



UO‘K: 94(575.1):656“1991/2022”

O‘ZBEKISTON SSR TRANSPORTI VA UNING SOVET HUKUMATI IQTISODIYOTIDAGI O‘RNI**ТРАНСПОРТ УЗБЕКИСТАНСКОЙ ССР И ЕГО РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ СОВЕТСКОГО ГОСУДАРСТВА****THE TRANSPORT OF UZBEKISTAN SSR AND ITS ROLE IN THE ECONOMY OF THE SOVIET GOVERNMENT****Gulmatov Umarali Xabibulla o‘g‘li** 

O‘zbekiston Fanlar Akademiyasi Tarix instituti tayanch doktoranti

Annotatsiya

Mazkur maqolada Sovet tuzumi davridagi O‘zbekiston SSR transport tizimining o‘rni va ahamiyati haqidagi ma‘lumotlar manbaa va adabiyotlar tahlili asosida o‘rganilgan. Ushbu tadqiqot mamlakat transport tizimini mustamlaka davrida qay holatda tashkil etilgani va rivojlantirishdan ko‘zlangan maqsadlarni aniqlashda katta ahamiyatga ega. Shu maqsadda Markaz tomonidan tashkil etilgan transport tizimining nechog‘liq xalq manfaatini o‘ylab tashkil etilganligi, mazkur jarayon mobaynida qanday natijalarga erishilganligi tadqiq etildi. Tadqiqot davomida mustamlaka davrida O‘zbekiston transporti asosan, Markaz ehtiyojlariga xizmat qiluvchi vosita bo‘lganligi, ushbu tizim bir yoqlama iqtisodiyotni rivojlantirish uchun tashkil etilganligi manbalar asosida aniqlandi. Bundan tashqari, mustamlaka davrida aholini transport vositalari bilan ta‘minlash masalasidagi islohotlar, ularning yutuq va kamchilik tomonlari ham batafsil yoritilgan. Qolaversa, Respublika va xalqaro miqyosda transport vositalari orqali tashish masalasiga tahliliy va tanqidiy jihatdan baho berilgan. Tarmoq faoliyati bilan bog‘liq infratuzilma faoliyati haqida fikrlar bayon etilgan. Ushbu tadqiqotdan Transport sohasi bo‘yicha ta‘lim muassasalarida foydalanish mumkin.

Аннотация

В данной статье на основе анализа источников и литературы изучаются сведения о роли и значении транспортной системы Узбекской ССР в период советской власти. Данное исследование имеет большое значение в определении состояния транспортной системы страны в колониальный период и целей ее развития. Для этого было изучено, как транспортная система, организованная Центром, была организована в интересах людей и какие результаты были достигнуты в ходе этого процесса. В ходе исследования на основе источников было установлено, что в колониальный период транспорт Узбекистана был в основном средством обслуживания нужд Центра, и что данная система была создана для развития односторонней экономики. Кроме того, также подробно освещены реформы в вопросе обеспечения населения транспортными средствами в колониальный период, их достижения и недостатки. Кроме того, вопрос автомобильных перевозок был оценен аналитически и критически на национальном и международном уровне. Представлены мнения об инфраструктурной деятельности, связанной с сетевой деятельностью. Данное исследование может быть использовано в образовательных учреждениях в сфере транспорта.

Abstract

In this article, information about the role and importance of the transport system of the Uzbek SSR during the Soviet regime is studied based on the analysis of sources and literature. This study is of great importance in determining the state of the country's transport system during the colonial period and the goals of its development. For this purpose, it was studied how the transport system organized by the Center was organized in the interest of the people and what results were achieved during this process. During the research, it was determined based on the sources that during the colonial period, the transport of Uzbekistan was mainly a means of serving the needs of the Center, and that this system was established for the development of a one-sided economy. In addition, the reforms in the issue of providing the population with vehicles during the colonial period, their achievements and shortcomings are also covered in detail. In addition, the issue of transportation by means of vehicles was evaluated analytically and critically at the national and international level. Opinions about infrastructure activity related to network activity are presented. This research can be used in educational institutions in the field of transport.

Kalit so‘zlar: mustamlaka davri, transport, temiryo‘l, aviatsiya, avtomobil transporti, vokzal, aeroport, bir yoqlama iqtisodiyot.

Ключевые слова: колониальный период, транспорт, железная дорога, авиация, автомобильный транспорт, железнодорожный вокзал, аэропорт, односторонняя экономика.

Key words: colonial period, transport, railway, aviation, road transport, railway station, airport, one-sided economy.

KIRISH

O'zbekiston davlat mustaqilligiga erishganidan so'ng transport sohasini yanada rivojlantirish, aholini transportga bo'lgan ehtiyojidan kelib chiqqan holda islohotlar o'tkazish, o'tkazilayotgan islohotlarni izchil tarzda davom ettirish ustuvor vazifalardan biriga aylangan edi. Chunki kundan-kunga taraqqiy etayotgan dunyoda ildam harakatlanish uchun ushbu soha suv va havodek zarur hisoblanadi.

O'zbekiston Markaziy Osiyo mintaqasidagi dengiz transportiga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniga ega bo'lmagan davlatlar bilan barcha chegaralarini bo'lishib, nafaqat dengizlar, balki dengiz yo'llariga chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan davlatlar bilan chegaradosh dunyodagi ikki davlatdan biridir. Bu o'z navbatida, dengiz yo'llariga chiqish uchun O'zbekistonning tashqi savdo yuklari biror bandargohga yetib borishi yoki bu bandargohlardan yetib kelishi uchun kamida ikki davlat hududidan tranzit tarzda o'tishi eksport yuklari narxiga o'z ta'sirini ko'rsatmay qolmasligini anglatadi. Bugungi kunda geografik joylashuvning ana shu xususiyatlaridan kelib chiqib, mamlakat hududi orqali tashiladigan tranzit yuklar hajmini oshirish, texnik jihatdan jahon talablariga javob beradigan samarali infratuzilmani yaratish transport tizimining dolzarb masalasi hisoblanadi.

Aholini sifatli transport vositalari bilan ta'minlash, mamlakat hududlarini o'zaro bog'lash, yo'lovchi va yuk tashish samaradorligini oshirish, xalqaro transport yo'l loyihalarida faol ishtirok etish, eng muhimi milliy manfaatlarga xizmat qiluvchi milliy transport tizimini yaratish oldimizda turgan eng dolzarb masalalardan hisoblanadi.

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYA

Mustamlaka davrida O'zbekiston transport tizimining yaratilishi va rivojlantirilishi bo'yicha bir qator olimlar ilmiy izlanishlar olib borishgan. Jumladan, ijtimoiy fanlar sohasida S.Xo'jayev[9], N.Aslanov, M.Nurdinov[1], A.Boli[2], Sh.Nazarov[6] kabilar tadqiqotchilar O'zbekiston SSR transportini kompleks rivojlantirish masalalari, temir yo'l va aviatsiya sohasidagi ayrim muammolar hamda Markaziy Osiyo transport koridorlarini rivojlantirish tarixiga oid turli fikrlarni bildirishgan. Bundan tashqari, A.Zohidov[5], S.Boyko[4], M.To'rayeva[8] kabi iqtisodchi olimlar tomonidan olib borilgan tadqiqotlarda transportning iqtisodiy asoslari, Markaziy Osiyo transport tizimini boshqarish mexanizmlari, soha infratuzilmalari tashkil etilishi kabi masalalar yoritilgan.

NATIJA VA MUHOKAMA

Endigina mustaqillikka erishgan yosh davlat uchun yuqoridagi maqsadlarni amalga oshirish anchayin mushkul edi. To'g'ri, sovet davrda Respublika o'zining ma'lum ma'noda transport tizimiga ega bo'ldi. Biroq, deyarli barcha texnik vositalar asosan, Ittifoq manfaati uchun xizmat qilar edi.

Jumladan, Toshkent temir yo'l stansiyasi mamlakatimizning eng yirik transport tuguni hisoblanib, muhim xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan. XX asrning 40 yillariga kelib, Toshkent-Angren temir yo'li ishga tushirildi[9,111]. Natijada, ko'mir konlarini o'zlashtirgan holda markazga tashish imkonini beruvchi yangi liniya barpo etildi. Mazkur holat transport harakatining bir tomonlama tashkil etilganidan dalolat beradi.

1957 yilda umumiy uzunligi 110 kilometr bo'lgan Jizzax-Sirdaryo temir yo'li qurib bitkazildi[9,111]. Natijada, Mirzacho'l hududini o'zlashtirish faoliyati jadallashdi. Sovet hokimiyati mazkur jarayondan paxta yakkahokimligini o'rnatishni asosiy maqsad qilib olgan edi. Bir gektardan o'rtacha 20 sentner paxta xomashyosining olinishi va uning tashib ketilishi "Markaz" uchun ulkan foyda manbaiga aylandi.

1972 yilda Chorjo'y-Qo'ng'iro't-Beynau temir yo'li qurildi[9,112]. Uzunligi 1025 kilometr bo'lgan mazkur temir yo'l Markaziy Osiyo mintaqasini Rossiyaga to'g'rida-to'g'ri olib chiqishi, keyinchalik Boltiq dengizi bo'yidagi tarmoqlariga ulanishi bilan ahamiyatli edi. Ushbu loyihadan ko'zlangan asosiy maqsad paxta tolasi, paxta yog'i, neft mahsulotlari, qurilish materiallari hamda oziq-ovqat mahsulotlarini Markazga tashib ketishdan iborat edi. Bundan tashqari mazkur yo'l Ustyurtdagi foydali qazilmalarni tashishda katta ahamiyat kasb etgan. Markaziy Osiyo davlatlarining ushbu temir yo'llar orqali amalga oshiradigan eksport faoliyati "Markaz" hokimiyatiga yanada ko'proq manfaat keltirardi. Bu davrda mavjud bo'lgan temir yo'llar tizimi bevosita "Markaz" tomonidan boshqarilar, milliy manfaatlarga xizmat qiladigan deyarli hech qanday loyihalar amalga oshirilmadi.

TARIX

XIX asrning oxiri XX asrning boshlarida amalga oshirilgan transport islohotlarining aksariyatidan harbiy maqsadlar ko'zlangan bo'lsa, XX asrning 80 yillariga kelib ham mazkur amaliyot davom ettirildi. Jumladan, 1979-yildan boshlangan Sovet-Afg'oniston munosabatlari natijasida harbiy harakatlarni yengillashtirish maqsadida 1982-yilda Termiz-Xayraton (do'stlik) temir yo'l va avtomobil yo'li ko'prigi qurildi[5,57]. Ushbu inshoot Amudaryo orqali Markaziy Osiyo davlatlarini Afg'oniston bilan bog'lab turar edi. Natijada, Sovet hokimiyati qo'lida Afg'onistonning ichki ishlariga yarashish uchun yaxshigina imkon paydo bo'ldi.

Respublikamizga "Markaz" tomonidan avtomobil transporti tizimi temir yo'l transportiga nisbatan kechroq shakllantirildi. Eski karvon yo'llarining bu davrdagi ahamiyati hali yo'qolmagani dastlabki sabab bo'lsa, Rossiyaning mintaqadagi transport siyosatida tashqi tashuv xizmatini rivojlantirish uchun asosan temir yo'llarga katta e'tibor berishi ustuvor maqsad hisoblangan.

1928-1932-yillar oralig'ida uzunligi 62 kilometrlik Buxoro-G'ijduvon-Qiziltepa yo'nalishidagi dastlabki yo'l quriladi. Keyinchalik, Samarqand-Panjikent, Toshkent-Piskent-Murotali, Qo'qon-Sho'rsuv-Andijon-Kuyganyor yo'llari qurildi. 1938-1941-yillarda M-39 "Katta O'zbekiston trakti" qurildi. Uzunligi 708 kilometr bo'lgan ushbu magistral xalqaro ahamiyatdagi birinchi loyiha edi. 1955-1957-yillarda uzunligi 240 kilometrli, dovondagi dastlabki avtomagistral A-373 Toshkent-Qo'qon yo'li foydalanishga topshirildi[3,104]. Bu yo'nalishlar bo'ylab temir yo'l izlarini qurishning imkoni bo'lsa-da, Sovet hokimiyatiga deyarli foydasiz bo'lgani uchun avtomobil yo'llari bilan cheklanilgan. Mazkur islohotlarning amalga oshirilishi avtomobil transportidan asosan, hududlararo tashuvlarda foydalanilganidan dalolat beradi.

1974-yilda Sovet ittifoqi tomonidan 56 ta ixtisoslashtirilgan avtokorxonalar O'zbekiston SSR ixtiyoriga berildi[4,34-35]. Respublika avtotransport vaziri L.Axmetov boshchiligidagi yuk tashishga ixtisoslashgan O'zavtokorxonalar tarmog'i vujudga keldi.

80-yillarga kelib, "O'zshaharlararoavtotrans" tashkiloti ishlab chiqarish texnikaviy bazasi rivojlana bordi: zamonaviy avtostansiyalar qurildi, yuk tashishni rivojlantirish maqsadida zarur infratuzilma shakllantirildi.

Sovet davrida amalga oshirilgan yuqoridagi islohotlar bir qaraganda beg'arazdek tuyulsa-da, biroq Respublikada transport tizimini rivojlantirishdan asosiy maqsad markaz manfaatlarini ko'zlangan holda olib borildi. Xususan, 1950-yilda birgina Toshkent orqali 12 million tonnaga yaqin toshko'mir, neft mahsulotlari, qora metallar, yog'och-taxta, paxta tolasi, g'alla va boshqa xo'jalik mollari tashib ketilgan. 1970-yilda Respublika bo'yicha jami yuk eksporti 541,3 million tonnani tashkil etgan bo'lsa, 1974-yilga kelib mazkur miqdor 660 million tonnadan ortdi[9,64].

Transport tizimida yo'llarning o'rni ham beqiyos hisoblanadi. Negaki, geografik jihatdan to'g'ri qurilgan yo'llar mamlakatda mehnatning hududiy taqsimlanishini yaxshilaydi hamda mavjud tabiiy yer osti zaxiralari va iqtisodiy imkoniyatlardan foydalanish samaradorligini oshiradi. Shuningdek, mamlakatning ichki hududlarida iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyotdagi farqlar sezilmaydi. Masalan, rivojlangan davlatlarda transport yo'llari hududlararo umumiy maqsadlarni ko'zlab quriladi. Natijada, butun mamlakat bo'ylab aholining turmush sharoitlari va ishlab chiqarishida farq sezilmaydi.

Sovet davrida transport yo'llari mamlakatning Yevropa hududida umumiy tarzda qurilgan edi. Bu esa mintaqadagi iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyotni yuqori darajada rivojlantiradi. Qolgan Respublikalarda xususan, Markaziy Osiyoda transport yo'llarining bir tomonlama rivojlantirilishi natijasida ushbu mintaqalar taraqqiyotida katta farq sezilib qoladi. Jumladan, O'zbekistonning Janubiy va Janubi-G'arbiy hududlaridagi tabiiy resurslardan bir tomonlama foydalanish oqibatida mamlakatning iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyoti qoloq darajaga tushib ketadi.

Xalqaro transport aloqalarida ham talaygina muammolar mavjud edi. 1991-yilga qadar O'zbekiston SSR transportning birorta turi – avtomobil yo'llari, temir yo'llar, havo transporti orqali janubiy, g'arbiy va sharqiy xalqaro transport yo'laklariga chiqish imkoniyatiga ega emas, faqat shimoliy yo'nalish mavjud edi.

Mustaqillikkacha bo'lgan davrda mamlakatimizning transport-tranzit imkoniyatlarini amalga oshirishda katta tanlovlar bo'lmagan. O'zbekiston xorij davlatlari bilan o'zaro iqtisodiy aloqalarini asosan uchta dengiz porti orqali amalga oshirishi mumkin edi. Bular Ilichevsk porti orqali Qora dengizga (3 ming km), Sankt-Peterburg orqali Boltiq dengiziga (4 ming 300 km) va Vladivostok orqali Uzoq Sharq portlariga (8 ming km) chiqish imkoniyati mavjud edi xolos[6,3]. Mazkur

portlarga Respublikadan uzoq masofani bosib o'tish yuk tashish narxini sezilarli darajada oshirardi. Ushbu yo'llar orqali kamida ikkita davlat hududini bosib o'tish esa ortiqcha tranzit to'lovlarini to'lashga olib kelardi.

Ta'kidlash joizki, Sovet davrida transport tizimini rivojlantirish bo'yicha qator islohotlar amalga oshirildi. Xususan, Markaziy Osiyo hududida 320 ming kilometr avtomobil yo'llari, 20 ming kilometrdan ortiqroq temir yo'llar qurildi[5,57]. Biroq bunday faoliyat bejizga emas edi. Negaki, Sovet Ittifoqi o'zining "beg'araz islohoti"idan bevosita markaz manfaatlarini ko'zlagan edi. Jumladan, bugungi kunda mavjud Markaziy Osiyo temir yo'l magistrallarining 11 tadan 9 tasi Rossiya tomon yo'naltirilgandi. Bundan tashqari, 1967-yilda uzunligi 3000 kilometr bo'lgan "Markaziy Osiyo – Markaz" gaz quvurlari tizimining birinchi uchastkasi qurilishi yakunlandi. Gaz quvuri O'zbekiston, Turkmaniston, Qozog'iston va Rossiyaning sakkiz viloyati hududidan o'tkazildi. Ushbu tizimning rivojlanishi 1985-yilgacha davom etdi, buning natijasida yillik o'tkazish quvvati 80 milliard m³ bo'lgan gaz quvurlari tarmog'i yaratildi. Bundan tashqari, O'zbekistonda Jarqoq-Samarqand-Toshkent, Gazli Kogon-Muborak-Toshkent gaz quvurlari qurildi. XX asrning 80-yillarida O'zbekistonda gaz quvurlarining umumiy uzunligi 8 ming kilometrga yaqin bo'lgan[2,73]. Gaz va neftga bo'lgan yuqori talab quvur transportining ham bir tomonlama rivojlanishiga olib keldi.

Qolaversa, shuni ta'kidlash lozimki, 1990-yilda Ittifoq tarkibidagi O'zbekiston eksportining 65% ulushi – xom ashyo resurslari hisobida bo'lgan, 23%ni tayyor mahsulotlar tashkil qilgan[8,62]. Bundan ko'rinib turibdiki, foydalanilayotgan yo'llar orqali asosan, tayyor xom-ashyolar olib ketilgan.

Yuqoridagi holatlar 1991-yilda Sovet tuzumi parchalanishi bilan qator muammolarni keltirib chiqardi. Xususan, Rossiya hukumati Barnaul, Orenburg, Tomsk, Novosibirsk yo'nalishlari bo'yicha bir qator qatnovlarni bekor qildi. Bir oz vaqtdan so'ng Andijon, Samarqand, Dushanbe shaharlaridan ham Moskvaga qatnovlar to'xtatildi[8,62]. Oqibatda, nafaqat, O'zbekiston uchun, balki butun MDH davlatlarida og'ir iqtisodiy holatlar yuz berdi. Negaki, bu davrdagi temir yo'l yo'laklarining muhim yo'nalishlari Rossiya tomon yo'naltirilgan edi. Bunday uzilishlarga eng asosiy omil sifatida vagonlar kamligi, borlarining ham xizmat muddati tugab qolganligini keltirish mumkin. Albatta, bunday sifatsiz transport texnikalari bilan ko'zlangan maqsadga erishish mushkul edi. Natijada, O'zbekiston-Rossiya o'rtasidagi tovar aylanmasi 27 barobar kamayib ketdi[8,62]. Ta'kidlash joizki, ayni paytda mintaqaning boshqa davlatlar bilan iqtisodiy aloqalarini amalga oshirishi uchun boshqa transport yo'laklari ham mavjud emas edi. Mustaqillikka erishganimizdan keyingina yuqoridagi muammolarni hal qilish yo'lidagi ko'plab harakatlar natijasida, 1994-yil 11-avgustdan boshlab Andijon-Moskva yo'nalishi, 12 avgustdan esa Samarqand-Moskva yo'nalishidagi poyezdlar qaytadan qatnay boshladi[2,3].

Qolaversa, nafaqat Xalqaro, balki Respublika miqyosida ham o'zaro aloqalarning cheklanishi mavjud edi. Masalan, Farg'ona vodiysi va mamlakatimizning janubi – Surxondaryo viloyatini boshqa viloyatlar bilan bog'lash uchun qo'shni davlatlar temir yo'l tarmoqlaridan foydalanilar edi. Bu holat bir qancha muammolarning kelib chiqishiga sabab bo'lar edi. Xususan, aylanib o'tish uchun katta vaqt sarflanar, chegaradan o'tishda bojxona muammolariga duch kelinar, boshqa respublikalar hududiga kirish-chiqish uchun ortiqcha sarf-xarajatlar qilinlar va bular yechim topilishi shart bo'lgan asosiy muammolardan edi. Bundan tashqari, nafaqat yuqoridagi hududlar, balki Qoraqalpog'iston ASSR va Xorazm viloyati temir yo'l tarmoqlari ham Respublikaning boshqa viloyatlaridan ajralib qolgan edi. Temir yo'l transporti orqali tashilayotgan yuklar shimoliy yo'nalishda – Qoraqalpog'iston ASSR va Xorazm viloyatiga 360 kilometr, janubiy yo'nalishda – Surxondaryo viloyatiga Turkmaniston hududidan 194 kilometr, g'arbiy yo'nalishda – Farg'ona vodiysiga Tojikiston hududidan 100 kilometr qo'shimcha masofani kesib o'tishiga to'g'ri kelar edi[7,6].

Mustaqillikning dastlabki yillarida Respublikaning bir qancha hududlaridagi vokzallarda eng yirik muammolardan biri – chipta topish muammosi edi. Mustaqillikkacha bo'lgan davrda ham bunday muammolar mavjud edi. Biroq bu davrga kelib, uddaburon chiptafurush-xodimlarning qilayotgan ishlari aqlga sig'mas, ayni davrda chiptafurushlar uchun belgilangan jazolar, amalda qo'llanilmayotgan edi. Nari borsa, ichki ishlar xodimlari tomonidan ikki-uch soat ushlab turilar yoki uch-to'rt so'm jarima to'latilib, ozod qilib yuborilardi. Chiptafurushlarning bunday faoliyatiga asosiy sabab qilib chipta narxining arzonlashtirilganini ko'rsatish mumkin. Arzon chiptalarni ko'tara savdo orqali sotib olish anchayin qulay, albatta. Bu masalani hal qilish maqsadida hech qanday

TARIX

ogohlantirishlarsiz bunday nomaqbul ishlarni amalga oshirgan xodimlarni ishdan bo'shatish kabi choralar ko'rildi. Avvaliga yo'lovchilar chiptalarni 45 kun oldin sotib olish imkoniga ega edilar. O'z navbatida bu holat ham chiptafurushlarga yaxshigina qo'l kelardi. Shuning uchun ham bu muddat 20 kunga qisqartirildi[2,3].

O'zbekiston SSRda birinchi havo yo'li 1929-yil 12-mayda ochildi. Uzunligi 800 kilometr bo'lgan Toshkent-Avliyoota (Taroz)-Pishpek (Bishkek)-Olmaota marshrutida Rossiya ko'ngilli havo floti jamiyati ("Dobrolyot")ning O'rta Osiyo bo'limi (Kogon shahri)ga qarashli Germaniyadan sotib olingan "Yunkers-13" samolyotlarida dastlabki yo'lovchilar tashish reysi amalga oshirildi. Shu yili uzunligi 450 kilometr bo'lgan Kogon-Oqto'qay-Darg'onota-Xiva hamda Buxoro-Termiz-Dushanbe havo yo'llari ochildi. 1924-yilda Havo transportida jami 1000 yo'lovchi, 200 kg pochta jo'natmalari, 5 tonna yuk tashildi. 1930-yillar boshidan O'zbekiston SSR havo transportida yuk va yo'lovchilar tashish ommaviy tus oldi, 1930-yildan Toshkent-Moskva yo'lida samolyotlar muntazam qatnay boshladi. Toshkent (1932), Nukus va Urganch (1939), Termiz (1940), Namangan (1941) shaharlarida aeroportlar qurilib ishga tushirildi[9,135].

1980-yilga kelib O'zbekiston havo transporti havo yo'llarining uzunligi 155 ming kilometrdan oshdi. Shu jumladan, mahalliy havo yo'llari uzunligi 60,1 ming kilometrni tashkil etdi.

XULOSA

Havo transporti ham boshqa turdosh sohalar kabi bevosita markazning foydasiga xizmat qildi. Xususan, noyob yoki tashishda ehtiyotkorlik talab qiladigan mahsulotlar samolyotlar orqali "o'z manzili"ga yetkazildi. Bundan tashqari, havo kemalari Respublika va Markaz o'rtasidagi aloqalarni tezlashtirish vazifasini ham bajardi. Qishloq xo'jaligida dalalarni kimyoviy o'g'itlar bilan ta'minlashda o'z hissasini qo'shdi.

Bir so'z bilan aytganda, SSSRda barcha transport turlarining sotsialistik mulk hisoblanishi va yagona davlat rejasi asosida faoliyat olib borishi transport tizimining asosini tashkil etgan. Rejali sotsialistik xo'jalikda transport turlari o'zaro muqobil ravishda ish olib borib, ularning faoliyati bir-biriga moslashtirilgan. O'zbekiston hududidagi temir yo'llar, avtomobil, suv va havo transporti, gaz va neft quvurlari Respublika transport tizimining asosini tashkil etgan. Mazkur transport turlari SSSRdagi yagona transport tizimining ajralmas qismi bo'lib, u bilan uzviy bog'langan holda, asosan markazning ehtiyojlari uchun ish olib borgan.

ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Aslanov N., Nurdinov M. Markaziy Osiyoda transport koridorlarining rivojlanish tarixi // Новости образования: исследование в XXI веке. – 2022. № 5.
2. Asliddin Boli, Norqobil Jalil. Biz hammamiz yo'lovchimiz: [Toshkent temir yo'l bekatlaridagi muammolar haqida] // O'zbekiston ovozi. – 1994-yil 20-avgust.
3. Azizov Q.X. va b. Avtomobil йўлларининг ривожланиш тарихи ва алоқа йўллари. –Т.: 2020.
4. Бойко С. Бозор ўз талабини кўяди // Ўзбекистон авторанспорти. – 1995. – № 1-2.
5. Зоҳидов, А. А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш : иқтисодий фанлари доктори диссертацияси. – Тошкент, 2018.
6. Назаров Ш. Замонавий карвон: Манзил – тараққийёт, мақсад – фаровонлик. "Янги Ўзбекистон" газетаси. 2022 йил. 6 март, 48-сон.
7. Темир йўллар – миллат куч-қудрати // "Темирйўлчи", 2003 йил 6 июнь. 23-сон.
8. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2014.
9. Хўжаев С. Ўзбекистонда транспортни комплекс ривожлантириш. – Тошкент: Ўзбекистон, 1975.