fondida amaliyotga joriylantirildi (O‘zbekiston Respublikasi Madaniy Meros Agentligining 2023- yil 21-dekabrda 04-05/4815-sonli ma‘lumotnomasi). Natijada, Buxoro viloyati transport-kommunikatsiya tizimining tarixi, iqtisodiy-ijtimoiy ahamiyati haqidagi qimmatli ma‘lumotlar muzey fondidan o‘rin oldi.

“Ashxobod temir yo‘li”ning tarkibiy qismlaridan biri hisoblangan Kogon (Buxoro viloyati) temir yo‘l bo‘limi nafaqat viloyat va Respublika, balki Sovet Ittifoqi xalq xo‘jaligida muhim ahamiyatga ega ekanligi temir yo‘l izlarini modernizatsiya qilish, poyezdlar harakatini tezlatish, yo‘nalishlarni markazlashtirish, elektrlashtirish jadallashganligi dunyo standartiga yaqinlashish jarayoni yuz berganligi, shuningdek, 1974-yildan barcha lokomotivlar teplavozlarga almashtirilganli to‘g‘risidagi ma‘lumotlar Buxoro davlat muzey-qo‘riqxonasida “Buxoroda transport tarixi” nomli ko‘rgazma tashkil qilishda keng foydalanildi (O‘zbekiston Respublikasi Madaniy Meros Agentligining 2023- yil 21-dekabrda 04-05/4815-sonli ma‘lumotnomasi). Tadqiqot natijalarining joriylanishi muzey fondini Buxoro viloyati transport tizimining XX asr ikkinchi yarmiga oid tarixini o‘rganish bilan bog‘liq eksponatlar sonini kengayishiga va bu orqali muzeyga tashrif buyuruvchi sayyohlarning sonini ortishiga xizmat qildi.

Tadqiqot natijalarining aprobatsiyasi. Mazkur tadqiqot natijalari 6 ta ilmiy-amaliy anjumanda, jumladan, 3 ta xalqaro va 3 ta respublika miqyosidagi anjumanlarda muhokamadan o‘tkazilgan.

Tadqiqot natijalarining e‘lon qilinganligi. Tadqiqot mavzusi bo‘yicha jami 13 ta ilmiy maqola chop etilgan, shulardan Oliy ta‘lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasining doktorlik dissertatsiyalari asosiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan ilmiy nashrlarda 5 ta maqola, jumladan, 3 tasi xorijiy va 2 tasi mahalliy jurnallarda nashr etilgan.

Dissertatsiyaning tuzilishi va hajmi. Dissertatsiya kirish, uchta bob, xulosa,

foydalanilgan manba va adabiyotlar ro'yxati hamda ilovalardan iborat. Dissertatsiyaning tadqiqot qismi 155 betni tashkil etadi.

DISSERTATSIYANING ASOSIY MAZMUNI

Kirish qismida tanlangan mavzu dolzarbligi asoslangan. Shuningdek, maqsad va vazifalar, ob'ekt va predmet belgilab olingan. Tadqiqotning O'zbekiston Respublikasi fan va texnologiyalari rivojlanishining ustuvor yo'nalishlarga mosligi ko'rsatilib, ilmiy yangiligi va amaliy natijalari bayon qilingan. Olingan natijalar ishonchliligi asoslanib, ularning nazariy va amaliy ahamiyati ochilgan. Tadqiqot natijalarini amaliyotga joriy qilinishi, ishning aprobatsiyasi, e'lon qilingan ishlar va dissertatsiyaning tuzilishi bo'yicha ma'lumotlar keltirilgan.

Dissertatsiyaning **“Mavzu tarixshunosligi va manbashunosligi. XX asr 50 - 80 yillarida O'zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimining holati,”** deb nomlangan birinchi bobida O'zbekistonda transport-kommunikatsiya tizimlarining rivojlanish holati, yutuq va muammolar tarixiy izchillikda o'rganilib, manbalar va tarixiy adabiyotlarga umumiy sharh berilgan.

Transport-kommunikatsiya mamlakat taraqqiyotida muhim o'rin tutib, jamoatchilik foydalanishiga qulay, vaqtni tejash, xizmat xarajati arzonligi e'tirof etilgan. Mavzuga oid tarixiy adabiyotlar shartli ravishda sovet hukumronligi yillarida, mustaqillik yillarida, xorijda chop etilgan kabi uch guruhga bo'lib o'rganilgan.

Birinchi guruhdagi adabiyotlarda kommunistik asosidagi yondashuv ustunlik qilib mualliflar o'rganilayotgan masalalarni yetarlicha xolisona yorita olmaganlar³. Shunday bo'lsada, avtomobil yo'llari qurilishiga oid adabiyotlarda yo'llar qurilishi, asfaltlash, yo'l qurilishini tashkil etish⁴, yo'l qurilishini avtomatlashtirish⁵, asfalt-beton ishlari⁶, atrof-muhitga e'tibor⁷ kabilar tahlil qilingan. Respublikada 1957-yili yangi yo'llar qurish ro'yxati tuzilgan⁸. 1960-yillarda yo'l qurilishi kengayib, ko'priklar, yo'llar qurila boshlangan⁹. O'zbekistonda 1953-yili 6,5 ming km. tosh,

³ Транспорт СССР: итоги за пять десять лет и перспективы развития.-М. ТРАНСПОРТ 1967. – 322 с.; Статистика железнодорожного транспорта/ Зверев Н.П., Поликарков А.А. Учебник. –М.: Транспорт 1976. – 264 с.; Финансы железно дорожного транспорта/ Под. ред. А.Г.Коовригина. Учебник для вузов Ж-Д. Трансп. - М.: Транспорт, 1978. - 405 с.; Строительство автомобильных дорог: Справочник инженера-дорожника / В.А. Бочин, М.И. Вейцман, Е.М. Зейгер и др.; Под. ред. В.А. Бочина. - 3-е изд., перерб. и доп. – М.: Транспорт, 1980. - 512 с.; Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов: Учебник для вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Стройиздат, 1981. - 216 с.; Зиядуллаев Н.С. Моделирование региональных экономических систем. - М.: Наука, 1983. - 239 с.; Эгамбердиев Р., Раззоков А. Ўзбекистонда кўрик ерларни суғориш, ўзлаштириш ва мелиоратциялаш тарихи (Мирзачўл мисолида). - Тошкент: Фан, 1984. - 282 б.; Дорожный асфальтбетон. Л.Б. Гезенцевей, Н.В. Горельшев, А.М. Богуславский, И.В. Королев. Под. ред. Л.Б. Гезенцева. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 1985. - 350 с.

⁴ Строительство автомобильных дорог. Учебник для вузов. – Москва, Транспорт, 1980. – С.46.

⁵ Автомобильные дороги. Автоматизация производственных процессов в строительстве. – Москва. Транспорт, 1986. – С. 47.

⁶ Дорожный асфальто-бетон. – Москва. Транспорт, 1985. – С. 158.

⁷ Шкуренко А. Основы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог. – Москва. Транспорт, 1987. – С. 38.

⁸ Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ// Общественные науки в Узбекистане. 1997. № 5 – С.5.

⁹ Toshkent viloyat davlat arxivi, 76-fond, 1-ro'yxat, 36-yig'ma jild, 42-varaq.

0,9 km. asfalt-beton yo‘llar foydalanishga topshirilgan bo‘lsa, 1958-yilda 8,1 ming km tosh, 3,3 ming kilometr asfalt-beton yo‘llar qurilgan¹⁰. 1950-yilda tashib keltirilgan yuk tashib chiqarilgan yukka nisbatan 36 foiz ko‘p bo‘lib, yuk aylanmasi 10,4 mlrd. tonna/km bo‘lgan¹¹. Temir yo‘lda yuk tashish 1980-yilda 1940-yilga nisbatan 18 marta, avtomobil transportida esa 122 marta ko‘paygan¹². Buni asosan sohadagi yangi texnik vositalarning joriy qilinishi va urushdan keyingi dastlabki yillarda mamlakat iqtisodiy salohiyatini yuksaltirish maqsadida (respublikalarning qishloq xo‘jaligi, sanoat, tog‘-kon kabi turli resurlarini o‘zlashtirish va kerakli manzillarga, ayniqsa, markazga yetkazib berish vositasida) Sovet davlati tomonidan amalga oshirilgan ko‘plab islohot va turli targ‘ibot ishlari natijasi deb izohlash mumkin. Bu davrda qurilgan yo‘llarning aksariyati respublikaning yangi tashkil etilgan sanoat yoki qishloq xo‘jaligi zonalariga yo‘naltirilgan edi.

Ikkinchi guruhga, mustaqillik yillarida yaratilgan turli adabiyotlar kiritilgan bo‘lib, ularda biz o‘rganayotgan xronologik davrda yo‘l qurilishi O‘zbekistondagi xomashyolarni tashib ketishga va xalq xo‘jaligini bir tomonlama rivojlanishiga xizmat qilganligi ochib berilgan¹³. Mavzuga yaqin bo‘lgan ilmiy tadqiqot ishlari ham amalga oshirilgan bo‘lib, bu borada X.D. Xidirov¹⁴ va F.B. Jumaniyozov¹⁵larning dissertasiyalarini sanab o‘tish lozim.

Xorij adabiyotlari¹⁶ guruhida mahalliy mutaxassislar tayyorlash masalalarini o‘rgangan M.Binon, M.Rivkin¹⁷ hududlarning iqtisodiyoti, transport sohasini

¹⁰ Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С.237.

¹¹ Убайдуллаев И, Аброворов З, Захриддинов Ф. Ўзбекистон транспорти. Ўзбекистон ССР “Билим” жамияти, 1968. - Б. 10.

¹² Асанов Г, Набихонов М, Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий жўғрофияси. – Тошкент ўқитувчи, 1994. - 119 б.

¹³Зарафшон тракти // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. - Тошкент: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2000-2005. - 154 с.; Собиров Н. Бу йўллар қадим йўллар. - Бухоро. “Бухоро” нашриёти, 2010. – 137 б.; Хидиров Х.Дж. Транспорт тизимида автомобиль ва йўл қурилиши таракқиёти тарихи// Жанубий Ўзбекистон тарихи, археологияси, этнологияси янги манбаларда. Республика илмий конференцияси тўплами. – Қарши, 2015. –Б. 118-120.; Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм воҳаси транспорт инфратузилмаси тизимида темир йўл транспортининг вужудга келиши// “ЎЗМУ хабарлари” - Тошкент, 2019. – №1/1. – Б.13-17.; Раджабов О.А. Вторая мировая война и «Большая игра»/ «Вклад народа Узбекистана в победу над фашизмом во второй мировой войне» Материалы научно-практической онлайн конференции. 28 апрель 2020 года. –Ташкент, 2020. – С. 25-30.; Раджабов О. А. Урушнинг дастлабки йилларида Ўзбекистонда темир йўллар тизими// ЎЗМУ хабарлари. – Тошкент, 2021. –№1/6/2 (19). - Б.38-40.; Раджабов О.А. Самсонова – Термиз темир йўлининг қайта тикланиши// Тамаддун Нури -Тошкент, 2021. - №5. - Б. 93-94.; Radjabov O. Railways of Uzbekistan During the Second World War// European Journal of Life Safety and Stability (EJLSS) ISSN 2660-9630.– Volume11, 2021. – Pp.195-197. (№23; SJIF Impact Faktor2021:5,63). Раджабов О. Взгляд на историю железных дорог Узбекской ССР в 1930-1935гг// World science: problems and innovations: сборник статей LIX Международной научно-практической конференции.– Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». 2021. – С. 99-102.; Раджабов О. История развития железнодорожного транспорта в Узбекистане// Актуальные вопросы, открытия и достижения: сборник статей XXVIII Международной научно практической конференции. – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2021. – С. 94-97. Раджабов О.А. Historiography and its modern interpretations// Actual problems of modern science, education and training in the region. – Urgench, 2018. - № 4. – Б. 156-161. ва б.

¹⁴Хидиров Х.Д. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори диссертацияси автореферати.– Термиз-2021. – 54 б.

¹⁵Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, таракқиёти, муаммолари. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори диссертацияси автореферати. –Бухоро, 2021. – 54 б.

¹⁶ Leibbrand Kurt. Transportation and town planning. – Cambridge, MA: MIT Press, 1970. - P. 57. – 158 p.; World Bank. Sustainable transport. Washington, DC: World Bank, 1996. - P. 48. – 148 p.

tadqiq etgan D.Xyuson, L.Bott asarlarini¹⁸; Turkiston-Sibir (Turksib) qurilishi tarixini o‘rgangan P.Maze¹⁹ kabilarning ishlarini alohida ko‘rsatib o‘tish mumkin.

Tadqiqotning manbaviy asoslari tahlil etilar ekan ular quyidagi guruhlarga ajratildi:

1. Arxiv hujjatlari materiallari;
2. Davriy matbuot materillari;
3. Xotira va esdaliklar;
4. Shaxsiy muloqot materiallari.

Tadqiq etilayotgan mavzuga oid arxiv hujjatlari asosiy manba bo‘lib, O‘zbekiston Respublikasi Milliy arxivi (O‘zRMA), Buxoro viloyat davlat arxivi fondlaridagi mavzuga oid muhim ma‘lumotlar o‘rganilib, tahlil etildi va tadqiqot mazmuniga singdirildi. Jumladan, R-609-fond (SSSR aloqa yo‘llari Turkiston okrugi Toshkent temir yo‘llari jamg‘armasi), R-2565-fond (“Soyuzzagottrans” o‘zbek avtomobil tresti) 1955 yildan SSSR Avtomobil va shosse yo‘llari minstirligi jamg‘armasi), R-2801-fond (O‘zbekiston SSR avtomobil yo‘llari qurilishi ministrligi “Minavtodor UzSSR” jamg‘armasi) stenografik hisobotlar), R-1770-fond (O‘zbekiston SSR Avtomobil transporti ministrligi jamg‘armasi), R-2426-fond (O‘rta Osiyo xalq xo‘jaligi boshqarmasining jamg‘armasi) kabi fondlardagi o‘nlab hisobotlar, statistik ma‘lumotlar, qaror va farmonlar, ko‘rsatma hamda loyihaviy ahamiyatga ega bo‘lgan tarixiy hujjatlar ilk bor ilmiy muomalaga olib kirildi. Ushbu hujjatlarda O‘zbekistonda va jumladan Buxoro viloyatida transport, temir yo‘llarda xizmat ko‘rsatish holati, mavjud bo‘lgan muammolar, hukumat tadbirlari kabilar o‘rin olgan.

Buxoro viloyat davlat arxivida saqlanayotgan 1023-jamg‘armasida Peshko‘ tuman davlat arxivida hududiy- Romitan, Vobkent tumanlarining arxivlari jamlangan bo‘lib, 117, 205-jamg‘armalarida aynan Buxoro viloyatida temir yo‘l va avtomobil yo‘llarining qurilishi bilan bog‘liq masalalar haqida ma‘lumotlar olindi. Rasmiy hisobot va chop qilingan statistik to‘plamlar²⁰, jamlangan materiallarni mantiqiy to‘ldirishga xizmat qildi. Ikkinchi guruhga 1950-1980 yillarda davriy matbuotda e‘lon qilingan mavzuga tegishli materillar tahlil etildi. Matbuot organlarida ham mavzuga oid ko‘plab ma‘lumotlar berilgan²¹. Bunda asosan o‘z

¹⁷Michael Binyon. Will the Soviet economy survive beyond 1984// “The Times”, June 23, 1978. –p.10; Michael Rywkin. Central Asia and Soviet Manpower. «Problem of Communism». Washington, January – February 1979, vol. XXVIII, №1. – P. 1-13.

¹⁸David Hooson. The Soviet Union peoples - regions. – USA. 1972. – P. 376; Lidia Bott. Recent trends in the economy of Soviet Central Asia. CAR.Vol. XIII. №3.1965. – P.19.

¹⁹Payne Matthew. Turksib: The building of the Turkestan–Siberian railroad and the politics of production during the Cultural Revolution, 1926-1931.– USA, 1995. – 896 p.

²⁰ Народное хозяйство Узбекской ССР в 1984 г. Стат. ежегодник. - Ташкент: Узбекистан, 1985.- 265 с.; Узбекская ССР в цифрах в 1988 г. -Ташкент: Узбекплан, 1989. – 182 с; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1990 г. - Ташкент: Узбекистан, 1991. - 384 с.

²¹Абдуллаев А. Йўл равон-манзил якин// Бухоро ҳақиқати. 1981-йил 23-октябрь.; Абдуллаева А. Меҳнат самаралари// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 7-июль.; Автотранспортда самарадорлик учун// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 14-январь.; Автотранспорт-халқ хўжалиги хизматида!// Бухоро ҳақиқати 1984-йил 27-январь.; Ашуров А. Йўллар равон бўлсин// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 13-июль.; Бақоев М. Локомотивчилар ғайрати// Бухоро ҳақиқати. 1955-йил 25-февраль.; Бақоев Т. Йўл ва кўприклар қачон ремонт қилинади?// Бухоро ҳақиқати. 1959-йил 9-май.; Балдишев А. Локомотивлар тезлиги ошаверади// Бухоро ҳақиқати. 1968-йил 22-ноябрь.; Балдишев А. Локомотивчиларнинг ўртача йўл босишини ошириш учун// Бухоро ҳақиқати.

davrining rasmiy nashrlari bo'lgan "Qizil O'zbekiston"(Sovet O'zbekistoni) va "Buxoro haqiqati" gazetalari ma'lumotlari jamlandi va tahlil etildi. Keyingi guruh materiallari esa voqeliklarning bevosita ishtirokchilari bo'lgan soha xodimlari bilan olib borilgan shaxsiy suhbat (despondentlar) ma'lumotlari tashkil etdi: dissertant tadqiqotni yozishda 20dan o'triq transport va temir yo'l sohasida XX asr 50-80 yillarda faoliyat yuritgan rahbar xodimlar, ishlab chiqarish ilg'orlari, oddiy ishchi xodimlar bilan muloqotlar olib bordi. Muloqotlar asosida to'plangan boy ma'lumotlar ilmiy jihatdan tahlil etildi va tegishli xulosalarga keldi. Shuningdek, sohada faoliyat olib borgan yo'l quruvchilar, muhandislar, hisobchilar, yuk va yo'lovchi tashish transportlarini boshqargan sobiq haydovchilar bilan o'tkazilgan suhbat materiallari kiritilgan²². Bu esa soha xodimlarining o'sha davr muhiti va o'ziga xos jihatlari haqidagi xotiralari asosida mavzuni yanada kengroq yoritish imkonini berdi. Xullas, XX asr 50-80 yillarida Buxoroda transport va temir yo'llar tarixini o'rganishning manbalar doirasi keng qamrovlidir.

Dissertatsiyaning ikkinchi bobini "XX asr 50-80-yillarida Buxoro viloyatida transport – kommunikatsiya tizimining Respublika xalq xo'jaligidagi o'rni" deb nomlanib, ushbu bobda XX asr 50-80 yillarida Buxoro viloyati shaharlarida transport - kommunikatsiya tizimi faoliyati, viloyat tumanlarida transport - kommunikatsiyaning holati, shuningdek, Buxoro viloyati transportining respublika xalq xo'jaligidagi o'rni haqida batafsil ma'lumot berilgan. Buxoro viloyatida XX asrning 50-80-yillarida to'rtta (Buxoro, Navoiy, Kogon, G'ijduvon) shahar va yuzlab qishloqlar mavjud bo'lib, o'n yilliklar davomida shaharlar kengayib, aholini manzilga yetkazishda jamoat transporti katta rol o'ynadi.

1952-йил 21-май.; Файбуллаев С. Йўловчилар хизматида// Бухоро ҳақиқати 1982-йил 17-августъ.; Фуломов К. Икки илғор темирйўлчи мусобақа голиби// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 30-октябрь.; Дементьев С.Т. Метод Бригадного порядка и повышенные качества строительства// Жилищное строительство. -№ 6 (186). 1973. – С. 3-5.; Климов И. Йиллик план ошириб бажарилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил, 24-октябрь.; Климов И. Кекса темирйўлчи// Бухоро ҳақиқати. 1954-йил 30-март.; Климов И. Ойлик план 155 процент килиб бажарилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 29-февраль.; Комков И. Бухоро темир йўл станциясининг иши яхшилансин!// Бухоро ҳақиқати 1951-йил 17-ноябрь.; Қодиров Х. Йўл равон-манзил яқин!// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 20-декабрь.; Мавлонов Қ. Азимов Р. Йўл ва кўприқлар қачон тузатилади?// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 15 июнь.; Магельний А. Темирйўлчи новаторлар ташаббуси// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 30-октябрь.; Мирфайзов К. Ҳайдовчилар ҳиссаси// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 15-февраль.; Николаев П.И. Когон темирйўлчиларининг мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 7-июль.; Пасажирларга хизмат кўрстаиш яхшилансин!// Бухоро ҳақиқати 1985-йил 9-августъ.; Попов В. Темир йўл ишчилари мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 11-март.; Ражабов Б. Тролейбус катнови яқин// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 21-сентябрь.; Раҳбарларнинг беғамлиги// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 31-августъ.; Раҳмонова М. Илғор машинистнинг тортиғи// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 22-июль.; Содиков А. Темир йўл партия ташкилотларида партия ўқувига эътибор кучайтирилсин!// Қизил Ўзбекистон. 1951-йил 3-март.; Темирйўлчилар мусобақаси// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 27- сентябрь.; Транспорт халқ хўжалиги хизматида// Бухоро ҳақиқати. 1976- йил 24- февраль.; Транспортда аниқ маром бўлсин!// Бухоро ҳақиқати 1988-йил 26-апрель.; Улуғ программа// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 13-сентябрь.; Фадеев А.Б. Темирйўл станциясини кенгайтириш керак// Бухоро ҳақиқати. 1958-йил 5-декабрь.; Хайкин М. Чўлда асфальт йўл// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 8-ноябрь.; Халилов Н. Йўллар қачон тузатилади// Бухоро ҳақиқати. 1958-йил 10-августъ.; Шуликина Ю. Автотранспортчилар ғалабаси// Бухоро ҳақиқати. 1970-йил 25-сентябрь.; Энергопоезд ишга туширилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 14-февраль.; Юклар кутиб қолмаси! Халқ контроли область комитетида// Бухоро ҳақиқати. 1971-йил 3-сентябрь.; Яндашев Н. Мусобақа асосида// Бухоро ҳақиқати 1980-йил 25-апрель.; Яхёев Х. Йўллар равон бўлсин// Бухоро ҳақиқати 1960-йил 6-сентябрь. Va b.

²² В.Мавлонов, К.Баҳронов, А.Ҳамидов, Н.Сафаров, Қ.Баҳронов, Ҳо.Ҳоҗийев, Н.Ражабов, Н.Муродовлар ва h.k lar bilan o'tkazilgan shaxsiy suhbat materiallari.

Shahar transporti shaharliklarni mobilligi (harakatchanligi)ni ta'minlashi kerak bo'lgan²³. Biroq, shahar aholisiga transport xizmatini ko'rsatish borasida ham reja ortidan quvishlar "Staxanovchilik", "Zlobinchilik", "Dohiy Lenin", "Buyuk lochin", "Qizil shanbalik", "Sotsialistik musobaqa"²⁴ kabi turli tashabbuslar ortidan quvish tendensiyasi avj olgandi.

Shunga qaramay transport tarmog'ida o'z vazifasida sidqidildan mehnat qilgan shaxslar ham ozmuncha emas edi. 1952-yilda Buxorodagi avtobaza jamoasi birinchi yarim yillik rejani bajarganligi, iyun oyi rejasi 110 foiz bo'lib, so'nggi 5 oy davomida 750 kg yoqilg'i tejagan. Staxanovchi slessarlar Roziqov, Karoginlar kunlik normani 160-170 foiz, shofyorlar Yemelyanov, Abdullaev Romanovlar olti oylik topshiriqni 150 foiz bajargan²⁵. Hatto, 1980-yilda ham bu kbi reja ortidan quvishlar to'xtamagan. Shu yili "Oktyabr 50 yilligi" nomli Buxoro taksomotor parki haydovchilari besh yillikning yakunlovchi yili 4 oylik rejalarini muddatidan oldin uddalaganlar²⁶. 1982-yil jamoat transportida harakatlanish uchun urush qatnashchilari va nogironlarga imtiyozlar berilgan²⁷. Biroq, 1982 yilda rejani bajarmaslik, avtobus parkining foydalanish koefitsenti 0710 o'rniga 0694 ekanligi, tig'iz paytda yo'nalishlarda avtobuslarning kam bo'lishi, haydovchilarning qo'pol muomalasi kabilar uchray boshlagan²⁸. Buxoro viloyati shaharlarida yo'lovchi tashish transportida XX asr 50-80-yillaridagi muammolar yo'nalishlarda avtobuslarning muntazam qatnamasligi, bekatlarning talab darajasida emasligi, yangi yo'nalishlar muammosi, yo'llarning ta'mirtalabligi kabilar manbalarda uchraydi. Ayniqsa, davriy matbuotda tanqidiy ruh kuchaygan²⁹. 80-yillardan boshlab yo'lovchilar axloqi masalasi ham kun tartibiga ko'tarilib, ayrim yo'lovchilar o'rindiqlarga har xil so'zlar, ismlar va shakllarni "O'ymakorlik" usuli bilan, jamoat transportida foydalanish qoidasiga rioya qilmasligi qo'pollik ko'rsatish bilan bog'liq jihatlar ro'y berib turganligi tadqiqotda dalillandi.

Ta'kidlash joizki, transport turlari va ulardan foydalanishda 1980-yillarda bir qator o'zgarishlar ham yuz berdi. 1986-yilda Buxoroda trolleybus qatnovi yo'lga qo'yilgan³⁰. Shuningdek, 1989-yil 1-yanvardan Buxoro shahrining Xalqlar do'stligi va Lenin komsomoli prospekti, Ulyanov ko'chasidagi chorrahalarda transport va piyodalar harakati svetofor orqali boshqarila boshlangan³¹.

Yo'l-transport hodisalari harakatlanish qoidasini bilmaslik natijasida ko'ngilsizliklar kelib chiqib, bu holatlarning, asosiy qismi yosh bolalarga to'g'ri

²³Транспорт в городах, удобных для жизни пер. с англ. А. Калинина под научн. ред. М. Блинкина. - М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. – С. 21.

²⁴Эргашев И. Автотранспортчилар аҳди// Бухоро ҳақиқати 1978-йил 15-март. Транспортда самарадорлик// Бухоро ҳақиқати 1981-йил 29-январь, Саидов Ф. (Област автомобил трестининг бош инженери). Шофёрлар ҳиссаси// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 12-апрель

²⁵Тўраев Э., Набиев Н. Коллективнинг мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 4-июль.

²⁶Шукуров Ғ. Кўзлари йўлда-қўллари рўлда// Бухоро ҳақиқати 1980-йил 15-май.

²⁷Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'xat, 43- yig'ma jild, 100- varaq.

²⁸Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'xat, 43- yig'ma jild, 100- varaq.

²⁹Ашрапова Х. Йўловчиларга қулай шароит керак// Бухоро ҳақиқати. 1959-йил 25-декабрь.

³⁰Ражабов Б. Бухоро ҳақиқатининг махсус муҳбири. Тралейбус қатнови яқин// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 21-сентябрь

³¹Шаҳар давлат автомобил инспексияси. Ҳайдовчилар диққатига!// Бухоро ҳақиқати 1988-йил 30-декабрь

kelgan³². Shu sababli yoshlar orasida yo‘l-transport hodisalarini kamaytirish maqsadida 1970-yil 28-sentyabrida O‘zbekiston SSR Maorif va Ichki ishlar vazirliklari “Umumiy ta‘lim maktablari o‘quvchilariga yo‘lda harakat qilish qoidalarini o‘rgatish to‘g‘risida³³” qo‘shma qaror qabul qilindi. Yo‘l-transport hodisalariga qarshi kurashda gazetalarda maqolalar e‘lon qilish, kinofilmlar namoyishini tashkil etish, korxonalar va tashkilotlarda ma‘ruza va suhbatlar o‘tkazish, turli risola va varaqalar tarqatish usullaridan foydalanilgan³⁴. Shuningdek, haydovchilarning uzluksiz ravishda yetti, o‘n ikki soat avtomobilni boshqarishi ta‘qiqlangan³⁵. Jamoat transportida texnik ko‘rik muhim ahamiyatga ega bo‘lib, doimiy ravishda ko‘riklar o‘tkazib borilgan³⁶. Yuqoridagi tadbirlar ma‘lum ma‘noda kutilgan natijani berganligi dissertatsiyada dalillandi.

Tadqiqotda Buxoro viloyatida yo‘l qurilishi va yo‘llarni ta‘mirlash holati bilan bog‘liq masalalar imkon qadar o‘rganildi. Viloyat shaharlarini o‘zaro bog‘lovchi yo‘llar qurilishida dastlab Buxoro-Kogon yo‘li 1957-yilda ayrim o‘zgarishlar bilan yakuniga yetkazilgan³⁷. Shuningdek, Buxoro shohbekati 1971-yilda ishga tushirilgan. 1976-yil Buxoro shohbekatidan 300 ta aholi manzillarga avtobuslar jadval asosida belgilangan marshrutlar bo‘ylab qatnagan³⁸. Bu esa o‘sha davrda viloyatda yo‘lovchi tashish ishlarining aniq tizim asosida yo‘lga qo‘yilganligini anglatadi.

XX asr 50-yillarida viloyatning eng muhim yo‘l tarmog‘i sifatida “Zarafshon trakti” va uni ta‘mirlash dolzarb vazifa qilib qo‘yilgan edi. Ta‘mirlash ishlari 1950-yilda Karmana tumanidan boshlangan bo‘lsada, bu vazifani bajarish 1980-yillargacha davom etgan³⁹. Xorazm va Buxoro viloyatlarini bog‘lovchi va hozirda A-380 (“G‘uzor-Buxoro-Nukus-Beynav”) deb nomlangan yo‘l qurilishi, 60-70-yillarda amalga oshirilib, Gazli-Sazakino yo‘nalishida 200 km yo‘lni qurib tugatilganidan boshlangan. Shundan so‘ng, Nurota-Boymurod yo‘li, 1970-yildan Nurota- Qo‘shquduq- Boymurod- O‘rinboy- Mautan- Utemurod avtomagistrali, 1971-yilda Nurota- Boymurod- Uchtepa- Tomdi halqa avtomagistrali⁴⁰ va boshqlar

³²Нороз З. Бухоро шаҳар ГАИси катта инспектори милиция капитани. Ким айбдор?// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 26-август

³³Bu qaror asosida o‘quvchilarga 15 soatlik dars o‘tkazish to‘g‘risida viloyat xalq maorifi bo‘limi buyruq chiqartirgan. Mустафоев М. Област давлат автоинспекцияси ходими. Йўл ҳаракати қоидаларини пухта ўрганайлик!// Бухоро ҳақиқати 1979-йил 23-февраль

³⁴Вухоро viloyat davlat arxivi, 1023-fond, 4-ro‘uxat, 1232-yig‘ma jild, 4- varaq, Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond 4- ro‘uxat, 1232- yig‘ma jild 13- varaq, Нороз З. Бухоро шаҳар ГАИси катта инспектори милиция капитани. Ким айбдор?// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 26-август,

³⁵Бочаров Е.В. и др. Безопасность дорожного движения: Справочник/Е.Ф. Бочаров, М.Ю. Заметта, В.С. Волошинов. – М.: Росагропромиздат, 1988. – С. 71.

³⁶Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro‘uxat, 1232-yig‘ma jild, 8-varaq, Техникавий хизмат кўрсатиш станцияларида техника кўриги ўтказиш// Бухоро ҳақиқати 1981-йил, 20-февраль

³⁷Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro‘uxat, 131- hujjat, 63- varaq.

³⁸Атоев Р. (Бухоро хўжалик ҳисобидаги автокорхона бошлиғи). Автобуслар манзилга ошиқмоқда// Бухоро ҳақиқати. 1976-йил 24-декабрь

³⁹Исмоилхўжаев Ё. Ўзбекистон К(б)П Марказий комитети транспорт бўлимининг мудирини. Йўлларни пахта йиғим-теримига тахт қилиб қўяйлик!// Қизил Ўзбекистон 1952-йил 28-август., Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro‘uxat, 67-yig‘ma jild, 14-varaq., Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro‘uxat, 67-yig‘ma jild, 16-varaq., Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro‘uxat, 43- yig‘ma jild, 82- varaq.

⁴⁰O‘zbekiston milliy arxivi, P-2801-fond, 1-ro‘uxat, 211-yig‘ma jild, 3-varaq., Бақоев М. Автомобилларга кенг йўл// Бухоро ҳақиқати. 1971 йил 3 август., Равон йўллар// Бухоро ҳақиқати 1972-йил 31-август.,

qurilgan. Ayniqsa, Navoiy-Tomdi halqa yo'lining Tomdi-Qizilquduq, Berabot-Konimex, Ko'kcha-Konimex, Navoiy-Konimex yo'llari cho'ponlarni Qizilqum yaylovlariga borishini kamida bir haftaga qisqartirgan⁴¹. Ammo, viloyat miqyosidagi va ichki yo'llar ahvoli og'ir holatda bo'lib qolavergan. Buxoro shahridan 18 km uzoqlikdagi Jondor (Sverdlov) ga olib boruvchi yo'llar buzilgan, ko'priklar vayrona holatda bo'lgan⁴². Shuningdek, 50-yillarda Romitan tuman Dalmun, Xaticha, Kamuna, Chelong'u qishloq yo'llari, Qiziltepa-Zarmetan yo'li⁴³ va boshqlarda ham yo'llar talab darajasida emas edi. 50-60-yillarda mahalliy yo'llarga shag'al tashish odatda paxta yig'im-terimi arafasida zarurat tufayli amalga oshirilgan⁴⁴. 1970-yillarga kelib mahalliy ahamiyatga ega bo'lgan va tuman, kolxozlararo yo'llarga bir qadar e'tibor qaratila boshlangan. Ammo, yo'l qurish ta'mir qilish borasida kamchiliklar bisyor bo'lib, 14,3 foiz (691 km) Respublika va viloyat miqyosidagi yo'llar tuproqligicha qolavergan. Mahalliy yo'llarning esa 82 foizi tuproq, 13 foizi shag'al, 5 foizi zamonaviy talablarga mos qoplamali bo'lgan xolos. Yo'llarni qurish va ta'mirlash arzon tushishi maqsadida viloyatning Jondor, Romitan, Shofirkon tumanlarida asfalt-beton zavodlar qurilgan. Shofirkondagi zavod 1985-yilda ishga tushirilgan. U yiliga 300 ming tonna asphalt, 10 ming kubometr asfalt-beton buyumlari, 300 ming tonna shag'al maydalab bera olish quvvatiga ega bo'lgan⁴⁵. Bunday zavodlarning qurilishidan asosiy maqsad yo'lsozlikdagi xarajatlarni qisqartirishdan iborat bo'lgan.

Xalq xo'jaligi yuklari, ayniqsa, paxta xomashyosini tashishdagi sustkashliklarni bartaraf etish uchun tegishli choralar ko'rilgan. Ayrim sohada faoliyat yurituvchi rahbar xodimlarga tegishli choralar ko'rilgan. 1951-yilda Buxoro paxta tozalash zavodi (direktor Abduraximov) 81 ming so'm, Kogon paxta tozalash zavodi (direktor Zorin) esa, 30 ming so'm jarima to'lagan⁴⁶. Shuningdek, avtomashinalardan maqsadsiz foydalanish hollari G'ijduvon, Vobkent, Qorako'l va boshqa tumanlarda uchragan va keskin tanqid qilingan⁴⁷. Bahor faslida urug'lik chigitni tashib berish ham katta tadbirlardan biri bo'lgan⁴⁸. Paxta terimi davrida esa avtomashinalarni, arobalarni tayyor bo'lganligi hisobotlari tinglangan. Transport sohasidagi to'plnib qolgan muhim muammolar paxta yig'im-terimi mavsumida chetga surib qo'yilgan⁴⁹.

⁴¹Raхмонов Р. (Конимех район йўл қурилиш бошқармаси булдозерчиси). Коммунизм йўллари// Бухоро ҳақиқати 1977-йил 4-августъ.

⁴² Султонов М. Йўл қачон тузатилади. Ғаникев К. Тинчлик вахтасида туриб...// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 6-март.

⁴³Бахронов А. Пахта ташиладиган йўл ва кўприкларни ремонт қилишга эътибор берилмаётир// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 28-августъ

⁴⁴Исмоилхўжаев Ё. Ўзбекистон К(б)П Марказий коммитети транспорт бўлимининг мудир. Йўлларни пахта йиғим-теримиға тахт қилиб қўяйлик!// Қизил Ўзбекистон 1952-йил 28-августъ.

⁴⁵Қодиров Х. Бухоро ҳақиқатининг мухбири. Йўл равон-манзил якин!// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 20-декабрь.

⁴⁶Иванов А. Автомобилларнинг бўш туришиға йўл қўйилмасин// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 9-март

⁴⁷Носиров Ф., Турсунов К. Колхозларда автотранспортлардан тўла ва тўғри фойдаланиш керак// Бухоро ҳақиқати. 1955-йил 1-февраль

⁴⁸Шодмонов Н. Транспортчилар ҳиссаси// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 25-февраль

⁴⁹Вухоро viloyat davlat arxivі 666-fond, 1-ro'uxat, 131-yig;ma jild, 65-varaq.

Xalq xo‘jaligini rivojlantirishda 1968-yilda ishga tushirilgan To‘dako‘l suv omborining ahamiyati muhim bo‘lib, uning qurilishida xomashyolarni tashigan korxonalar Kogondagi 97, G‘ijduvondagi 33, Buxoro shahridagi 18-avtobazalar qisqa muddat ichida 1430 km maydonni tekislashda faol bo‘lganlar⁵⁰. Mashinalarni ishdan chiqishiga haydovchining e‘tiborsizligi, yo‘llarning yomonligi, ehtiyot qismlar, uzal-agregatlar bilan ta‘minlanish qoniqarsizligi sabab bo‘lgan. $V_e=l/T_n$; $W_q=Q_{c.a}/T_n$; $W_p=P_{c.a}/T_n$ formula bilan (Avtomobillarni ish tezligi va soat unumdorigi orqali- dissertant) ularni qancha vaqt ekspluatatsiya qilinishi aniqlangan⁵¹. Ko‘plab tajribali haydovchilar shunga muvofiq ish tutib minglab km yo‘lni kapital ta‘mirsiz bosib o‘tishga da‘vat qilingan.

80-yillardan avtokorxonalarda mas‘uliyatsizlik kuchaygan viloyat avtomobil inspeksiyasi xodimlari, jamoatchilik vakillari bilan birga maxsus nazorat (reyd) o‘tkazilganida Buxoro 61-avtokolonnaga ishdan so‘ng 30 dan oshiq yuk mashinasining qaytmaganligi aniqlangan⁵². Viloyat avtomobil tresti korxonalari 1986-yilda 21 mln tonna yuk tashish, mehnat unumdorligini 1 foiz oshirish, tan narxni 0,5 foiz pasaytirish majburiyatini olishgan⁵³. Bu kabi ma‘lumotlar dissertatsiya bayonida ko‘plab keltirildi va tahlil etildi.

“1950-1980 yillardagi Buxoro viloyati temir yo‘l transportining faoliyati”- deb nomlangan uchinchi bobda 1950-yillarda viloyat temir yo‘l tizimi faoliyati, temir yo‘l tarmoqlarining respublika xalq xo‘jaligidagi ahamiyati, kadrlar tayyorlash masalalari yaxlit holda tadqiq qilinadi.

Temir yo‘llarning nafaqat ijtimoiy-iqtisodiy, balki strategik ahamiyati yuqori bo‘lgan. Kogon temir yo‘l stansiyasi Ashxobod temir yo‘llari boshqarmasi tarkibida bo‘lib, uning faoliyatida ham o‘sha vaqtda keng tarqalgan sotsialistik musobaqalar avj oldirilgan. 1950-yil temir yo‘lchilar kuni arafasida stansiya ishchilari oylik rejani besh kun oldin, 128 foiz qilib bajarganlar. Ashxobot temir yo‘l boshqarmasi ko‘chma qizil bayrog‘ini olti oy davomida qo‘lda tutib kelganlar. Bir yarim yilda 900 tonna yoqilg‘i tejalgan⁵⁴. Shuningdek, SSSR oliy sovetiga o‘tkaziladigan saylovlar munosabati bilan⁵⁵; Sovet armiyasi va harbiy dengiz floti kuni munosabati bilan⁵⁶; May bayrami munosabati bilan; Staxanovchilik kabi musobaqalarni misol keltirish mumkin⁵⁷. Musobaqalar ayniqsa 20-21 maydan, ya‘ni poyezdlar harakatining yozgi jadvalga o‘tishi bosqichida avj olgan⁵⁸. Musobaqalar g‘olibi bo‘lgan jamoalar ko‘chma qizil bayroq, alohida shaxslar

⁵⁰Кодиров Ж. Трасса азаматлари// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 26-апрель.

⁵¹Ванчукевич В.Ф. и др. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. Пособие/ Ванчукевич В.Ф., Седюкевич В.Н., Холупов В.С. – Мн.: Выш. Шк., 1989. - С. 91.

⁵²Ляхов В. (Област ИИБ давлат автоинспекцияси бўлими бошлиғи. Милиция майёри). Транспортдан тўғри фойдаланинг!// Бухоро ҳақиқати 1985-йил 25-июль

⁵³Автотранспор самарадорлиги учун// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 15-февраль.

⁵⁴Балдишев А. (Паравоз депосининг машинисти, Ўзбекистон ССР Олий советининг депутаты). Локомотивчилар мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати 1950-йил 30-июль.

⁵⁵О‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-го‘ухат, 200-йиг‘ма jild, 34-варақ.

⁵⁶Совет армияси ва харбий денгиз флоти кунига темирйўлчилар совғаси// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 23-февраль.

⁵⁷Гладилов В. (Когон темир йўл станцияси локомотив депосининг старший инженери)// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 11-май.

⁵⁸Поездларнинг ёзги катнов жадвали// Қизил Ўзбекистон. 1951-йил 20-май.

“Shavkatli mehnati uchun” medali bilan, “A’lo kuzatuvchi” ko’krak nishoni va boshqalar bilan taqdirlangan⁵⁹. Temiryo’lchilarning siyosiy ongi bilan maxsus targ’ibot guruhlarini shug’ullangan. Koreya yarim orolidagi urushga qarshi (1950-1953) tinchlik chaqiriqlari⁶⁰, tinchlik ahdi murojaatnomasi, tinchlik tarafdorlari respublika konferensiyasi rezolyutsiyasi, jahon tinchlik kengashi murojaatnomasi kabi chaqiriqlar amalga oshirilgan. Devoriy gazeta “jangovar varaqlar” doimiy chop etilgan⁶¹. 1951-yil Buxoro temir yo’lchilarining ta’mir va ta’minlash borasidagi rejalari bajarilgan, yuk tashishda yutuqlarga erishilgan, lokomotivlarning o’rtacha tezligi 107,5 foiz ga, bir kecha-kunduzlik yo’l bosish masofasi 107 foizga yetgan. Mehnat unumdorligi 155 foiz oshib, teplovozlar 114,8 tonna, parovozlar 91,8 tonna yoqilg’i tejaganlar. Teplovozlarning ta’mir va ta’minlash muddati dekabr oyida noyabrda nisbatan 26,9 foiz kamaygan⁶². 1951-1955-yillarga mo’ljallangan besh yillik rejada Ashxobod-Toshkent temir yo’lini rekonstruksiya qilish va qo’shimcha yana bir yo’nalish o’tkazish to’g’risidagi direktiva qabul qilingan. Gazogeneratorli teplavoz 1953-yildan boshlab yuk va yo’lovchi tashishda qo’llanila boshlangan⁶³. Temir yo’l uzeli rekonstruksiya qilish mexanizatsiyani keng joriy etish asosida muhandis-texnik xodimlar kunlik topshiriqlarni 200 foiz dan bajara boshlaganlar. Beshinchi besh yillik rejasini ishlarining barcha turlari bo’yicha muddatdan yetti oy oldin, kapital ta’mir bo’yicha 113,3 foiz, o’rta ta’mir bo’yicha 104 foiz, yengil ta’mir bo’yicha 105,2 foiz bajarilgan. 1957-yil Kogon temir yo’l bo’limi jamoasi aloqa apparatlari va temir yo’l izlarini ta’mir va ta’minlash topshirig’ini muddatidan oldin 220 foiz ga bajarganlar⁶⁴. 1959-yilda Butun Sovet Ittifoqi aholini ro’yxatga olish ishlarida viloyat temir yo’lchilari faol qatnashgan. 1960-yil sentyabrgacha bo’lgan reja to’liq bajarilgan. Ta’mir va ta’minlash 112 foiz, yog’och qirg’ich 116 foiz, g’ildiraksozlik sexi 117,3 foiz bajargan⁶⁵.

Ashxobod temir yo’li Xorazm va Qoraqalpog’iston ASSR xalq xo’jaligini rivojlanishida ham katta ta’sir ko’rsatgan⁶⁶. 50-yillarning o’rtalarida Kogon temir yo’l uzeli yirik saralovchi stansiyaga aylanib, ko’p yuk aylanmasini ta’minlash uchun yangi yo’llar (liniyalar) qurilgan. 1954-yilda yuk ortish 1940-yilga nisbatan uch marta ko’paygan. Texnika tezligi 90 foiz ga oshib, og’ir vaznli poyezdlarni yuk ko’tarishi 40-100 foiz gacha oshgan⁶⁷. Kogon temir yo’l lokomotiv deposi V.I.Lenin tavalludining 100 yilligida 25 ming so’m sof foyda mo’ljallagan, mehnat unumdorligi 0,2 foiz oshgan⁶⁸. 1969 yilda temir yo’lchilar kuni arafasida sanoat korxonalariga 40 ming tonna yuk yetkazib, har bir vagon yuk oboroti 3,4 foiz

⁵⁹ Файзиев Қ. Темир йўл станциясининг илғор стрелкачиси// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 5-августъ.

⁶⁰ O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 780-yig‘ma jild, 2,7-varaqlar.

⁶¹ Балдишев А. (Когон станцияси локомотив депоси партия бюросининг секретари). Локомотивчиларнинг ўртача йўл босишини ошириш учун// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 21-май.

⁶² Латипов Ф. Депо коллективининг ютуғи// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 1-январъ.

⁶³ Газогенераторли тепловоз// Қизил Ўзбекистон 1953-йил 3-июль.

⁶⁴ O‘zbekiston milliy arxivi, R-609-fond, 3-ro‘uxat, 24-yig‘ma jild, 9-varaq.

⁶⁵ O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 665-yig‘ma jild, 19-varaq.

⁶⁶ Транспорт СССР: итоги за пятьдесят лет и перспективы развития.-М. ТРАНСПОРТ 1967г –Ст 79.

⁶⁷ O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 665-yig‘ma jild, 41-varaq.

⁶⁸ Балдишев А. (Когон локомотив депосининг мастери). Локомотивлар тезлиги ошаверади// Бухоро ҳақиқати. 1968-йил 22-ноябрь.

tezlatilgan, 436 ming vagon/soat tejalgan, 1830 og'ir vaznli sostavlar tuzilgan, rejadan tashqari 590,7 ming tonna yuklar tashilgan va 110 ta teplovozni qo'shimcha ishlarni bajarishga ko'chirish imkoni yaratilgan, shuningdek, 19 km temir-beton shpallari o'rnatilgan⁶⁹. Biroq, yuqoridagi ijobiy holat bilan birga sohada salbiy jihatlar ham ko'zga tashlanadi. 70-yillardan boshlab soha xodimlari orasida spirtli ichimliklarga ruju qo'yish, intizomiy tartibuzarliklar paydo bo'la boshlagan⁷⁰. Bu ish unumdorligiga salbiy ta'sir ko'rsatgan.

1974-yil 1-yanvardan butun SSSR bo'ylab temir yo'lda yuk tashishning yangi qiymati belgilangan⁷¹. Ashxobod temir yo'li 1974-yil dunyo tajribasida birinchi bo'lib to'liq Teplovoz lokomotivlaridan foydalana boshlagan⁷². 1975-yil 1 mln 630 ming tonna rejadagidan ortiqcha yuk tashilgan, yuk hajmi 17 foiz, mehnat unumdorligi 17,2 foizga ko'paygan. Yuk narxi 4 foiz pasayib, 6,8 mln so'm mablag' tejalgan. 1976-yil mexanizatsiyalashtirish hisobidan yuk ortish va tushirish 80 foiz ga oshgan. Kogon temir yo'lida 1976-1980-yillarda 6,7 mln vagon/soat tejalib, rejadagidan 304 mln tonna ko'p yuk tashilgan, 90 ta ratsionalizatorlik g'oyasidan 300 ming so'm foyda ko'rilgan⁷³. 1980-yilda yuk tashish hajmi 1975-yilga nisbatan 6,3 foiz, vagonlarga yuk ortish 12,3 foiz va yuk tushirish 11,3 foiz, yuk poezdlarining o'rtacha vazni 60 tonnaga oshgan⁷⁴. Namuna ko'rsatib ishlaganlar orden, medallar, ko'krak nishonlari ("Shavkatli mehnati uchun", "A'lo kuzatuvchi⁷⁵") bilan mukofotlangan bo'lsa, ilg'or jamoalarga "a'lochi sex" nomi berilgan⁷⁶. Temir yo'lchilarning ma'naviy hordiq chiqarishi, ularni o'z ijodiy qobiliyatlarini namoyon etishga yo'naltirilgan ishlar ham amalga oshirila boshlangan. Yosh kadrlarni tarbiyalashda Kogonda G.Morshelova rahbarigida to'garak tashkil qilingan⁷⁷. Temir yo'lchilar respublika va Sovet Ittifoqi bo'ylab hordiq chiqarish joylari (sanatoriylar)ga yuborib turilgan⁷⁸. Kogon temir yo'l stansiyasida 1963-yilda jami 350 ga yaqin xotin-qiz faoliyat yuritgan⁷⁹. 1971-yilda temir yo'lchilar uchun 310 metr kvadrat uy-joy qurilib, 4700 metr kvadrat turar-joy kapital ta'mirlab berilgan. Oylik ish haqi o'rtacha 20 foizga oshirilgan. 1980 yilgi ma'lumotlarda temir yo'l stansiyasiga yuklarni qabul qiluvchilar o'rtacha ish haqi 120-130 so'm, strelkachilar o'rtacha ish haqi 130-140

⁶⁹ Шорахмедов Т. (Ўрта Осиё темир йўли Когон бўлимининг бошлиғи ўринбосари). Пўлат магистрал баҳодирлари // Бухоро ҳақиқати. 1969 йил 2 августъ.

⁷⁰ Фозилов А. Депо ёшлари // Бухоро ҳақиқати. 1970 йил 19 июнь.

⁷¹ Финансы железно дорожного транспорта / Под. ред. А.Г. Коовригина. Учебник для вузов Ж.-Д. Трансп.-М.: Транспорт, 1978. – С. 61.

⁷² Железнодорожный транспорт: Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. - М.: Большая Российская Энциклопедия. 1994. - С. - 405.

⁷³ Турсунов М., Шабонова Н. Олис йиллар, олис йўллар (Бухоро темир йўли бўлими тарихи, унинг иждокорлари ҳаётидан лавҳалар). – Когон, Темирйўлчи, 1997. – Б. 49-51.

⁷⁴ Кизбаев П. Ўрта Осиё темир йўли Бухоро бўлимининг бош инженери. Темир йўл транспорти// Бухоро ҳақиқати 1981-йил 10-июнь.

⁷⁵ Володин А.Н., Мерлай Н.М. Медали СССР. - СПб.: Печатный двор, 1997. - С. 41-44.

⁷⁶ Фроленко И. Когон темир йўл узели комсомол комитети секретари. Темир йўлчи комсомоллар// Бухоро ҳақиқати 1950-йил 30-июль

⁷⁷ Шаропов Ф. Болалар техника станциясида // Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 10-августъ.

⁷⁸ Морозов Г. Темир йўлчиларнинг дам олишлари учун катта ғамхўрлик// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 19-августъ.

⁷⁹ Саидов Б. Темир йўл қизлари // Бухоро ҳақиқати 1963-йил 12-июнь.

so‘m ekanligi keltirilgan⁸⁰. Bu esa turli madaniy hordiq va rag‘batlantirishlar bilan birga hisoblaganda ham soha ishchi-xodimlari uchun yomon haq to‘langanligini anglatadi.

Dissertatsiyada o‘rta ma‘lumotli va malakali temir yo‘lchi transport xodimlar tayyorlaydigan texnika o‘quv yurtlari faoliyati haqida ham ma‘lumotlar keltirildi. Biroq, temir yo‘l transporti vositalari (paravoz va vagonlar) jahon standartlaridan ortda qolganligi, xorijdagi yangi texnik vositalar yetarlicha xarid qilinmagani kabi holatlarni qayd etish mumkin.

XULOSA

“XX asrning 50-80-yillarida Buxoro viloyatida transport – kommunikatsiya tizimining shakllanishi (transport va temir yo‘l tizimi misolida)” mavzusini o‘rganish orqali quyidagi xulosalarga kelindi:

1. Ikkinchi jahon urushidan keyingi yillarda mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirish va xalq xo‘jaligini qayta yo‘lga qo‘yish masalasi ancha og‘ir kechdi. Sovet Ittifoqi tarkibidagi barcha Respublikalarda bo‘lgani kabi O‘zbekiston SSRda ham xalq xo‘jaligini rivojlantirish uchun mavjud imkoniyat va tabiiy resurslardan yuqori suratda foydalanish imkoniyatlaridan to‘la foydalanilmadi.

2. Sovet hukumati xalq xo‘jaligida iqtisodiy ko‘rsatkichlarni oshirish maqsadida transport tizimida o‘ziga xos siyosatni amalga oshirib, avtomobil va temir yo‘llarini qurish, yangi transport tarmoqlarini ishga tushirishga bir qadar e‘tibor berdi. 1950-yillarda Respublikaning turli hududlarini bir-biri bilan bog‘lovchi magistral yo‘llarni zamon talablariga moslash ishlari 1980-yillarga qadar davom ettirildi. Biroq bu yo‘nalishdagi ishlar to‘la-to‘kis amalga oshirilmadi.

3. XX asrning ikkinchi yarmida sovet hukumati transport sohasini asosan xomashyo manbalarini tashish maqsadida rivojlantirishi, avtomobil yo‘llari va temir yo‘l qurilishi va uni muvofiqlashirish ma‘muriy buyruqbozlik asosida boshqarilishi yaqqol namoyon bo‘ldi.

4. Transport asosan respublikalararo va xo‘jaliklararo yuklarni tashishda muhim rol o‘ynaydi. O‘zbekistonda qattiq qatlamli yo‘llar qurilishiga bir qadar e‘tibor qaratilib, avtoparklar soni ko‘payib bordi. Bir qancha temir yo‘llar-Toshkent-Olmaliq yo‘li, Katta O‘zbekiston trakti, Farg‘ona xalqa yo‘li, Zarafshon va Qoraqalpog‘iston traktlari qurildi. Zarafshon trakti Samarqand, Buxoro viloyatlarini bir-biri bilan bog‘lash orqali Turkmaniston bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qildi.

5. Buxoro viloyatida transport tizimining 50-80-yillarda Respublika xalq xo‘jaligida tutgan o‘rni muhim ahamiyat kasb etib, qator sifatliy o‘zgarishlarni boshdan kechirdi. Buxoro viloyatining Respublika, qolaversa, mamlakat xalq xo‘jaligidagi o‘rnini inobatga olganda viloyat yo‘lsozlari Respublika iqtisodiyoti uchun muhim bo‘lgan magistral yo‘llarni qurdi va ta‘mirladi. Ammo, 80-yillar ikkinchi yarmida turg‘unlik illatlari soha rivojida ko‘zga tashlana bordi.

⁸⁰ Бухоро-2 темирйўл станцияси. // Бухоро ҳақиқати 1980-йил 24-февраль

6. Buxoro viloyatida ham transport sohasiga, xususan yo‘l qurilishi masalasiga alohida ahamiyat berilsada, bu borada to‘laqonli maqsadlarga erishilmadi. Viloyat hududidan o‘tadigan turli toifalarga mansub yo‘llarning hammasi ham talab darajasida emas edi. Mahalliy ahamiyatga ega bo‘lgan yo‘llarning holati ko‘p bora tanqid ostiga olingan bo‘lsada, ijobiy o‘zgarishlarda sezilarli siljish kuzatilmadi, boshlangan yakuniga yetmadi.

7. Kogon-Krasnovodsk temir yo‘li, Navoiy – Uchquduq temir yo‘lining qurilishi viloyatning Markaziy Qizilqum bilan aloqalarini yaxshiladi. Jarqoq-Buxoro-Samarqand-Toshkent, Buxoro - Ural, O‘rta Osiyo – Markazi gaz quvurlari Buxoro viloyatini yagona xalq xo‘jaligiga mahkam bog‘lab qo‘ygan asosiy omillarga aylanib bordi.

8. Transport – tizimida malakali mutaxassislarning yetishmaslik holatlari ham bo‘lib, hatto ayrim avtobazalar xodimlari va rahbarlarining umuman oliy yoki o‘rta maxsus diplomi bo‘lmagan. Vaqtida muhandis-texnik mutaxassis oliy va o‘rta ma‘lumotli mutasaddilar bilan almashtirilgan, oliy ma‘lumotli mutaxassis kadrlar sababsiz ishdan haydalgan yoki ayrimlari hech qanday hujjatsiz ishga qabul qilingan.

9. Kadrlar mas‘uliyatsizligi yo‘lsozlar tajribasini o‘rganish, kerakli joylarda qo‘llash, malaka oshirish, bilimini takomillashtirish kabilar ishning orqaga ketishiga olib kelgan. Respublika yo‘l qurilishi idoralarida turli musobaqalar o‘tkazilib, bu holatlarni oldini olish maqsadida “Eng yaxshi avtogreyderchi”, “Eng yaxshi buldozerchi”, “Eng yaxshi yo‘l ta‘miri ustasi”, “Eng yaxshi yo‘lchi” va boshqa tanlovlar o‘tkazilib, ish jarayonidagi salbiy holatlarni oldini olishga, imkon qadar ijobiy hal qilishga harakat qilingan.

10. Avtobazalarda intizom masalasi, rejalashtirish, oxiri o‘ylanmagan isrofgarchilik, kishilardagi mas‘uliyatsizlik, qo‘shib yozish holatlari, trestlardagi davlat mulkini o‘g‘irlash kabi salbiy holatlar hamda yo‘llarning nosozligi kabilar transport sohasida ko‘plab adog‘i yo‘q muammolarni keltirib chiqardi. Haydovchilar orasida intizomning yo‘qligi tabiiyki, yo‘l qoidalarini buzilishiga, avariya holatlarini ko‘plab sodir bo‘lishiga olib keldi. Ko‘pgina hollarda bu fojeali, ya‘ni, o‘lim bilan ham tugadi. Bir qator avtoransport haydovchilari yo‘l qoidalarini buzganliklari, hushyor bo‘lmagan holatda transportini boshqarganliklari, mayda bezoriliklar, yo‘lovchilarga nisbatan qo‘pol munosabatda bo‘lganliklari sababli jazoga tortilganlar yoxud qat‘iy ogohlantirish olganliklari asoslandi.

Yuqoridagi xulosalardan kelib chiqqan holda quyidagicha amaliy taklif va tavsiyalar ilgari surildi.

1. Buxoro viloyati yo‘l qurilishi, transport kommunikatsiya sohasining XX asr 50-80-yillari rivojlanish tarixini o‘zida aks ettirgan hujjatli filmlar yaratish;

2. Buxoro ARK muzey qo‘riqxonasida XX asr 50-80-yillari Buxoro viloyatida transport-kommunikatsiya tarixini o‘zida aks ettirgan ekspozitsiya bo‘limiga asos solish;

3. XX asr 50-80-yillari Buxoro viloyati transport-kommunikatsiya tarixiga bag‘ishlangan badiiy adabiyot (roman, qissa, hikoya, ocherk)lar yaratish;

4. XX asr 50-80-yillari Buxoro viloyati transport-kommunikatsiya masalalariga oid kundalik davriy matbuotda chop etilgan maqolalar, xabarlarni to'plab, ularning bibliografiyasini tuzish;

5. Buxoro viloyati transport-kommunikatsiya tizimining XX asr 50-80 yillariga oid O'zbekiston milliy arxivi, Buxoro viloyati va tumanlar arxivlarida ko'plab hujjatlar mavjud. Ularni yaxlit tizimga keltirish va nashr qilish ahamiyatli bo'lar edi.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc. 03/27.09.2024.Tar.72.07 ПО
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ БУХАРСКОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

БУХАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

МАЖИДОВ ЖУРАБЕК ЖАЛИЛОВИЧ

**ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИИ
В 50 – 80-ГОДАХ XX ВЕКА В БУХАРЕ
(НА ПРИМЕРЕ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТА И ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ)**

07.00.01 – История Узбекистана

**АВТОРЕФЕРАТ
ДОКТОРСКОЙ ДИССЕРТАЦИИ ДОКТОРА ФИЛОСОФИИ (PhD)
ПО ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

Бухара – 2024

Тема диссертации доктора философии (PhD) зарегистрирована под номером В2023.4.PhD/Tar1672. Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан

Диссертация выполнена в Бухарском государственном университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) выложен на веб-сайте Бухарского государственного университета www.buxdu.uz и на Информационном образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: Юнусова Хуршида Эркиновна
доктор исторических наук, профессор

Официальные оппоненты: Хасанов Акром Муминович
доктор исторических наук (DSc), профессор

Эрметов Аваз Абдуллаевич
доктор исторических наук (DSc), профессор

Ведущая организация: Навоийский государственный горно-технологический университет

Защита диссертации состоится « 7 » января 2025 г. в « 9 » часов на заседании Научного совета DSc.03/27.09.2024.Tar.72.07 по присуждению учёных степеней при Бухарском государственном университете. (Адрес: город Бухара, улица Мухаммад Икбола, дом 11, 200117. Тел.: (65) 221-29-14; факс: (65) 221-26-12, e-mail: bsu_info@edu.uz)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Бухарского государственного университета (зарегистрирован под № 368). (Адрес: город Бухара, улица Мухаммад Икбола, дом 11, 200117. Тел.: (65) 221-29-14; факс: (65) 221-26-12.)

Автореферат диссертации разослан « 21 » декабря 2024 года.
(Протокол реестра № 8 от « 21 » декабрь 2024 года.)



Ф.Б. Очилдиев
Заместитель председателя Ученого совета по присуждению учёных степеней, доктор исторических наук (DSc), профессор

А.Т. Очиллов
Ученый секретарь Научного совета по присуждению учёных степеней, доктор исторических наук (DSc), доцент

К.Р.Рахимов
Председатель Научного семинара при Научном совете по присуждению учёных степеней, доктор исторических наук (DSc), доцент

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность и востребованность темы диссертации. Значение транспортно-технического оборудования в процессах интеграции, глобализации, происходящих в мире, стремительно возрастает. По данным Всемирного банка, объем транспортных услуг в мировом ВВП составляет 4,3 трлн долларов. США (6,9 процента), ежегодно 110 миллиардов тонн грузов, и более 1 трлн. перевозится пассажиров. Кроме того, в транспортном секторе насчитывается 100 миллионов сотрудников, занятых наземными работами¹. Развитие этих отраслей осуществляется мировой транспортно-логистической системой. Использование современных технологий доставки в транспортной системе позволяет сэкономить от 30 до 60 процентов объема материальных запасов, а также добиться снижения затрат предприятий, на доставку, пользующихся транспортными услугами примерно на 30-35 процентов.

Сегодня система транспортной логистики достаточно развита в таких странах, как Российская Федерация, США, Германия, Китай, Италия. В мире ведутся обширные научные исследования по повышению эффективности транспортной системы. В частности, в проводимых исследованиях комплексного подхода к вопросам более эффективного развития транспортной деятельности, формирования экономических подходов, обеспечивающих эффективное развитие транспортной системы, отмечается положительное влияние развития транспортной сети, однако единого мнения о направленности и масштабах этих воздействий не сформировано. Исходя из этого становится актуальной необходимостью проведения дополнительных исследований по совершенствованию теоретико-методологических основ развития транспортной системы.

Особое внимание уделяется ускоренному развитию транспортных коммуникаций как важной отрасли экономики в Узбекистане. В 2017 году Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев в своем Послании Олий Мажлису также отмечал, что в 2018 году планируется осуществить движение туристических поездов по маршруту Ташкент-Самарканд-Бухара-Ургенч-Хива, электрификацию железной дороги Бухара-Мискин², сбор информации, связанной с формированием и развитием транспортно-коммуникационной системы, ее систематизация и привлечение в научный оборот является актуальной задачей.

Данная диссертация в определенной степени служит реализации задач, поставленных в Указе Президента Республики Узбекистан № УП-5647 “О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта”, от 1 февраля 2019 года, Постановлений Президента Республики Узбекистан за №ПП-4703 “О мерах по кардинальному совершенствованию системы подготовки кадров в сфере транспорта” от 4 мая 2020 года, за №ПП-6097 “Об утверждении Концепции

¹ The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>

² Mirziyoyev Sh.M. Xalqimizning roziligi bizning faoliyatimizga berilgan eng oliy bahodir.– T.: “O‘zbekiston” NMIU, 2018. – B. 134.

развития науки до 2030 года” от 29 октября 2020 года, за № ПП-60 “О стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы”, а также других нормативно-правовых документов относительно данной сферы деятельности.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Формирование системы инновационных идей и их реализация в социальном, правовом, культурном, духовно-просветительском развитии информатизированного общества и демократического государства».

Степень изученности проблемы. В первом параграфе первой главы диссертации исследована проблема источниковедения и историографии предмета, дана классификация исторической литературы. В данном параграфе отражен обзор исторических источников и научной литературы, написанной в разные периоды, касающихся формирования транспортно-коммуникационной системы в Бухарской области, порядка развития транспорта и железных дорог в соответствии с требованиями времени.

Связь исследования с планами научно-исследовательской работы высшего учебного заведения, в котором выполнена диссертация.

Данная исследовательская работа выполнена в рамках темы “Вопросы истории Бухары (с древнейших времен до наших дней)” кафедры Археологии и истории Бухары Бухарского государственного университета в связи с планом научно – исследовательской работы.

Цель исследования состоит в изучении состояния, развития, проблем транспортно-коммуникационной системы Бухарской области в 50-80-е годы XX века, ее места в народном хозяйстве.

Задачи исследования:

- анализ источниковедения и историографии предмета;
- характеристика общего состояния транспортно-коммуникационной системы в Узбекистане в 1950-1980-е годы;
- показать проблемы и их решения в процессах, связанных с созданием, формированием и развитием транспортно-коммуникационной системы в Бухарской области;
- сравнительное исследование состояния транспортно-коммуникационной системы в районах Бухарской области в 50-80 - е годы XX века;
- предоставление информации о транспортной и железнодорожной системе Бухарской области;
- раскрытие состояния обеспечения транспортно-коммуникационной и железнодорожной системы Бухарской области квалифицированным персоналом в 50-80 – е годы XX века.

Объектом исследования является вопрос транспортно-коммуникационной системы в Узбекистане 50-80 - е годы XX века.

Предметом исследования являются материалы и источники по социально-экономической и культурной сферам Бухарской области,

связанные с транспортно-коммуникационной системой Бухарской области в 50-80-е годы XX века.

Методы исследования: В диссертационной работе использованы такие методы научного исследования, как историческая хронология, сравнительный подход, объективность, синхронный и диахронный подходы.

Научная новизна исследования состоит из следующих:

доказано, что в 50-е годы XX века состояние дорог, проходивших по территориям Бухарской области, отставало от требований времени, при ремонте транспортных путей особое внимание уделялось дорогам, имевшим значение для Советского Союза, а местные внутренние дороги были заброшены, обслуживание на дорогах, пассажирские и грузовые работы были не на должном уровне, задержки в транспортном обслуживании населения и нарушения графиков были обычным явлением;

обосновано, что в 50–80-е годы XX века был сделан капитальный ремонт дорог, проведены дороги с асфальтобетонным покрытием, и были введены в эксплуатацию такие крупные магистрали, как “Зарафшанский тракт” (М-37), Гузар-Карши-Бухара-Нукус-Бейнав (А-380), соединяющие территорию Бухарской области с соседними областями, другими регионами Республики и центром Советского Союза, Газли-Сазакино, строительство кольцевой автомагистрали Нурота-Боймурод-Учтепа-Томди - Учтепа-Томди и др.;

раскрываются проблемы и решения в сфере транспортного обслуживания. После 50-х годов XX века в Бухарской области в связи с агломерации городов, ростом жилищного строительства, появлением новых промышленных предприятий, увеличением численности жителей в городах, резко возрос спрос на транспортные услуги в городах, были созданы условия для пассажиров - маршрутные перевозки, междугородние, межрайонные маршруты, услуги такси, троллейбусного сообщения;

железнодорожный участок Каганской дороги (Бухарская область), считающийся одной из составных частей “Ашхабадской железной дороги”, имеющей важное значение в народном хозяйстве не только в области и республики, но и во всём Советском Союзе, что обусловило модернизацию железнодорожных путей, ускорением движения поездов, централизацией линий, ускорением электрификации, что служило в процессе приближения к мировому стандарту, таким образом, обоснован факт замены с 1974 года локомотивов на тепловозы;

Практические результаты исследования состоят из следующих:

доказано на основе исторического и междисциплинарного подхода, что состояние транспортно-коммуникационных связей и транспортный контроль в прошлом веке в Бухарской области осуществлялся “Центром”;

на основе ряда новых фактов и архивных документах раскрываются сведения об интеграции Бухары в транспортно-коммуникационные отношения по Республике и с другими регионами на основе того, что в период с 50 по 80-е годы XX века, были построены крупные магистрали как “Зарафшанский тракт” (М-37), Гузар-Карши-Бухара-Нукус-Бейнау (А-380),

кольцевые автомагистрали Газли-Сазакино, Нурато-Боймурад-Учтепа-Томди и др.;

освещены особенности становления и развития транспортной системы Бухарской области, проблемы истории транспорта, информация по их решению, которая может быть использована в образовательном процессе, для изучения истории Узбекистана и региона.

Достоверность результатов исследования:

при исследовании темы о формирования транспортно-коммуникационной системы Бухарской области в 50–80-е годы XX века – (на примере транспортной и железнодорожной системы), были использованы первичные источники и документы хранящиеся в Национальном архиве Республики Узбекистан, Государственном архиве Бухарской области, информация из личного общения с работниками отрасли, тематическая литература, что нашло свое отражение в виде обсуждений в республиканских и зарубежных научных изданиях, на конференциях, были сделаны выводы и предложения. рекомендации по практике внедрение, полученные результаты подтверждаются уполномоченными государственными структурами.

Научные результаты диссертации и представленная в ней информация характеризуются обогащением истории Советского, зависимого периода Узбекистана новыми теоретическими, научно-теоретическими и методологическими взглядами на развитие транспортно-коммуникационной системы, внедрением в практику обобщающих взглядов.

Практическая значимость результатов исследования служит практическим опытом для исследования по таким вопросам как история Узбекистана, идеологические процессы в регионе, миграция, индустриализация, освоение новых земель. Кроме того, результаты диссертации, могут быть использованы при подготовке учебных пособий и учебников по таким дисциплинам, как “История Узбекистана”, “История науки и техники”, “История миграции” и др., а также послужат выполнению целевых проектов и перспективных программ, направленных на социально-экономическое развитие области.

Внедрение результатов исследования. на основе полученных научных и практических результатов, в результате исследования темы “Формирование транспортно-коммуникационной системы в Бухаре в 50–80 е годы XX века (на примере транспортно-железнодорожной системы)”:

в 50-е годы XX века изменилась транспортная ситуация в Бухарской области и движение 50–80-х годов по приведению в соответствие с современными требованиями, развитие магистралей Советского Союза и республиканского значения вначале, а затем и местного значения, создание межрегиональных и межрегиональных автомобильных дорог, строительство, деятельность межрайонных пассажирских маршрутов, руководство за деятельностью железных дорог была под контролем “Центра”, собранные в рамках данной темы материалы и результаты, были использованы при написании сценария передачи “Такдимот” на телеканале НТРК “История Узбекистана” (Справка № 02-06-1192 НТРК “История Узбекистана от 28

июля 2022 г.). Это послужило доведению до широкой общественности сути процессов, связанных с развитием транспортно-коммуникационных систем на территории Бухарской области в 50-80-е годы XX века.

50-80-е годы XX века, появление современного градостроительства, развитие транспортно-коммуникационных систем в городах, новые дороги, построенные для движения автотранспорта, строительство парковок, остановок в Старой части г. Бухары с целью создания удобств для иностранных туристов и паломников, материалы, связанные с утратой части исторических сооружений города Бухары и жилых домов старого образца в результате асфальтирования дорог, поступили из фонда документации “Международного института исследований Центральной Азии” (МИЦАИ) и использованы в опыте работы (Справка ЮНЕСКО МИЦАИ за № 283 от 10 ноября 2023 года). Это послужило в некоторой степени положительным решением вопроса о влиянии транспортно-коммуникационного развития города Бухары на историческую часть города;

научные результаты диссертационной работы обогатили информацию о транспортном секторе, дорожном строительстве и железнодорожной системе Бухарской области в экспозициях Историко-научного отдела Бухарского государственного музея-заповедника, а также были представлены для применения в деятельности Фонда сохранения истории музея. Коллекция музея была использована при изучении транспортно-коммуникационной отрасли области 50-80 годов XX века, и на основе данных, собранных в результате исследований, в Фонд истории вошли ценные сведения об истории, экономическом и социальном значении транспортно-коммуникационной системы Бухарской области. (Справка Агентства культурного наследия Республики Узбекистан за № 04-05/4815 от 21 декабря 2023 года). Благодаря этому было увеличено количество экспонатов, связанных с изучением истории транспортной системы Бухарской области, относящихся ко второй половине XX века.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования были обсуждены на 2-х международных и 4-х республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. Всего по теме исследования опубликовано 12 научных работ, в том числе 6 научных статей в научных изданиях рекомендованных Высшей аттестационной комиссии Республики Узбекистан к публикации основных научных результатов докторских диссертаций, 2 в республиканских, а так же 3 в республиканских и международных научно-практических сборниках и зарубежных журналах.

Структура и объем исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, 6 параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений. Общий объем исследования составляет 155 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ.

Во введении доказана актуальность темы. Также определены цели и

задачи, объект и предмет. Показана актуальность исследования приоритетным направлениям развития науки и техники Республики Узбекистан, описаны ее научная новизна и практические результаты. На основании достоверности полученных результатов раскрыта их теоретическая и практическая значимость. Представлена информация о внедрении результатов исследования, апробации исследования, опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе, диссертации озаглавленной **«Историография и источниковедение» изученосостояние транспортно-коммуникационной системы Узбекистана в 1950-1980-е годы»** в исторической последовательности состояние развития, достижения и проблемы транспортно-коммуникационной системы Узбекистана, дан общий обзор источников и исторической литературы. Общеизвестно, что транспортная коммуникация играла важную роль в развитии страны, была удобна для общественного пользования, экономила время, а стоимость услуг была невысока. Историческая литература по данной теме делится на три группы: изданные в годы советской власти, годы независимости и изданные за рубежом. В литературе первой группы преобладал коммунистический подход, и авторы не могли достаточно объективно освещать изучаемые вопросы³. Однако, в литературе, касающейся дорожного строительства⁴ анализируются вопросы, дорожного строительства, асфальтирования⁵, организации дорожного строительства⁶, автоматизации дорожного строительства, асфальтобетонных работ⁷, внимания к окружающей среде. В 1957 году в республике был составлен перечень строительства новых дорог⁸. В 1960-е годы расширилось дорожное строительство, стали строиться мосты и дороги. В 1953 году по Узбекистану⁹ из введенных в эксплуатацию 6,5 тыс. км каменных, 0,9 км асфальтобетонных дорог, а в 1958 году построено 8,1 тыс. км каменных и 3,3 тыс. км асфальтобетонных дорог¹⁰. В 1950 году перевезено грузов на 36 процентов больше, чем вывезено, а

³Транспорт СССР: итог и за пять десять лет и перспективы развития.-М. ТРАНСПОРТ 1967. – 322 с.; Статистика железнодорожного транспорта/ Зверев Н.П., Поликарков А.А. Учебник. –М.: Транспорт 1976. – 264 с.; Финансы железно дорожного транспорта/ Под. ред. А.Г.Коовригина. Учебник для вузов Ж-Д. Трансп. - М.: Транспорт, 1978. - 405 с.; Строительство автомобильных дорог: Справочник инженера-дорожника / В.А. Бочин, М.И. Вейцман, Е.М. Зейгер и др.; Под. ред. В.А. Бочина. - 3-е изд., перерб. и доп. – М.: Транспорт, 1980. - 512 с.; Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов: Учебник для вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Стройиздат, 1981. - 216 с.; Зиядуллаев Н.С. Моделирование региональных экономических систем. - М.: Наука, 1983. - 239 с.; Эгамбердиев Р., Раззоков А. Ўзбекистонда кўрик ерларни суғориш, ўзлаштириш ва мелиоратциялаш тарихи (Мирзачўл мисолида). - Тошкент: Фан, 1984. - 282 б.; Дорожный асфальтбетон. Л.Б. Гезенцевей, Н.В. Горельшев, А.М. Богуславский, И.В. Королев. Под. ред. Л.Б. Гезенцевей. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 1985. - 350 с.

⁴Шкуренко А. Основы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог. – Москва. Транспорт, 1987. – С. 38.

⁵Дорожный асфальто-бетон. – Москва. Транспорт, 1985. – С. 158.

⁶Автомобильные дороги. Автоматизация производственных процессов в строительстве. – Москва. Транспорт, 1986. – С. 47.

⁷Строительство автомобильных дорог. Учебник для вузов. – Москва, Транспорт, 1980. – С.46.

⁸Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ// Общественные науки в Узбекистане. 1997. № 5 – С.5.

⁹Toshkent viloyat davlat arxivi, 76-fond, 1-ro'yxat, 36-yig'ma jild, 42-varaq.

¹⁰Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. – С.237.

грузооборот составил 10,4 миллиарда долларов. тонн/км¹¹. Железнодорожные перевозки увеличились в 1980 году по сравнению с 1940 годом в 18 раз, а автомобильные — в 122 раза¹². В основном, это было связано с внедрением новых технических средств на местах и с целью повышения экономического потенциала страны в первые послевоенные годы (с использованием различных ресурсов республик, таких как сельское хозяйство, промышленность, добыча полезных ископаемых и их доставка в желаемые места, особенно в центр), советское государство можно интерпретировать как инициатор многих реформ и различных пропагандистских работ. Большинство построенных дорог в этот период, были направлены во вновь созданные промышленные или сельскохозяйственные зоны республики.

Ко второй группе относится различная литература, созданная в годы независимости, в которой выявляется, что в изучаемый нами хронологический период дорожное строительство служило транспортировке сырья в Узбекистане и одностороннему развитию народного хозяйства¹³. Также проводились научно-исследовательские работы по теме, среди которых следует перечислить диссертации Х.Д. Хидировой¹⁴ и Ф.Б. Джуманиёзова.¹⁵

В группе зарубежной литературы¹⁶ труды М. Бинона, М. Рывкина¹⁷, изучавших вопросы подготовки местных специалистов, Д. Хьюсона, Л. Ботта, изучавших экономику регионов, транспортный сектор; Отдельно

¹¹Убайдуллаев И, Аброров З, Захриддиов Ф. Ўзбекистон транспорти. Ўзбекистон ССР “Билим” жамияти, 1968. - Б. 10.

¹²Асанов Г, Набихонов М, Сафаров И. Ўзбекистоннинг иқтисодий ва ижтимоий җўғрофияси. – Тошкент ўқитувчи, 1994. - 119 б.

¹³Зарафшон тракти // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. - Тошкент: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2000-2005.- 154 с.; Собиров Н. Бу йўллар қадим йўллар. - Бухоро. “Бухоро” нашриёти, 2010. – 137 б.; Хидиров Х.Дж. Транспорт тизимида автомобиль ва йўл қурилиши таракқиёти тарихи// Жанубий Ўзбекистон тарихи, археологияси, этнологияси янги манбаларда. Республика илмий конференцияси тўплами. – Қарши, 2015. –Б. 118-120.; Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм воҳаси транспорт инфратузилмаси тизимида темир йўл транспортининг вужудга келиши// “ЎЗМУ хабарлари” - Тошкент, 2019. – №1/1. – Б.13-17.; Раджабов О.А. Вторая мировая война и «Большая игра»/ «Вклад народа Узбекистана в победу над фашизмом во второй мировой войне» Материалы научно-практической онлайн конференции. 28 апрель 2020 года. –Ташкент, 2020. – С. 25-30.; Раджабов О. А. Урушнинг дастлабки йилларида Ўзбекистонда темир йўллар тизими// ЎЗМУ хабарлари. – Тошкент, 2021. –№1/6/2 (19). - Б.38-40.; Раджабов О.А. Самсонова – Термиз темир йўлининг қайта тикланиши// Тамаддун Нури -Тошкент, 2021. - №5. - Б. 93-94.; Radjabov O. Railways of Uzbekistan During the Second World War// European Journal of Life Safety and Stability (EJLSS) ISSN 2660-9630.– Volume11, 2021. – Pp.195-197. (№23; SJIF Impact Faktor2021:5,63). Раджабов О. Взгляд на историю железных дорог Узбекской ССР в 1930-1935гг// World science: problems and innovations: сборник статей LIX Международной научно-практической конференции.– Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». 2021. – С. 99-102.; Раджабов О. История развития железнодорожного транспорта в Узбекистане//Актуальные вопросы, открытия и достижения: сборник статей XXVIII Международной научнопрактическойконференции.–Пенза:МЦНС «НаукаиПросвещение», 2021.–С.94-97. Раджабов О.А. Historiographyanditsmoderninterpretations// Actualproblemsofmodernscience,educationandtraininginthe region.– Urgench, 2018.–№4.–Б.156-161. ва б.

¹⁴Хидиров Х.Д. Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида). Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори диссертацияси автореферати.– Термиз-2021. – 54 б.

¹⁵Жуманиёзов Ф.Б. Хоразм транспорти: шаклланиши, таракқиёти, муаммолари. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори диссертацияси автореферати. –Бухоро, 2021. – 54 б.

¹⁶Payne Matthew. Turksib:The building ofthe Turkestan–Siberian railroad and the politicsof productionduringtheCulturalRevolution,1926-1931.– USA, 1995. – 896 p.

¹⁷David Hooson. The Soviet Union peoples - regions. –USA. 1972. –P. 376; Lidia Bott. Recent trends in the economy of Soviet Central Asia.CAR.Vol. XIII. №3.1965. –P.19.

можно выделить работу П. Мазекаби¹⁸, изучавшего историю Туркестано-Сибирского (Турксиба) строительства.

Анализируя источники исследования, они были разделены на следующие группы:

1. Материалы архивных документов;
2. Материалы периодической печати;
3. Память и воспоминания;
4. Материалы для личного общения.

Архивные документы, относящиеся к исследуемой теме, являются основным источником, важная информация по теме, находящаяся в фондах Национального архива Республики Узбекистан (УзрМА), Бухарского областного государственного архива, изучена, проанализирована и интегрирована в содержание исследования. В частности, Фонд Р-609 (Ташкентский железнодорожный фонд Туркестанского округа дорог связи СССР), Фонд Р-2565 (Узбекский автомобильный трест «Союзготтранс») с 1955 года, фонд Министерства автомобильных и автомобильных дорог СССР), фонд Р -2801 (фонд Министерства дорожного строительства Узбекской ССР «Минавтодор УзССР») стенографические отчеты), фонд Р-1770 (фонд Министерства дорожного транспорта Узбекской ССР), десятки отчетов, статистических данных, решений и указов, инструкции и исторические документы проектного значения в таких фондах, как фонд Р-2426 (фонд Управления народного хозяйства Средней Азии), впервые были введены в научный оборот. В этих документах отражено состояние транспорта, железнодорожного сообщения, существующие проблемы и меры правительства в Узбекистане, в том числе в Бухарской области.

В государственном архиве Бухарской области в хранилище 1023 , государственного архива Пешкунского района содержатся архивы Ромитанского, Вобкентского районов, а также архивы 117, 205, связанные со строительством железных и автомобильных дорог в Бухарской области. Официальные отчеты¹⁹ и опубликованные статистические сборники послужили логическим дополнением собранных материалов. Для второй группы были проанализированы материалы по теме, опубликованные в периодической печати в 1950-1980 гг. Много информации по этому поводу было дано в прессе²⁰. При этом были собраны и проанализированы сведения

¹⁸Michael Binyon. Will the Soviet economy survive beyond 1984//“The Times”, June 23, 1978. –p.10; Michael Rywkin. Central Asia and Soviet Manpower. «Problem of Communism». Washington, 1979, January – February 1979, vol. XXVIII, №1.–P. 1-13.

¹⁹ Народное хозяйство Узбекской ССР в 1984 г. Стат. ежегодник. - Ташкент: Узбекистан, 1985.- 265 с.; Узбекская ССР в цифрах в 1988 г. -Ташкент: Узбекплан, 1989. – 182 с; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1990 г. - Ташкент: Узбекистан, 1991. - 384 с.

²⁰Абдуллаев А. Йўл равон-манзил яқин// Бухоро ҳақиқати. 1981-йил 23-октябрь.; Абдуллаева А. Мехнат самаралари// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 7-июль.; Автотранспортда самарадорлик учун// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 14-январь.; Автотранспорт-халқ хўжалиги хизматида!// Бухоро ҳақиқати 1984-йил 27-январь.; Ашуров А. Йўллар равон бўлсин// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 13-июль.; Бақоев М. Локомотивчилар ғайрати// Бухоро ҳақиқати. 1955-йил 25-февраль.; Бақоев Т. Йўл ва кўприклар қачон ремонт қилинади?// Бухоро ҳақиқати. 1959-йил 9-май.; Балдишев А. Локомотивлар тезлиги ошаверади// Бухоро ҳақиқати. 1968-йил 22-ноябрь.; Балдишев А. Локомотивчиларнинг ўртача йўл босишини ошириш учун// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 21-май.; Ғайбуллаев С. Йўловчилар хизматида// Бухоро ҳақиқати 1982-йил 17-август.; Ғуломов К.

газет «Кызыл Узбекистон» (Советский Узбекистан) и «Бухоро Хакикати», являвшихся официальными изданиями своего времени. Следующую группу материалов составили данные личных интервью (респондентов), проведенных с работниками отрасли, которые были непосредственными участниками реалити: при написании диссертационного исследования соискатель провел диалоги с 20 руководителями производства, работавших в сфере транспорта и железных дорог в 50-80-х годах XX века и рядовыми рабочими. Богатый материал, собранный на основе бесед, был научно проанализирован и сделаны соответствующие выводы. Также включены материалы интервью, проведенных с строителями дорог, инженерами, бухгалтерами, бывшими водителями грузового и пассажирского транспорта, работавшими в этой сфере²¹. Это позволило шире осветить тему на основе воспоминаний сотрудников отрасли об экологии и конкретных аспектах того времени. Итак, охват источников для изучения истории транспорта и железных дорог Бухары 50-80-х годов XX века обширен.

Во второй главе диссертации под названием «**Роль транспортно-коммуникационной системы в народном хозяйстве Бухарской Республики в 1950-80-е годы XX века**» рассмотрена работа транспортно-коммуникационной системы в городах Бухарской области в 50-е и 80-е годы XX века, состояние транспорта и связи в областных районах, а также роль транспорта Бухарской области в народном хозяйстве республики. В 50-х и 80-х годах XX века в Бухарской области существовало четыре города (Бухара, Навои, Каган, Гиждуван) и сотни селений. На протяжении десятилетий города расширялись, и важную роль играл общественный транспорт, доставлявший население к местам назначения. Городской

Икки илғор темирйўлчи мусобақа ғолиби// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 30-октябрь.; Дементьев С.Т. Метод Бригадного порядка и повышенные качества строительства// Жилищное строительство.-№ 6 (186). 1973. – С. 3-5.; Климов И. Йиллик план ошириб бажарилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил, 24-октябрь.; Климов И. Кекса темирйўлчи// Бухоро ҳақиқати. 1954-йил 30-март.; Климов И. Ойлик план 155 процент қилиб бажарилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 29-февраль.; Комков И. Бухоро темир йўл станциясининг иши яхшилансин!// Бухоро ҳақиқати 1951-йил 17-ноябрь.; Қодиров Х. Йўл равон-манзил яқин!// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 20-декабрь.; Мавлонов Қ. Азимов Р. Йўл ва кўприқлар қачон тузатилади?// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 15 июнь.; Магельний А. Темирйўлчи новаторлар ташаббуси// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 30-октябрь.; Мирфайзов К. Ҳайдовчилар ҳиссаси// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 15-февраль.; Николаев П.И. Когон темирйўлчиларининг мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 7-июль.; Пасажирларга хизмат кўрстаиш яхшилансин!// Бухоро ҳақиқати 1985-йил 9-август.; Попов В. Темир йўл ишчилари мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 11-март.; Ражабов Б. Тролейбус катнови яқин// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 21-сентябрь.; Раҳбарларнинг беғамлиги// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 31-август.; Раҳмонова М. Илғор машинистнинг тортиғи// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 22-июль.; Содиков А. Темир йўл партия ташкилотларида партия ўқувига эътибор кучайтирилсин!// Қизил Ўзбекистон. 1951-йил 3-март.; Темирйўлчилар мусобақаси// Бухоро ҳақиқати. 1957-йил 27- сентябрь.; Транспорт халқ хўжалиги хизматида// Бухоро ҳақиқати. 1976- йил 24- февраль.; Транспортда аниқ маром бўлсин!// Бухоро ҳақиқати 1988-йил 26-апрель.; Улуғ программа// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 13-сентябрь.; Фадеев А.Б. Темирйўл станциясини кенгайтириш керак// Бухоро ҳақиқати. 1958-йил 5-декабрь.; Хайкин М. Чўлда асфальт йўл// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 8-ноябрь.; Халилов Н. Йўллар қачон тузатилади// Бухоро ҳақиқати. 1958-йил 10-август.; Шуликина Ю. Автотранспортчилар ғалабаси// Бухоро ҳақиқати.1970-йил 25-сентябрь.; Энергопоезд ишга туширилди// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 14-февраль.; Юқлар кутиб қолмаси! Халқ контроли область комитетида// Бухоро ҳақиқати. 1971-йил 3-сентябрь.; Яндашев Н. Мусобақа асосида// Бухоро ҳақиқати 1980-йил 25-апрель.; Яҳёев Ҳ. Йўллар равон бўлсин// Бухоро ҳақиқати 1960-йил6-сентябрь. Va b.

²¹В.Мавлонов, К.Ваҳронов, А.Ҳамидов, Н.Сафаров, Қ.Ваҳронов, Ҳо.Ҳоҗийев, Н.Ражабов, Н.Муродовлар ва Ҳ.К.лар билан о‘тказилган шахсий суҳбат материаллари.

транспорт должен был обеспечить мобильность (движение) горожан²². Однако в плане оказания транспортных услуг горожанам усилилась тенденция погони за различными инициативами типа «Стахановчилик», «Злобинчилик», «Гений Ленина», «Великий сокол», «Красная суббота», «Социалистическое соревнование»²³.

Тем не менее, было немало людей, усердно трудившихся на транспортной сети. В 1952 году бригада Бухарского депо выполнила план первого полугодия, июньский план составил 110 процентов, сэкономив за последние 5 месяцев 750 кг топлива. Стахановские слесари Розиков и Карогин выполнили 160-170 процентов дневной нормы, водители Емельянов и Абдуллаев и Романов выполнили 150 процентов шестимесячного задания²⁴. Даже в 1980 году реализация этого плана не прекратилась. В этом году водители бухарского таксопарка наименованного «50 летие Октября» досрочно выполнили четырехмесячные планы в заключительном году пятилетки²⁵. В 1982 году ветеранам войны и инвалидам были предоставлены льготы на проезд в общественном транспорте²⁶. Однако, в 1982 году стали проявляться невыполнение плана, коэффициент использования автобусного парка 0694 вместо 0710, отсутствие автобусов на маршрутах в часы пик, грубое поведение водителей²⁷. О проблемах пассажирского транспорта в городах Бухарской области в 50-е и 80-е годы XX века можно найти в таких источниках, как отсутствие регулярного автобусного сообщения на маршрутах, отсутствие остановок, проблема новых маршрутов, отсутствие содержания дорог. Особенно, критика возросла в периодической печати²⁸. С 80-х годов на повестке дня стоит вопрос пассажирской этики и в исследовании доказаны аспекты, связанные с невежеством, вырезанием на сиденьях различных слов пассажирами имен и фигур, не соблюдая правил использования общественным транспортом.

Следует отметить, что в 1980-е годы произошел ряд изменений в видах транспорта и их использовании. В 1986 году в Бухаре было поставлено троллейбусное сообщение²⁹. Также с 1 января 1989 года светофорами регулируется движение транспорта и пешеходов на пересечениях проспектов Дружбы народов, Ленинского Комсомола, улицы Ульянова города Бухары³⁰.

Дорожно-транспортные происшествия происходящие по причине незнания правил дорожного движения, и большинство из несчастных случаев

²²Транспорт в городах, удобных для жизни пер. с англ. А. Калинина под научн. ред. М. Блинкина. - М.: Издательский дом «Территория будущего», 2011. – С. 21.

²³Эргашев И. Автотранспортчилар аҳди// Бухоро ҳақиқати 1978-йил 15-март. Транспортда самарадорлик// Бухоро ҳақиқати 1981-йил 29-январь, Саидов Ф. (Област автомобил трестининг бош инженери). Шофёрлар ҳиссаси// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 12-апрель

²⁴Тўраев Э., Набиев Н. Коллективнинг мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 4-июль.

²⁵Шукуров Ғ. Кўзлари йўлда-қўллари рўлда// Бухоро ҳақиқати 1980-йил 15-май.

²⁶Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'uxat, 43- yig'ma jild, 100- varaq.

²⁷Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'uxat, 43- yig'ma jild, 100- varaq.

²⁸Ашрапова Х. Йўловчиларга қулай шароит керак// Бухоро ҳақиқати. 1959-йил 25-декабрь.

²⁹Ражабов Б. Бухоро ҳақиқатининг махсус муҳбири. Тралейбус катнови яқин// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 21-сентябрь

³⁰Шаҳар давлат автомобил инспекцияси. Ҳайдовчилар дикқатига!!! Бухоро ҳақиқати 1988-йил 30-декабрь

приходится на маленьких детей³¹. Поэтому в целях снижения дорожно-транспортных происшествий среди молодежи 28 сентября 1970 года Министерствами образования и внутренних дел Узбекской ССР было принято совместное Постановление «Об обучении правилам дорожного движения учащихся общеобразовательных школ»³². В борьбе с дорожно-транспортными происшествиями использовались публикации статей в газетах, организация кинопоказов, проведение лекций и бесед на предприятиях и организациях, распространение различных брошюр и листовок. Также водителям было запрещено управлять автомобилем в течение семи или двенадцати часов непрерывно³³. Технический осмотр был важен для общественного транспорта, и проверки проводились постоянно³⁴. В диссертации было доказано, что вышеуказанная деятельность дала в определенном смысле ожидаемый результат.

В ходе исследования максимально изучены вопросы, связанные с состоянием дорожного строительства и ремонта дорог в Бухарской области. При строительстве дорог, соединяющих областные города, первая дорога Бухара-Каган была завершена в 1957 году с некоторыми изменениями³⁵. Также в 1971 году был сдан в эксплуатацию железнодорожный вокзал Бухары. В 1976 году автобусы курсировали от железнодорожного вокзала Бухары до 300 населенных пунктов по регулярным маршрутам³⁶. Соответственно, что в то время работы по пассажирским перевозкам в регионе были развернуты на основе определенной системы.

В 50-е годы XX века создание «Заравшанского тракта» как важнейшей дорожной сети региона и его ремонт были актуальной задачей. Хотя ремонтные работы начались в 1950 году в районе Карманы, они продолжались до 1980-х годов³⁷. Строительство дороги, соединяющей Хорезмскую и Бухарскую области и ныне называемой А-380 («Гузар-Бухара-Нукус-Бейнаув»), велось в 60-70-е годы, протяженностью 200 км в направлении Газли-Сазакино и началось с завершения строительства. После этого были построены дороги Нурота-Боймурод, автодорога Нурота-Кошкудук-Боймурод-Оринбой-Маутан-Утемурод с 1970 года, в 1971 году

³¹Нороз З. Бухоро шахар ГАИси катта инспектори милиция капитани. Ким айбдор?// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 26-августь

³²Bu qaror asosida o'quvchilarga 15 soatlik dars o'tkazish to'g'risida viloyat xalq maorifi bo'limi buyruq chiqartirgan. Мустафоев М. Област давлат автоинспекцияси ходими. Йўл ҳаракати қондаларини пухта ўрганайлик!// Бухоро ҳақиқати 1979-йил 23-февраль

³³Бочаров Е.В. и др. Безопасность дорожного движения: Справочник/Е.Ф. Бочаров, М.Ю. Заметта, В.С. Волошинов. – М.: Росагропромиздат, 1988. – С. 71.

³⁴Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'uxat, 1232-yig'ma jild, 8-varaq, Техникавий хизмат кўрсатиш станцияларида техника кўриги ўтказиш// Бухоро ҳақиқати 1981-йил, 20-февраль

³⁵Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro'uxat, 131- hujjat, 63- varaq.

³⁶Атоев Р. (Бухоро хўжалик ҳисобидаги автокорхона бошлиғи). Автобуслар манзилга ошиқмоқда// Бухоро ҳақиқати. 1976-йил 24-декабрь

³⁷Исмоилхўжаев Ё. Ўзбекистон К(б)П Марказий комитети транспорт бўлимининг мудир. Йўлларни пахта йиғим-теримиға тахт қилиб қўййлик!// Қизил Ўзбекистон 1952-йил 28-августь., Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro'uxat, 67-yig'ma jild, 14-varaq., Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro'uxat, 67-yig'ma jild, 16-varaq., Вухоро viloyat davlat arxivi 1023-fond, 4-ro'uxat, 43- yig'ma jild, 82- varaq.

кольцевая автодорога Нурота-Боймурод-Учтепа-Томди и другие³⁸. В частности, направления кольцевой дороги Навои-Томди, Томди-Кызылкудук, Беработ-Конимех, Кокча-Конимех, Навои-Конимех сократили путь пастухов на пастбища Кызылкум как минимум на неделю³⁹. Однако состояние региональных и внутренних дорог оставалось в критическом состоянии. Дороги, ведущие в Жондор (Свердлов) в 18 км от города Бухары, были повреждены, мосты лежали в руинах⁴⁰. Также в 50-е годы не отвечали требованиям сельские дороги Ромитанского региона Далмун, Хатича, Камуна, Челонгу, Кызылтепа-Зарметан и другие⁴¹. В 50-е и 60-е годы подвозка гравия на местные дороги обычно осуществлялась по необходимости накануне сбора хлопка⁴². К 1970-м годам некоторое внимание стали уделять дорогам местного значения, межрайонным и колхозным. Однако в строительстве и ремонте дорог имелось много недостатков, и 14,3 процента (691 км) дорог республики и области оставались неасфальтированными. 82% местных дорог - грунтовые, 13% - гравийные, и только 5% - с твердым покрытием соответствовали современным требованиям. В целях удешевления строительства и ремонта дорог в Жондорском, Ромитанском, Шафирконском районах области были построены асфальтобетонные заводы. Завод в Шафирконе был введен в эксплуатацию в 1985 году. Он был способен измельчать 300 000 тонн асфальта, 10 000 кубометров асфальтобетонных изделий и 300 000 тонн гравия в год⁴³. Основной целью строительства таких заводов было снижение затрат на строительство дорог.

Были приняты соответствующие меры по устранению задержек в перевозке общественных товаров, особенно хлопкового сырья. Соответствующие меры были приняты в отношении руководителей, работающих в отдельных сферах. В 1951 году Бухарский хлопкоочистительный комбинат (директор Абдурахимов) уплатил штраф в размере 81 000 сум, а Каганский хлопкоочистительный комбинат (директор Зорин) - 30 000 сумов⁴⁴. Кроме того, случаи нецелевого использования транспортных средств были выявлены в Гиждуванском, Вобкентском, Каракульском и других районах и были подвергнуты резкой критике⁴⁵.

³⁸ O‘zbekiston milliy arxivi, P-2801-fond, 1-ro‘uxat, 211-yig‘ma jild, 3-varaq., Бақоев М. Автомобилларга кенг йўл// Бухоро ҳақиқати. 1971 йил 3 август., Равон йўллар// Бухоро ҳақиқати 1972-йил 31-август.,

³⁹ Раҳмонов Р. (Конимех район йўл қурилиш бошқармаси булдозерчиси). Коммунизм йўллари// Бухоро ҳақиқати 1977-йил 4-август.

⁴⁰ Султонов М. Йўл қачон тузатилади. Ганикев К. Тинчлик вахтасида туриб...// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 6-март.

⁴¹ Бахронов А. Пахта ташиладиган йўл ва кўприкларни ремонт қилишга эътибор берилмаётир// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 28-август

⁴² Исмоилхўжаев Ё. Ўзбекистон К(б)П Марказий комитети транспорт бўлимининг мудир. Йўлларни пахта йиғим-теримига тахт қилиб қўйилик!// Қизил Ўзбекистон 1952-йил 28-август.

⁴³ Қодиров Х. Бухоро ҳақиқатининг муҳбири. Йўл равон-манзил яқин!// Бухоро ҳақиқати 1983-йил 20-декабрь.

⁴⁴ Иванов А. Автомобилларнинг бўш туришига йўл қўйилмасин// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 9-март

⁴⁵ Носиров Ф., Турсунов К. Колхозларда автотранспортлардан тўла ва тўғри фойдаланиш керак// Бухоро ҳақиқати. 1955-йил 1-февраль

Одним из больших событий стала перевозка семян в весенний сезон⁴⁶. В период сбора хлопка раздавались сообщения о готовности машин и телег. Важные проблемы, накопившиеся в сфере транспорта, были отложены в сезон сбора хлопка⁴⁷.

Важное значение в развитии народного хозяйства имело Тудакольское водохранилище, запущенное в 1968 году, и предприятия, транспортировавшие сырье при его строительстве, за короткий период времени провели активную работу по выравниванию 1430 км земель⁴⁸. Поломки автомобилей были вызваны невнимательностью водителя, плохими дорогами, недостаточным обеспечением запасными частями и агрегатами продолжительность их эксплуатации определяется по формуле $V_e = l_c / T_n$; $W_q = Q_{c.a} / T_n$; $W_p = P_{c.a} / T_n$ (по рабочей скорости и часовой производительности транспортных средств - по диссертанту). Многим опытным водителям было рекомендовано действовать соответствующим образом и проезжать тысячи километров без капитального ремонта. С 80-х годов безответственность автопредприятий возросла, когда при проведении специальной проверки (рейда) сотрудниками областной автоинспекции совместно с представителями общественности было обнаружено, что более 30 грузовых автомобилей не вернулись в 61-ю автоколонну Бухары после работы⁴⁹. В 1986 году предприятия областного автомобильного треста обязались перевезти 21 миллион тонн грузов, повысить производительность труда на 1 процент и снизить цену на 0,5 процента⁵⁰. Подобная информация много приводилась и анализировалась в изложении диссертации.

В третьей главе, озаглавленной «Деятельность железнодорожного транспорта Бухарской области в 1950-1980-е годы», всесторонне исследуется деятельность региональной железнодорожной системы в 1950-е годы, значение железнодорожных сетей в народном хозяйстве республики, вопросы подготовки кадров.

Железные дороги имели высокое не только социально-экономическое, но и стратегическое значение. Железнодорожная станция Кагана входила в состав Ашхабадского железнодорожного управления, и в ее деятельности также проходили широко распространенные в то время социалистические соревнования. Накануне Дня железнодорожника в 1950 году работники станции выполнили месячный план на пять дней раньше — 128 процентов. Они держали 6 месяцев передвижной красный флаг Ашхабадского железнодорожного управления. За полтора года было сэкономлено 900 тонн топлива⁵¹. В качестве примера можно привести конкурсы типа: также в связи

⁴⁶Шодмонов Н. Транспортчилар хисаси// Бухоро ҳақиқати. 1956-йил 25-февраль

⁴⁷Вухоро viloyat davlat arxivi 666-fond, 1-ro'xat, 131-yig; ma jild, 65-varaq.

⁴⁸Қодиров Ж. Трасса азаматлари// Бухоро ҳақиқати. 1969-йил 26-апрель.

⁴⁹Ляхов В. (Област ИИБ давлат автоинспекцияси бўлими бошлиғи. Милиция майори). Транспортдан тўғри фойдаланинг!// Бухоро ҳақиқати 1985-йил 25-июль

⁵⁰Автотранспор самарадорлиги учун// Бухоро ҳақиқати 1986-йил 15-февраль.

⁵¹Балдишев А. (Паравоз депосининг машинисти, Ўзбекистон ССР Олий советининг депутаты). Локомотивчилар мувоффақияти// Бухоро ҳақиқати 1950-йил 30-июль.

с выборами в Верховный Совет СССР⁵²; ко Дню Советской Армии и Флота⁵³; по случаю майских праздников; «Стахановщины»⁵⁴. Особенно напряженными соревнования были 20-21 мая, то есть во время перехода движения поездов на летнее расписание⁵⁵. Команды-победители соревнований были награждены переносными красными флагами, отдельные лица – медалью «За трудолюбие», нагрудным знаком «Отличный наблюдатель» и другими⁵⁶. Политическим сознанием железнодорожников занимались специальные пропагандистские группы. Были реализованы призывы к миру против войны на Корейском полуострове (1950-1953), петиция о мирном договоре, резолюция Республиканской конференции сторонников мира, петиция Всемирного совета мира⁵⁷. Стенгазета «Боевые листовки» издавалась постоянно⁵⁸. В 1951 году были выполнены планы ремонта Бухарской железной дороги, достигнут прогресс в грузоперевозках, средняя скорость локомотивов достигла 107,5%, а расстояние, пройденное за одну ночь, достигло 107%. Производительность труда выросла на 155 процентов, локомотивы сэкономили 114,8 тонны топлива, паровозы сэкономили 91,8 тонны топлива. Срок ремонта локомотивов в декабре сократился на 26,9 процента по сравнению с ноябрем⁵⁹. В пятилетке на 1951-1955 годы была принята директива о реконструкции железной дороги Ашхабад-Ташкент и строительстве дополнительного маршрута. С 1953 года газовоз использовался для грузовых и пассажирских перевозок⁶⁰. На основе широкого внедрения механизации реконструкции железнодорожной сети инженерно-технические работники стали выполнять повседневные задачи на 200 процентов. Опережение графика на семь месяцев по всем видам работ пятой пятилетки, по капитальному ремонту 113,3 процента, по среднему ремонту 104 процента, по мелкому ремонту 105 процентов, выполнено 2 процента. В 1957 году коллектив Каганского железнодорожного управления выполнил задачу по ремонту средств связи и железнодорожных путей на 220 процентов раньше срока⁶¹. В 1959 году железнодорожники региона активно участвовали во Всесоюзной переписи населения. План к сентябрю 1960 года был полностью выполнен. Ремонт 112%, деревообработка 116%, колесный цех 117,3%⁶².

⁵² O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 200-yig‘ma jild, 34-varaq.

⁵³ Совет армияси ва харбий денгиз флоти кунига темирйўлчилар совғаси// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 23-февраль.

⁵⁴ Гладилов В. (Когон темир йўл станцияси локомотив депосининг старший инженери)// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 11-май.

⁵⁵ Поездларнинг ёзги қатнов жадвали// Қизил Ўзбекистон. 1951-йил 20-май.

⁵⁶ Файзиёв Қ. Темир йўл станциясининг илғор стрелкачиси// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 5-август.

⁵⁷ O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 780-yig‘ma jild, 2,7-varaqlar.

⁵⁸ Балдишев А. (Когон станцияси локомотив депоси партия бюросининг секретари). Локомотивчиларнинг ўртача йўл босишини ошириш учун// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 21-май.

⁵⁹ Латипов Ғ. Депо коллективининг ютуғи// Бухоро ҳақиқати. 1952-йил 1-январь.

⁶⁰ Газогенераторли тепловоз// Қизил Ўзбекистон 1953-йил 3-июль.

⁶¹ O‘zbekiston milliy arxivi, R-609-fond, 3-ro‘uxat, 24-yig‘ma jild, 9-varaq.

⁶² O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-ro‘uxat, 665-yig‘ma jild, 19-varaq

Ашхабадская железная дорога оказала большое влияние на развитие народного хозяйства Хорезмской и Каракалпакской АССР⁶³. В середине 50-х годов железнодорожная сеть Кагана стала крупной сортировочной станцией, были построены новые дороги (линии), обеспечивающие движение большого количества грузов. В 1954 году нагрузка увеличилась в три раза по сравнению с 1940 годом. Скорость техники увеличилась на 90 процентов, а грузоподъемность тяжеловесных поездов увеличилась на 40-100 процентов⁶⁴. К 100-летию со дня рождения В.И.Ленина Каганское локомотивное депо железной дороги планировало получить чистую прибыль в размере 25 000 сумов, производительность труда выросла на 0,2 процента⁶⁵. В 1969 году накануне Дня железнодорожника промышленным предприятиям было доставлено 40 тысяч тонн грузов, грузооборот одного вагона ускорен на 3,4%, сэкономлено 436 тысяч вагонов/час, изготовлено 1830 тяжеловесных поездов, внепланово было перевезено 590,7 тыс. тонн грузов, что позволило переместить 110 локомотивов для выполнения дополнительных работ, а также установить 19 км железобетонных шпал⁶⁶. Однако, наряду с вышеизложенной положительной ситуацией, в сфере имелись и отрицательные моменты. С 1970-х годов среди работников промышленности стали появляться алкоголизм и административные нарушения⁶⁷. Это негативно сказалось на производительности.

С 1 января 1974 года была установлена новая стоимость грузовых перевозок железнодорожным транспортом по территории СССР⁶⁸. В 1974 году Ашхабадская железная дорога первой в мире начала использовать полноразмерные локомотивы «Тепловоз»⁶⁹. В 1975 году сверх плана было перевезено 1 миллион 630 тысяч тонн грузов, объем грузов увеличился на 17%, производительность труда возросла на 17,2%. Стоимость груза снизилась на 4 процента, было сэкономлено 6,8 миллиона сумов. В 1976 году за счет механизации погрузка и разгрузка увеличились на 80 процентов. В 1976-1980 годах на Каганской железной дороге было сэкономлено 6,7 млн вагонов/час, перевезено на 304 млн тонн грузов больше запланированного, на 90 рационализаторских идей было выручено 300 тыс. сумов⁷⁰. В 1980 году объем грузоперевозок увеличился на 6,3% по сравнению с 1975 годом, загрузка вагонов - на 12,3%, разгрузка - на 11,3%, средний вес грузовых

⁶³Транспорт СССР: итоги за пятьдесят лет и перспективы развития.-М.ТРАНСПОРТ 1967г –Ст 79.

⁶⁴ O‘zbekiston milliy arxivi, R-608-fond, 9-go‘uxat, 665-yig‘ma jild, 41-varaq.

⁶⁵Балдишев А. (Когон локомотив депосининг мастери). Локомотивлар тезлиги ошаверади// Бухоро хақиқати. 1968-йил 22-ноябрь.

⁶⁶ Шорахмедов Т. (Ўрта Осиё темир йўли Когон бўлимининг бошлиғи ўринбосари). Пулат магистрал баҳодирлари // Бухоро хақиқати. 1969 йил 2 августь.

⁶⁷ Фозилов А. Депо ёшлари // Бухоро хақиқати. 1970 йил 19 июнь.

⁶⁸Финансы железно дорожного транспорта / Под. ред. А.Г. Коовригина. Учебник для вузов Ж.-Д. Трансп.-М.: Транспорт, 1978. – С. 61.

⁶⁹Железнодорожный транспорт: Энциклопедия/ Гл. ред. Н.С. Конарев.-М.: Большая Российская Энциклопедия. 1994.-С.-405.

⁷⁰Турсунов М., Шабонова Н. Олис йиллар, олис йўллар (Бухоро темир йўли бўлими тарихи, унинг иждокорлари ҳаётидан лавҳалар). – Когон, Темирйўлчи, 1997. – Б. 49-51.

поездов увеличился на 60 тонн⁷¹. Образцовые работники были награждены орденами, медалями и нагрудными знаками («За добросовестный труд», «Отличный наблюдатель»⁷²), передовые бригады удостоены звания «Отличник цеха»⁷³. Началась также работа, направленная на духовное восстановление железнодорожников и их творческих способностей. В Кагане был организован клуб под руководством Г.Моршеловой по воспитанию молодых кадров⁷⁴. Железнодорожников отправляли в дома отдыха (санатории) по всей республике и Советскому Союзу⁷⁵. В 1963 году на железнодорожной станции Кагана работало около 350 женщин⁷⁶. В 1971 году для железнодорожников было построено 310 квадратных метров жилья, отремонтировано 4700 квадратных метров жилья. Среднемесячная зарплата увеличена на 20%. В данных 1980 года указано, что средняя зарплата грузополучателей на железнодорожной станции составляла 120-130 сумов, а средняя зарплата стрелков - 130-140 сумов⁷⁷. Это означало, что работникам отрасли плохо платили, даже при наличии различных культурных развлечений и льгот.

В диссертации также даны сведения о деятельности технических учебных заведений, подготавливавших высокообразованных и квалифицированных работников железнодорожного транспорта. Однако можно отметить такие случаи, как отставание средств железнодорожного транспорта (поездов и вагонов) от мировых стандартов, а также недостаточные закупки новой техники из-за границы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изучая тему «Формирование транспортно-коммуникационной системы в Бухарской области в 50–80-е годы XX века (на примере транспортно-железнодорожной системы)» были сделаны следующие выводы:

1. В годы после Второй мировой войны вопрос развития экономики страны и восстановления народного хозяйства проходил очень сложно. Как и во всех республиках Советского Союза, в Узбекской ССР не были полностью использованы имеющиеся возможности развития народного хозяйства и высокой степени использования природных ресурсов.

2. В целях повышения экономической эффективности народного хозяйства Советское правительство проводило уникальную политику в транспортной системе, уделяя определенное внимание строительству автомобильных и железных дорог, запуску новых транспортных сетей. В

⁷¹Кизбаев П. Ўрта Осиё темир йўли Бухоро бўлимининг бош инженери. Темир йўл транспорти// Бухоро ҳақиқати 1981-йил 10-июнь.

⁷²Володин А.Н., Мерлай Н.М. Медали СССР. - СПб.: Печатный двор, 1997. - С. 41-44.

⁷³Фроленко И. Когон темир йўл узели комсомол комитети секретари. Темир йўлчи комсомоллар// Бухоро ҳақиқати 1950-йил 30-июль

⁷⁴Шаропов Ф. Болалар техника станциясида // Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 10-августь.

⁷⁵Морозов Г. Темир йўлчиларнинг дам олишлари учун катта ғамхўрлик// Бухоро ҳақиқати. 1951-йил 19-августь.

⁷⁶Саидов Б. Темир йўл кизлари // Бухоро ҳақиқати 1963-йил 12-июнь.

⁷⁷Бухоро-2 темирйўл станцияси. // Бухоро ҳақиқати 1980-йил 24-февраль

1950-е годы работы по приспособлению автомобильных дорог, соединяющих разные районы республики, к требованиям времени продолжались до 1980-х годов. Однако работы в этом направлении не были реализованы в полной мере.

3. Во второй половине XX века стало ясно, что советское правительство развивало транспортную отрасль преимущественно в целях перевозки сырья, а строительство и координация автомобильных и железных дорог осуществлялось на основе административных распоряжений.

4. Значительную роль в межреспубликанских и межхозяйственных грузоперевозках играл преимущественно транспорт. В Узбекистане уделялось внимание строительству дорог с твердым покрытием, увеличилось количество парковок. Был построен ряд железных дорог - дорога Ташкент-Алмалык, большой тракт Узбекистан, Ферганская дорога общего пользования, Зарафшанский и Каракалпакстанский тракты. Зарафшанский тракт служил для установления экономических связей с Туркменистаном, соединив Самаркандскую и Бухарскую области.

5. В 50–80-е годы роль транспортной системы в народном хозяйстве Бухарской Республики стала важной и претерпела ряд качественных изменений. Учитывая положение Бухарской области в народном хозяйстве республики и страны, дорожники региона построили и отремонтировали важные для экономики республики автомобильные дороги. Однако во второй половине в 80-х годах в развитии отрасли стали заметны последствия стагнации.

6. Особенно в Бухарской области большое значение придавалось транспортной сфере, в частности вопросу дорожного строительства, но в полной мере цели в этом плане не были достигнуты. Не все дороги разных категорий, проходящие через область, были на должном уровне. Хотя состояние дорог местного значения часто подвергалось критике, существенного прогресса в положительных изменениях не произошло, и начатое не было завершено.

7. Строительство железной дороги Каган-Красноводск, железной дороги Навои-Учкудук улучшило сообщение региона с Центральным Кызылкумом. Газопроводы Жаргок-Бухара-Самарканд-Ташкент, Бухара-Урал, Средняя Азия-Средняя стали основными факторами, тесно связавшими Бухарский регион с национальной экономикой.

8. В транспортной системе ощущалась нехватка квалифицированных специалистов, и даже сотрудники и руководители некоторых автобусных парков вообще не имели высшего или среднего специального диплома. Тогда инженерно-технического специалиста заменяли чиновники с высшим и средним образованием, персонал с высшим образованием увольняли безосновательно или некоторых принимали на работу без каких-либо документов.

9. Безответственность кадров привела к отставанию в работе по изучению опыта дорожников и их максимально позитивному разрешению, применению его в необходимых местах, повышению квалификации,

совершенствованию знаний. В дорожно-строительных ведомствах республики проводятся различные конкурсы, и в целях предотвращения подобных ситуаций были предприняты усилия по предотвращению негативных ситуаций в рабочем процессе, проводились конкурсы «Лучший автогрейдер», «Лучший бульдозер», «Лучший дорожный ремонтник», «Лучший дорожник» и другие.

10. В транспортном секторе существовало множество проблем, таких как проблема дисциплины в автобусных парках, планирование, безрассудное расточительство, безответственность людей, случаи перезаписывания, хищения государственного имущества в трестах, а также разрушение дорог. Отсутствие дисциплины среди водителей закономерно привело к нарушению правил дорожного движения и возникновению множества аварий. В большинстве случаев это заканчивалось трагически, то есть смертью. Утверждалось, что ряд водителей автотранспорта были наказаны или вынесены строгие предупреждения за нарушение правил дорожного движения, вождение в невнимательном состоянии, мелкое хулиганство, грубое поведение по отношению к пассажирам.

На основании изложенных выводов были выдвинуты следующие практические предложения и рекомендации.

1. Создание документальных фильмов, отражающих историю развития дорожного строительства, транспорта и связи в 50-80-е годы Бухарской области;

2. Создание в музее-заповеднике «Арк» экспозиционного раздела, отражающего историю транспорта и связи Бухарской области в 50-80-е годы XX века;

3. Создание художественной литературы (романа, рассказа, повести, очерка), посвященной истории транспорта и связи Бухарской области в 50-80-е годы XX века;

4. Сбор статей и сообщений, опубликованных в ежедневной периодической печати, по вопросам транспорта и связи Бухарской области в 50–80-е годы XX века и составление их библиографии;

5. В Национальном архиве Узбекистана, архивах Бухарской области и районов имеется множество документов транспортно-коммуникационной системы Бухарской области 50–80-х годов. Необходимо свести их в единую систему и опубликовать.

**SCIENTIFIC COUNCIL DSc. 03/27.09.2024.Tar.72.07
AWARDING SCIENTIFIC DEGREES THE BUKHARA STATE
UNIVERSITY**

BUKHARA STATE UNIVERSITY

MAJIDOV JURABEK JALILOVICH

**FORMATION OF THE TRANSPORT - COMMUNICATION SYSTEM IN
BUKHARA IN THE 50–80S OF THE XX CENTURY
(IN THE CASE OF TRANSPORT AND RAILWAY SYSTEM)**

07.00.01-History of Uzbekistan

**DISSERTATION ABSTRACT OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY (PhD)
ON HISTORICAL SCIENCES**

Bukhara – 2024

The theme of doctor of philosophy degree (PhD) was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number № B2023.4.PhD/Tar1672.

The dissertation was carried out at the at the Bukhara State University

The abstract of the dissertation is placed on the website of the (www.buxdu.uz) and on the website of “ZiyoNet” information and educational portal (www.ziynet.uz) in three languages (Uzbek, Russian, English (Resume)).

Scientific supervisor: **Yunusova Khurshida Erkinovna**
Doctor of science in History, professor

Official opponents: **Khasanov Akrom Muminovich**
Doctor of science in History (DSc), professor

Ermetov Avaz Abdullayevich
Doctor of science in History (DSc), professor

Leading organization: **Navoi State University of Mining and Technologies**

The defense of the dissertation will be held on “4” january 2025 at 9 at the meeting of the Scientific Council DSc.03/27.09.2024.Tar.72.07 on awarding scientific degrees at the Bukhara State University. (Address: Bukhara, Muhammad Iqbol Street, House 11, 200117). Phone.: (65) 221-29-14; Fax: (65) 221-27-07; e-mail: busu_rector@edu.uz).

The doctoral dissertation (PhD) is available at the Information Resource center of the Bukhara State University (registered № 568). (Address: Bukhara, Muhammad Iqbol Street, House 11, 200117). Phone.: (65) 221-29-14; Fax: (65) 221-27-07).

Abstract of the dissertation is distributed on “21” december 2024.

(Protocol at the register № 8 dated “21” december 2024).



Ochildiyev F.B.
Deputy Chairman of the academic Council for awarding academic degrees, Doctor of Historical Sciences (DSc), Professor

Ochilov A.T.
Scientific secretary of scientific council on awarding the scientific degrees, doctor of historical sciences (DSc), Associate Professor

Rahimov K.R.
Chairman of the ~~scientific seminar~~ under the scientific council awarding Scientific Degrees, doctor of historical sciences (DSc), Associate Professor

INTRODUCTION (Abstract of the PhD dissertation)

The aim of the research work is researching the state, development, problems of the transport and communication system in the Bukhara in the 50s-80s of the 20th century, and its place in the national economy.

The object of the research work is the issue of the transport and communication system in Uzbekistan In the 1950s and 1980s.

Scientific novelty of the research work is as follows:

In the 50s of the 20th century, the condition of the roads that passed through the territories of Bukhara region was lagging behind the requirements of the time, in the repair of transport roads, special attention was paid to the roads that were of importance to the Soviet Union at first, and local internal roads It has been proven that road maintenance, passenger and freight services are not up to the mark, delays in public transport services and schedule violations have become commonplace;

It is based on the fact that the roads are converted into asphalt-concrete paved roads, and the parts of the road are repaired and removed from capital repair. During the 50s and 80s of the 20th century, connecting the territory of Bukhara region with neighboring regions, other regions of the Republic and the center of the Soviet Union “Zarafshan tract” (M-37), Guzar-Karshi-Bukhara-Nukus-Beynav (A-380) major highways, construction of Gazli-Sazakino, Nurota-Boymurod-Uchtepa-Tomdi ring highway;

After the 50s of the 20th century, in the Bukhara region, due to the agglomeration of cities, the increase in housing construction, the rise of new industrial enterprises, the increase in the number of inhabitants in cities and the sharp increase in the demand for providing them with transport services, route transport, aspects such as intercity, interdistrict routes, conditions created for passengers, service, taxi service, trolleybus service were evaluated. Also, problems and solutions in the transport service are revealed;

The fact that the Kagan (Bukhara region) railway section, which is one of the components of the “Ashkhabad railway”, is important not only in the national economy of the region and the republic, but also in the national economy of the Soviet Union. It is based on the acceleration, centralization of routes, electrification, the process of approaching the world standard, and the replacement of all locomotives with electric locomotives since 1974.

Implementation of the research results. From the scientific results and practical results obtained on the basis of research on the topic “Formation of the transport and communication system in the Bukhara region in the 50-80s of the 20th century (as an example of the transport and railway system)”:

In the 50s of the 20th century, the transport situation in the Bukhara region and the movement in the 50s and 80s to adapt the transport and communication system in the Bukhara oasis to the requirements of the time, the development of highways on the scale of the Soviet Union and the Republic, and then the development of roads of local importance, railway The program “Taqdimot” on the TV channel of the “O‘zbekiston tarixi” from the results of the information collected within the

framework of the topic of the “Center” keeping under its control, the activity of inter-provincial and inter-district passenger routes to the general public used in writing the screenplay (The Reference Act No. 02-06-1192 dated July 28, 2022 “O‘zbekiston tarixi” TV channel dated July 28, 2022). This served to convey to the general public the essence of the processes related to the development of transport and communication systems in the Bukhara region in the 50s and 80s.;

- 50s-80s of the 20th century, the emergence of modern urban planning, the development of transport and communication systems in cities, new roads built for the movement of vehicles, the construction of parking lots, stations in the old part of Bukhara for the convenience of foreign tourists and pilgrims, or Materials related to the loss of a part of the historical buildings and old-style residences of the city of Bukhara as a result of the asphaltting of the streets were used in the work experience of the “International Institute for Central Asian Studies” (MISAI) document fund (The Reference Act No. 283 of MISAI under UNESCO dated November 10, 2023). This served to a certain extent in positively solving the issue of the impact of the development of Bukhara city transport and communication on the historical part of the city.

- the scientific results of the dissertation enrich the information about the transport sector, road construction and railway system in the Bukhara region in the expositions of the Historical Scientific Department of the Bukhara State Museum-Reserve, as well as for use in the activities of the museum's historical preservation fund was presented. The museum collection was used to study the region's transport and communication sector of the 50-80s of the 20th century, and based on the results of the research, the Historical Fund collected valuable information about the history, economic and social importance of the transport and communication system of the Bukhara region from the museum fund (The Reference Act No. 04-05/4815 of the Cultural Heritage Agency of the Republic of Uzbekistan dated December 21, 2023). Through this, the number of exhibits related to the study of the history of the transport system of the Bukhara region in the second half of the 20th century served to expand.

The structure and volume of the dissertation. The dissertation consists of an introduction, three chapters, six paragraphs, a conclusion and a list of references. The total volume of the dissertation is 155 pages.

E'LON QILINGAN ISHLAR RO'YXATI
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I bo'lim (I часть; I part)

1. Majidov J. J. Transport and road construction issues in Bukhara //ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal. – 2021. – Т. 11. – №. 4. – P. 1727-1732. (Impact Factor: SJIF=7.492)

2. Majidov J. Road and transport issues in Bukhara as a social problem (second half of the twentienh century) // Web of scientist: International Scientific research journal. – 2021. -Vol.2. – Iss. 12. – P. 223-226.(Impact Factor: SJIF = 6.95)

3. Мажидов Ж. XX асрнинг иккинчи ярмида Бухорода йўл қурилиши масалалари (Бухоро ҳақиқати газетаси маълумотлари асосида) // SYNERGY: Journal of ethics and Governance. – 2021. -Vol.1. – Iss. 6. – P. 66-69.(Impact Factor: SJIF=5.864)

4. Мажидов Ж. XX аср 70-йилларининг 2-ярмида Бухорода телефон хизмати хусусида (Бухоро вилоят давлат архиви материаллари асосида) // Хоразм Маъмун академияси ахборотномаси. – Хива, 2021. - № 6. – Б. 115-117.(07.00.00. № 26).

5. Мажидов Ж. XX аср 70-йилларида Бухорода “Йўл хавфсизлигини таъминлаш” борасидаги ишлар хусусида // Buxoro davlat universiteti Ilmiy axborotnomasi. – Buxoro,2023. – №.9.– В.342-345.(07.00.00. №).

6. Majidov J.J. History of greening and beautification of roads in the Bukhara region in the 50s-80s of the 20th century / BIO Web of Conferences. – 2024. – Vol.93. – P. 1- 7. (Scopus konferensiya)

7. Мажидов Ж. Бухорода транспорт: муаммо ва ечимлар / “Бухоронинг жаҳон маданиятидаги ўрни” мавзусидаги Республика миқёсидаги онлайн илмий-амалий анжуман. – Бухоро,2020. – Б. 440-443.

8. Мажидов Ж. Совет давлатининг транспорт ислохотлари ва унинг Бухоро транспорти соҳасига таъсири (XX асрнинг 70 йиллари) / “Жаҳон тарихининг долзарб муаммолари” мавзусидаги Республика миқёсидаги илмий - амалий анжуман материаллари. -Бухоро,2020. – Б. 177-180.

9. Мажидов Ж. XX аср 50-80 йилларида Бухоро вилоятида транспорт-коммуникация тизимининг ҳолати ва халқ хўжалигидаги ўрни / Бухоро тарихи масалалари (энг қадимги замонлардан ҳозиргача) мавзусидаги халқаро миқёсдаги илмий-амалий конференция материаллари. -Бухоро,2023. – Б.636-641.

II bo'lim (II часть; II part)

10. Majidov J. XX 70-80 yillarida Buxoro viloyati shaharlarida yo'l-transport hodisalari masalalari // Science and education scientific journal. – 2022. -Vol.3 - Iss.5. – P.398-404.

11. Мажидов Ж., Ҳайитов Ш. Бухоро Халқ Совет Республикасида куруклик ва ҳаво транспорти: ечим ва муаммолар // SCIENTIFIC PROGRESS. – 2021. – Vol.2. – Iss.2. – 506-510.

12. Мажидов Ж. XX аср 70-80 йилларида Бухоро вилоятида йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлиши омиллари спиртли ичимлик истеъмоли мисолида (даврий матбуот материаллари асосида) // Science and education scientific journal. – 2022. -Vol.3 - Iss.10. – P.398-404.

13. Мажидов Ж. Бухорода жамоат транспорти ва йўловчи ташиш хизмати хусусида / “Maktabgacha ta`lim- maktab- oliy ta`lim konsepsiyasi: muammo, yechimlar va istiqbollar” nomli Xalqaro ilmiy-amaliy anjumani materiallari. - Buxoro,2022. – B. 57-59.

Avtoreferat “Durdoni” nashriyotida tahrirdan o‘tkazildi hamda o‘zbek, rus va ingliz tillaridagi matnlarning mosligi tekshirildi.

Bosishga ruxsat etildi: 20.12.2021 yil. Bichimi 60x84 1/16 , «Times New Roman» garniturada raqamli bosma usulida bosildi.
Shartli bosma tabog‘i 3,0 Adadi: 100 nusxa. Buyurtma №830.

Guvohnoma AI №178. 08.12.2010.
“Sadriiddin Salim Buxoriy” MChJ bosmaxonasida chop etildi.
Buxoro shahri, M.Iqbol ko‘chasi, 11-uy. Tel.: 65 221-26-45

