

СОЦИАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДОРОГ И ПРОВОДИМЫЕ РАБОТЫ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Салимов Бахриддин Лутфуллаевич.

Профессор Ташкентский государственный транспортный университета.

Эркинов Бохир Гайратжонович.

Каюмов Шахбоз Нодиржонович.

Студенты Ташкентский государственный транспортный университета.

АННОТАЦИЯ

В статье основное внимание уделяется дорогам, по которым ездят автомобили. то, что дороги существовали и до создания автомобилей, но эти дороги предназначались в первую очередь для людей, различных животных, в том числе лошадей и запряженных ими повозок, что за годы и века люди сделали эти дороги удобными и приспособленными для себя, и проанализированы большой творческий потенциал дорожно-строительных работ в Узбекистане и их значение.

Ключевые слова: дороги, шоссе, качество, связь, инновации, современность.

ABSTRACT

The article focuses on the roads on which cars travel. the fact that roads existed before the creation of cars, but these roads were primarily intended for people, various animals, including horses and carts drawn by them, that over the years and centuries, people have made these roads convenient and adapted for themselves, and the great creativity in road construction in Uzbekistan works and their importance are analyzed.

Keywords: roads, highway, quality, communication, innovation, modernity.

АННОТАЦИЯ

Мақолада автомобиллар юрадиган йўллар борасида тўхталиб. йўллар автомобиллар яралишидан олдин ҳам бўлганлиги, бироқ, бу йўллар аввало одамлар, турли хил жониворлар, жумладан отлар ва улар билан тортиладиган аравалар учун мўлжалланганлиги, йиллар, асрлаб ўтиб одамлар бу йўлларни ўзлари учун қулайлаштириб, мослаштириб борганликлари ҳамда Ўзбекистонда йўл қурилиши борасида олиб борилаётган улкан бунёдкорлик ишлари ва уларнинг аҳамияти таҳлил этилган.

Калит сўзлар: йўллар, автомобиль йўли, сифат, алоқа, янгилик, замонавийлик.

ВВЕДЕНИЕ

Поговорим о дорогах, по которым ездят автомобили. Прежде всего, следует отметить, что дороги существовали до изобретения автомобилей. Однако эти дороги в первую очередь предназначались для людей, различных животных, в том числе лошадей и запряженных ими повозок. Первым появлением дорог являются тропы. Они помогали людям добраться до места назначения, не заблудившись. За годы, века люди сделали эти дороги удобными и приспособленными для себя¹. Те, кто сгладил неровности и расширил их. Они положили камни в некоторых необходимых местах.

ОБСУЖДЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Есть древнегреческая поговорка: «Путь — это жизнь». Следует отметить, что в этой короткой фразе, состоящей из трех слов, выражается тот факт, что дороги имеют большое значение в социальной действительности². Стоит отметить, что эта слава сохраняет свой статус не только во времена правления Римской империи, но и во все последующие времена, особенно сегодня. Понятно, что развитие стран тесно связано с дорожно-коммуникационной системой. Мы не ошибемся, если сравним дороги с кровеносными сосудами в живом организме. Ведь кровеносные сосуды гарантируют жизнь в организме, а дороги обеспечивают устойчивое развитие стран. Количество дорог, их качество и надежность — главный критерий развития страны³. Этот аспект одинаково важен для всех отраслей. Например, если взять политическую сферу, то очень необходимо обеспечить территориальную целостность и безопасность государства. В экономической сфере это очень необходимо для равномерного развития всех административно-территориальных единиц страны, для беспрепятственного протекания интеграционных процессов между ними, для развития внутреннего и зарубежного туризма. Потому что от функционирования дорог также зависит улучшение социальных отношений⁴.

Следует отметить, что протяженность автомобильных дорог во всем мире с годами увеличивается. В 1990 году «Общая длина автомобильных дорог в

¹ Салимов Б. Л., Ахмедов, Ш. Ф. ў., Хайдаров, Х. Т. ў. (2022). ЎЗБЕКИСТОН АВТОМОБИЛСОЗЛИК ВА ЙЎЛСОЗЛИК СОҲАЛАРИДА ИМКОНияТЛАРИНИНГ ВОҚЕЛИККА АЙЛАНИШИ. Results of National Scientific Research International Journal, 1(8), 263–270.

² Salimov Bakhridin Lutfullaevich. The Importance of Sea Transport in the Communication System. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. 2023. Volume 2 Issue 1, 272-275.

³ Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг ғносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.

⁴ Бахриддин Лутфуллаевич Салимов, Толмасбек Анвар Ўғли Шодмонов, Улуғбек Жеткербай Ўғли Уразбаев (2022). МАМЛАКАТНИНГ БАРҚАРОР ТАРАҚҚИЁТИНИ ТАЪМИНЛАБ БЕРИШДА ЙЎЛЛАРИНИНГ ТУТГАН ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (11), 309-314.

мире составляла 20,8 миллиона километров», а к 2019 году «Общая длина автомобильных дорог в мире» составляла 28 миллионов километров. Мы можем без колебаний сказать, что на сегодняшний день эти цифры увеличились и будут продолжать расти. Ведь с годами количество автомобилей тоже увеличивается. Когда количество автомобилей увеличивается, потребность в дорогах увеличивается автоматически. Еще одно важное преимущество автомобилей перед другими видами транспорта заключается в том, что они могут напрямую добраться из одного пункта назначения в другой. Скажем проще: например, если вы хотите воспользоваться железнодорожным, воздушным и морским транспортом, эти виды транспорта не могут доставить вас туда, куда вы хотите. Для этого нужно отправиться в специально отведенные места, на вокзалы, в аэропорты и порты. Кроме того, эти транспортные средства не могут доставить вас туда, куда вы хотите. И он доставит вас в специально отведенные места, на вокзалы, в аэропорты и порты. Вам предстоит добраться от него до гнезда самостоятельно. Потом, конечно же, доступная цена автомобилей, простота в утилизации и использовании, спрос на это транспортное средство с каждым годом увеличивается, а их количество увеличивается ⁵. Однако увеличение количества транспортных средств оказывает негативное влияние на природную среду, поддерживающую существование социальных отношений. Действительно, «Значение природной среды для общества определяется тем, что она является непосредственным источником материальных ресурсов, используемых для производственных, технологических и экономических механизмов общества» ⁶. Этот процесс распространяется на страны всего мира, особенно на Республику Узбекистан.

Также автомобильная промышленность и дорожное строительство в нашей стране стали развиваться позже, чем в других регионах. Если обратиться к источникам, то мы натолкнемся на следующую информацию: «В начале XX века в Узбекистане было 27 000 км дорог, в основном предназначенных для конных повозок, караванов и пассажиров, из которых только 2 000 км были вымощены гравием». Эти цифры считались очень низкими даже для того времени. Безусловно, для этого были социальные и экономические причины. Первым и главным из них была нестабильность социально-экономической системы в этой стране. С 17 века до начала 20 века в Средней Азии

⁵ Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.

⁶ Бахриддин Лутфуллаевич Салимов, Толмасбек Анвар Ўғли Шодмонов, Улугбек Жеткербай Ўғли Уразбаев (2022). МАМЛАКАТНИНГ БАҲҚАРОР ТАРАҚҚИЁТИНИ ТАЪМИНЛАБ БЕРИШДА ЙЎЛЛАРНИНГ ТУТГАН ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (11), 309-314.

существовало три независимых государства: Бухарский эмират, Хевское ханство и Коканское ханство. Над этими государствами правили ханы и чиновники, думая только о своей жизни. Им были совершенно чужды идеи стимулирования науки, поддержки ученых, совершающих открытия в различных областях, развития государства в соответствии с требованиями времени⁷. В частности, совершенно отсутствовали условия для создания промышленных, технических и технологических образцов и возможности их использования на практике. Иными словами, можно сказать, что период с 17 века по начало 20 века был периодом отсталости трех независимых государств в Центральной Азии: Бухарского эмирата, Хевского ханства и Коканского ханства. Однако прошедшие годы были периодом бурного роста европейских стран, богатых великими открытиями. В результате возник резкий разрыв между Европой и Азией по уровню развития, который существует и сегодня. Лишь небольшому числу стран, таких как Китай, Япония, Южная Корея, Сингапур, Малайзия, Индонезия, Турция, Саудовская Аравия, Объединенные Арабские Эмираты и Кувейт, удалось ликвидировать или свести разрыв к минимуму. Большинству оставшихся стран пока не удалось ликвидировать разрыв в уровне жизни. Однако стремление к этой цели продолжается⁸.

Промышленное развитие Узбекистана началось быстрыми темпами с 1920-х по 1930-е годы. В частности, в этот период также начались положительные изменения в области дорожного и автомобильного строительства. С началом ввоза автомобилей в Узбекистан, «в 1928-32 годах в республике была построена первая 62-километровая дорога с черным покрытием Бухара-Гиждувон-Кызылтепа, затем Самарканд-Пенджикент, Ташкент-Пскент-Муротали, Ко' Кан-Шорсув-Андижан-Куйганьяр и другие дороги». Через некоторое время был достроен и сдан в эксплуатацию еще один маршрут, имеющий большое значение в дорожно-строительной отрасли Узбекистана. Можно без всякого преувеличения сказать, что «большое значение имеет Большой Узбекский тракт, проходящий через Ташкентскую, Сырдарьинскую, Джизакскую, Самаркандскую, Кашкадарьинскую и Сурхандарьинскую области, построенный в 1940-х годах. Его длина превышает 700 километров.

⁷ Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг ғносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.

⁸ Salimov Bakhridin Lutfullaevich. The Importance of Sea Transport in the Communication System. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. 2023. Volume 2 Issue 1, 272-275.

Действительно, роль этой дороги в экономике нашей страны несравнима⁹. Признавая особое значение других существующих дорог в нашей стране, можно сказать, что основным звеном дорог Узбекистана правильно называть Большой Узбекский тракт. Ведь все регионы Узбекистана связаны между собой этой дорогой. По этой дороге проходят все регионы, кроме Ферганской долины, до столицы Ташкента. Также эта дорога имеет статус международной транзитной дороги¹⁰. По этой дороге перевозятся товары в из Таджикистана, Туркменистана, Казахстана и России. Есть много полезных аспектов дорог для государства с точки зрения социально-экономических и политических отношений. Поэтому прохождение дорог положительно скажется на общей ситуации в регионах. Будут созданы условия для развития территорий вдоль дорог. Будут построены красивые, необходимые здания и сооружения, размещены объекты для обслуживания населения. Не только прохожие, но и живущие здесь люди получают возможность насладиться их обслуживанием. Кроме того, налоги с этих объектов вносят свою изрядную долю в обогащение государственного бюджета, в частности, местных бюджетов.

Есть и другой путь, который важен в жизни общественных отношений в нашей стране. Это связующая дорога с районами Ферганской долины, то есть с Восточным регионом. Если мы изучим историю строительства этой дороги, то натолкнемся на следующую информацию: «В 1959 году была построена автомобильная дорога Ташкент-Ангрен-Кокан (248 км)... Эта дорога была расширена, а у р. Камчикский перевал». Не следует забывать, что строительство этой дороги, проходящей на высоте 2270 метров над уровнем моря, было непростым делом. Потому что сделать дорогу, сравнив холмы и горы, не получится. Для этого нужна большая сила, трудолюбие и, конечно же, высокий интеллект. Тогда строительство дорог требовало затрат собственных средств, высокого уровня расходов. Однако, несмотря на тяжелые условия 1950-х годов и годы послевоенной реконструкции, наши трудолюбивые предки построили несколько таких многовековых зданий и оставили их в наследство будущим поколениям.

Значение дороги на перевале Камчик, построенной благодаря самоотверженным усилиям нашего народа, всегда было велико. Так было

⁹ Salimov Bakhridin Lutfullaevich, Allamurodov Kamoliddin Bakhtiyorovich, Toshkhojaev Khalilkhoja Khakimkhojaevich. Prospects of Development of Communication and Transport System in Uzbekistan. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. Volume 2 Issue 2, (2023), 342-346.

¹⁰ Salimov Bakhridin Lutfullaevich. The Importance of Sea Transport in the Communication System. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. 2023. Volume 2 Issue 1, 272-275.

раньше, так есть сейчас и так будет в будущем¹¹. Это остается неоспоримым фактом. Однако значение этой дороги было намного выше, чем когда-либо в 1991-2016 годах. Ведь на протяжении двадцати пяти лет с 1991 по 2016 годы основное сообщение с Ферганской долиной осуществлялось Камчикским перевалом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 1960-х, 1970-х, 1980-х годах на территории нашей республики велись масштабные дорожно-строительные работы. В частности, «в 60-х и 80-х годах прошлого века были введены в эксплуатацию Ташкент — Чиноз, Ташкентская автомобильная кольцевая дорога, 1-й поворот Самаркандской кольцевой дороги, Нурота — Боймурат — Октов, Коканская кольцевая дорога и др.... в 80-х гг. Во второй половине более 90% грузов в народном хозяйстве перевозилось автомобильным транспортом. В самом деле, нельзя не признать, что в 1960-е, 1970-е и 1980-е годы, наиболее развитые периоды бывшего союзного государства, во многих сферах произошли очень большие положительные сдвиги. В частности, масштабные работы были проведены в области дорожного строительства. Сеть дорог, соединяющих союзные республики, была завершена. Максимальное внимание было уделено местным дорогам, а также федеральным трассам. Большинство транспортных районов соединены между собой современными дорогами. Асфальтовые дороги доходили до отдаленных деревень. Введены в строй заводы и предприятия по приготовлению асфальта и других необходимых смесей для дорожного строительства.

REFERENCES

1. Салимов Б. Л., Ахмедов, Ш. Ф. ў., Хайдаров, Х. Т. ў. (2022). ЎЗБЕКИСТОН АВТОМОБИЛСОЗЛИК ВА ЙЎЛСОЗЛИК СОҲАЛАРИДА ИМКОНИЯТЛАРНИНГ ВОҚЕЛИККА АЙЛАНИШИ. Results of National Scientific Research International Journal, 1(8), 263–270.
2. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов, Толмасбек Анвар Ўғли Шодмонов, Улуғбек Жеткербай Ўғли Уразбаев (2022). МАМЛАКАТНИНГ БАРҚАРОР ТАРАҚҚИЁТИНИ ТАЪМИНЛАБ БЕРИШДА ЙЎЛЛАРНИНГ ТУТГАН ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (11), 309-314.
3. Salimov Bakhriddin Lutfullaevich. The Importance of Sea Transport in the Communication System. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. 2023. Volume 2 Issue 1, 272-275.

¹¹ Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.

4. Salimov Bakhridin Lutfullaevich, Allamurodov Kamoliddin Bakhtiyorovich, Toshkhojaev Khalilkhoja Khakimkhojaevich. Prospects of Development of Communication and Transport System in Uzbekistan. WEB OF SYNERGY: International Interdisciplinary Research Journal. Volume 2 Issue 2, (2023), 342-346.
5. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.
6. Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили. Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.