

## ЖАМИЯТДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТГА БЎЛГАН ЭХТИЁЖНИНГ ВУЖУДГА КЕЛИШИ

*Салимов Бахриддин Лутфуллаевич*

*Тошкент Давлат Транспорт университет профессор вб*

*Бобоқулов Бехруз Бобоёр ўгли*

*Тошкент Давлат Транспорт университет 2-курс талабаси*

*Эсонов Шокиржон Элмурод ўгли*

*Тошкент Давлат Транспорт университет 2-курс талабаси*

**Аннотация.** Мақолада ижтимоий муносабатларнинг меваси бўлган жамиятнинг вужудга келиши одамларни ибтидоийлик давридан кутқарганлиги ҳамда жамиятнинг вужудга келиши, одамлар турмуш тарзида коммуникациянинг мавқеини кучайишига, транспортга бўлган эҳтиёжнинг вужудга келишида ва унинг кейинги ривожланишида муҳим аҳамият касб этганлиги таҳлил этилган.

**Калит сўзлар:** жамият, эҳтиёж, йўл, транспорт, коммуникация.

**Аннотация.** В статье анализируется тот факт, что создание общества, являющееся плодом общественных отношений, спасло людей от первобытных времен, и что создание общества сыграло важную роль в укреплении позиции общения в образе жизни людей, появлении потребности в транспорте и его дальнейшее развитие.

**Ключевые слова:** общество, потребность, дорога, транспорт, связь.

**Кириш.** Илмий мулоқотда, оммавий ахборот воситаларида ва умуман кундалик турмушда қўлланиладиган ибора ва тушунчалар ўзининг қамраб олиш доирасига кўра турли хил даражада бўлади. Баъзи сўзлар тор маънони берса, бошқалари жуда кенг маънода қўлланилади. Ижтимоий муносабатлар тушунчаси жуда кенг маънодаги тушунчадир. Ижтимоий муносабатлар – инсон онгли фаолияти натижасида яратилган ва шакллантирилган мураккаб система бўлиб, унда барча соҳалар ҳамда йўналишлар доирасида ўзаро муносабатлар ўрнатилган бўлади. Транспорт ва коммуникация тизими ҳам ана шу муносабатларнинг ажралмас таркибий қисми сифатида намоён бўлади. Ижтимоий муносабатлардаги барча соҳалар ҳамда йўналишлар ўзаро детерминистик алоқадорликда бўлиб, доимо бир-бирини тақозо этиб келган. Илмий ибора билан айтганда, «Ижтимоий муносабатлар учун ўзаро алмашинув парадигмаси бир бутунликдаги яхлит тизимдир».

**Муҳокама ва натижалар.** Ижтимоий муносабатларнинг меваси бўлган жамиятнинг вужудга келиши одамларни ибтидоийлик давридан кутқарган. Жамиятнинг вужудга келиши, одамлар турмуш тарзида коммуникациянинг мавқеини кучайишига, транспортга бўлган эҳтиёжнинг вужудга келишида ва унинг кейинги ривожланишида муҳим аҳамият касб этди. Аввал оила, кейин уруғ ва қабила бўлиб яшашни ўрганган одамлар жамоасини аввалгидай тор

худуд доирасида яшаш қониқтирмай қолган. Энди улар атроф муҳитдан ўзларига яшаш учун қулай жой излай бошлашган<sup>1</sup>. Шу мақсадда теваарак атрофдаги катта-катта худудларни ўрганишган, ўзлаштиришган. Бунинг учун янги-янги йўллар, сўқмоқлар очишган. Қулай жой топилгач эса, шу ерда ўрнашишган. Ушбу манзилгоҳлар ўрнида, вақт ўтиши билан шаҳарлар вужудга келган. Бундан хулоса қилиб айтишимиз мумкинки, қадимий шаҳарлар ҳар томонлама мақбул бўлган ерда, жумладан, коммуникация масалалари ечим топган худудларда барпо этилган. Ана шундай қулай жойда қад ростлаган шаҳарларнинг истикболи ҳам юксак бўлган. Қадимги юнон алломаси Платон ибораси билан айтганда ҳақиқий шаҳар бу «...Одамларнинг таҳсинга лойиқ одатлари ва ахлоқи рўёбга чиқишига шартшароит яратилган, жойлашган ери, табиий шароити қулай, яъни унга аҳоли учун озиковқат ва бошқа зарур нарсаларни олиб келиш мумкин бўлган шаҳардир». Ҳеч иккиланмасдан айтиш мумкинки, буюк юнон алломасининг бу мулоҳазаси тўғридан-тўғри коммуникацияга дахлдордир<sup>2</sup>. Чунки, аҳоли учун озиковқат ва бошқа зарур нарсаларни олиб келиш мумкин бўлган, деган жумла қўлланилмоқда. Зарур нарсаларни олиб келиш учун нима бўлиши керак?

Албатта, йўллар бўлиши керак. Шаҳарни бошқа худудлар билан боғловчи йўллари қанча кўп бўлса ва шаҳар минтақалараро йўл бўйида жойлашган бўлса, шак-шубҳасиз бу шаҳар ривожланади. Шунда, Афлотун айтганидек, бундай шаҳарларга ҳаёт учун, тараққиёт учун керак бўладиган ҳамма нарсаларни келтириш имконияти бўлади. Бундай шаҳарларда, ҳаётини зарур бўлган нарсаларга танқислик кўзатилмайди. Чунки исталган худуддан керакли маҳсулотлар пешма-пеш келтирилаверилган. Буни исботлаш учун ортиқча уриниш ҳам шарт эмас. Оддийгина, тарихда машҳур бўлган ва ҳозирги кунда ҳам мавжуд бўлган, бир неча минг йиллик тарихга эга бўлган шаҳарларнинг географик жойлашувига, ички ва халқаро йўллар силсиласида тутган ўрнига қарасак бас, ҳаммаси ойдинлашади. Негаки, маълум ва машҳур шаҳарларнинг ҳаммаси географик қулай худудда ва транзит йўллар кесишган нуқтада жойлашган. Жумладан, Самарқанд, Бухоро, Тошкент, Термез каби шаҳарларимиз худди шундай муҳим чорраҳаларда жойлашганини кўришимиз мумкин. Биринчидан, ушбу шаҳарлар худуддаги маҳаллий ички йўллар марказида жойлашган. Иккинчидан, Шарқ ва Ғарбни боғлаган, инсоният тарихидаги энг узун карвон йўли бўлган «Буюк ипак йўли» нинг тармоқлари ҳам мазкур шаҳарлардан ўтган. Ўз навбатида, бу омиллар шаҳарларнинг гуллаб-яшнашига имкон берган. Ушбу омиллар, бошқа мамлакатлардаги йирик саноат ва маданий марказларга айланган шаҳарларнинг шаклланишида ҳам ҳал қилувчи аҳамият касб этганлигини

<sup>1</sup> Salimov B.L. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.

<sup>2</sup> Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407

ишонч билан айтишимиз мумкин. Демак, йўлларнинг кўплиги, мақбул коммуникацион тизимнинг мавжудлиги шаҳарлар учун сув ва ҳаводек зарурдир.

Кишилик жамияти ривождаги кўп асрлик ушбу тарихий ҳақиқат, айтишда ҳам ўз аҳамиятини йўқотмаган. Ҳозир ҳам, замонавий дунёда йўл – коммуникация масалалари ўз устуворлигини сақлаб келмоқда. Дунё сиёсий харитасига назар ташласак, ушбу мулоҳазамиз ўз тасдиғини топади. Маълумки, ҳозирги кунда жаҳонда 230 ортиқ давлатлар мавжудлиги таъкидлаб келинади. Бу давлатларнинг майдони, аҳолисининг сони, ривожланиш даражаси ҳар-хил. Масалан: АҚШ, Хитой, Россия, Франция, Буюк Британия, Германия, Япония, Испания, Италия, Жанубий Корея, Сингапур, Малазия, Саудия Арабистони, БАА, Қувейт ва бошқалар. Собик иттифоқ ўрнида вужудга келган Латвия, Литва, Эстония каби давлатлар. Ушбу давлатларнинг ҳаммасида йўл – коммуникация масалалари тўлиқ ўз ечимини топган. Яъни, бу давлатлар тўғридан-тўғри денгизга чиқиш имконига эга. Ва айтиш мумкинки, бундай имкониятнинг мавжудлиги ушбу давлатларнинг бугунги мавқеи эришишида ҳал этувчи омиллардан бири бўлган. Айтишда ҳам жуда катта имконияларга эга бўлган жаҳоннинг етакчи давлатлари қўшимча йўл – коммуникация йўлакларини очиш бўйича ҳам рақобатлашишмоқдалар<sup>3</sup>. Негаки, янги транспорт коридорларини очилиши иқтисодий салоҳиятини ошишига ва сиёсий таъсир доирасини кенгайтишига олиб боради. Бундай курашлар Европада, Кавказда ва Осиё минтақасида кескин тус олмоқда. Албатта, янги транспорт коридорларини очилиши, озми кўпми минтақадаги ривожланаётган давлатларнинг ижтимоий – иқтисодий тараққиётига ўз таъсирини кўрсатади. Табиийки, бу таъсир кўпроқ ижобий характерда бўлади. Бунинг боиси, йўлларнинг қурилиши ва йўлларда транспортларнинг гавжум бўлиши, йўл бўйидаги ҳудудлар ривожига қулай шароит яратади. Шу сабабли, ривожланаётган мамлакатлар ҳам, янги транспорт коридорларини яратиш лойиҳаларида иштирок этишни маъқул кўрмоқдалар. Ана шундай лойиҳалардан бири, Хитой томонидан илгари сурилган «Бир макон, бир йўл» деб номланади.

Шу кунгача, «Бир макон, бир йўл» лойиҳаси доирасида икки бор халқаро форум ўтказилган: биринчиси, 2017 йилда ўтказилган; иккинчиси, 2019 йилда ўтказилган. Иккала форум юксак даражада ўтказилиб, уларда халқаро ҳамкорликка оид кўплаб долзарб масалалар муҳокама этилган. Мазкур лойиҳанинг Ўрта Осиё республикалари учун, хусусан, Ўзбекистон учун аҳамияти катта. Чунки, «Бир макон, бир йўл» лойиҳаси Ўзбекистонга жаҳон бозорига чиқиш, шу мақсадда янги коммуникация йўллари очиш учун кенг имкониятлар эшигини очмоқда. Буни тўғри англаган Ўзбекистон дастлабки кунларданок, «Бир макон, бир йўл» лойиҳасини маъқуллади ва

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

унинг фаол аъзосига айланди. Лойиха микёсида амалга оширилиши керак бўлган маҳаллий ва халқаро транспорт йўллари қуриш ишларини жадал суръатларда олиб бормоқда. 2016 йилда Фарғона водийси билан боғловчи Ангрэн – Поп электрлаштирилган темир йўлининг ишга туширилиши эзгу мақсад йўлида олға ташланган катта қадам бўлган. Ушбу йўлнинг қурилиши билан Хитойгача бўлган масофа 270 километрга қисқарадиган бўлди. Эндиги асосий вазифа Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон темир йўлининг қурилишидир. Келгусида мазкур темир йўл линиясининг ишга туширилиши мамлакатимиз иқтисодиёти учун кенг имкониятлар эшигини очишига шубҳа йўқ<sup>4</sup>. Бу имкониятлар қуйидаги омиллар билан белгиланади: биринчидан, ушбу темир йўл орқали Ўзбекистон Хитойга, Хитой орқали Ўрта ва Узоқ Шарқ мамлакатларига тўғридан-тўғри чиқиш имконига эга бўлади; иккинчидан, мазкур минтақалараро ўзаро юк ташиш вақти 5 – 6 суткага қисқартирилади; учинчидан, Ўзбекистон ҳудудидан Шарқ билан Ғарбни боғловчи халқаро йўл ўтади. Натижада транзит юклардан олинувчи маблағлар бюджетни янада тўлдиришга хизмат қилади.

Бироқ, бу ҳозирча, келгусидаги режалар бўлиб турибди. Ушбу темир йўл қурилиши учун маълум бир тайёргарлик ишларини қўриш тақозо этилади. Темир йўл линияси ўтадиган доволларда тунеллар, кўприклар қуриш, электр линиясини улаш, вокзаллар ва станциялар барпо этиш ва бошқа ишлар режалаштирилмоқда. Энг аввало, мазкур лойиҳани руёбга чиқариш учун маблағ топиш, сармоя киритиш вазифаларини ҳал этиш жараёни кетмоқда. Шу мақсадда Хитой, Қирғизистон ва Ўзбекистон томонлари ўзаро маслаҳатлашган ҳолда, келажакда бунёд этилиши керак бўлган, Шарқ ва Ғарбни боғлайдиган яна бир муҳим кўприк бўлиши кутилаётган йўл қурилиши бўйича қилиниши лозим бўлган ишларни келишиб олишмоқда. Зеро, бундай йирик лойиҳалар фақат ҳамкорликдагина амалга оширилади ва шундагина кутилган натижани беради<sup>5</sup>.

Коммуникация тизимини ривожлантириш борасидаги ҳал этилиши лозим бўлган кейинги муҳим вазифа – ғарбий, жанубий ғарбий ва жанубий транспорт кооридорларини очиш масаласидир. Бунда қуйидаги йўналишлардаги йўлларда мунтазам транспорт алоқаларини йўлга қўйиш режалаштирилмоқда:

- Туркманистон орқали Каспий денгизига, ундан Кавказ, Эрон, Туркия ва Европа давлатлари билан боғлайдиган ғарбий ва жанубий ғарбий йўналишлар;

- Афғонистон орқали Эрондаги денгиз портларига олиб борадиган жанубий йўналиш;

<sup>4</sup> Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407

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

- Афғонистон орқали Покистон денгиз портларига уланиши керак бўлган жанубий – Трансафғон транспорт йўналиши.

Ишга туширилиши режалаштирилаётган халқаро аҳамиятга молик ушбу йўналишларнинг барчаси ижтимоий муносабатларнинг такомиллашувида ва замонавийлашувида беқиёс аҳамиятга эгадир. Шу боис, уларни рўёбга чиқаришнинг асосий шартларидан бири – халқаро ҳамкорликнинг амалда ўрнатилишидир. Агарда давлатлар ўз зиммаларига юклатилган мажбуриятларини тўлиқ адо этиб, ҳамкорлар билан бамаслаҳат иш тутсалар режалаштирилаётган транспорт коридорларининг фаолиятини йўлга қўйилиш жараёни ҳам тезлашади. Таъкидлаш жоизки, Ўзбекистон таҳсинга лойиқ ишларни амалга оширмакда. Аввало, мамлакатимиз ҳудудидаги автомобил ва темир йўллари жаҳон андозалари асосида қурилмокда ва таъмирланмокда. Туркменистон ва Афғонистон ҳудудига кириб чиқадиган нуқталар автомобил ва темир йўллар билан боғланган. Ҳаттоки, кўшни давлатлар ҳудудида ҳам йўл қурилиши борасида фаол иштирок этган. Хусусан, Термез яқинида, Амударёдан ўтувчи Ҳайратон кўпригидан Афғонистоннинг Мозори Шариф шаҳригача бўлган масофада, узунлиги 75 километр бўлган темир йўл линиясини, шу йўл доирасидаги 5 та станцияни ва 34 та сунъий иншоатларни Ўзбекистонлик йўл қурувчилари қуриб беришган. Мазкур темир йўл линияси, келгусида яратиладиган Трансафғон транспорт йўналишининг биринчи босқичи ҳисобланади<sup>6</sup>.

**Хулоса.** Минтақалараро транспорт коридорларини яратиш, давлатлараро коммуникация тизимини тузиш осон иш эмас. албатта, бунинг учун аҳиллик, жуда катта матонат, машаққатли меҳнат ва узоқни кўзлаб қилинган ҳаракат керак бўлади. Шу маънода оладиган бўлсак, кўп соҳаларда бўлгани каби, йўл – коммуникация борасидаги оламшумул ўзгаришлар аввало миллатимиз, халқимизнинг ютуғидир. Миллий менталитетимизга хос сабр-тоқат, вазминлик, матонат, олийжаноблилик, кечиримлилик каби қатор юксак хусусиятлар бўлгани учун мамлакатимиз ҳозирги тараққиёт даражасига эришган деб ўйлаймиз. Жумладан, йўл – коммуникация тизимини ривожлантиришга бўлган интилиш аждодларимиз руҳиятида аввалдан бўлган. Аждодларимиз азал-азалдан йўллар қурилишига катта эътибор қаратганлар. Нафақат йўлларни ўзига, балки йўл бўйларида йўловчиларга қулайликлар яратиш мақсадида, карвонсаройлар барпо этганлар. Карвонларга бошчилик қиладиган, йўловчиларга йўл кўрсатадиган карвонбоши ва йўлбошловчи каби махсус касб эгалари бўлганини тарихий манбаалардан кўп маротоба ўқиганмиз. Ватанимиздан йўлга чиққан карвонлар минглаб чақирим узоқликдаги ҳудудларга бориб келганлар. Ўрта Осиёда «Археологик маълумотларнинг далолат беришича, мил. авв. II минг йилликдаёқ маҳаллий ўтроқ-деҳқон аҳоли Ҳиндистон, Покистон,

<sup>6</sup> Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407

Афғонистон ва Эрон вилоятлари билан тарихий-маданий алоқалар ўрнатган эди». Бугун юртимизни жаҳон давлатлари билан боғлайдиган замонавий йўл – коммуникация тизимини яратиш борасидаги саъи-ҳаракатлар, ана шу азалий тарихий ҳақиқатни тиклашга қаратилган десак, хато қилмаган бўламиз.

### **References**

1. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.
2. Salimov B.L. The philosophical role of dialectical categories in human life. Oriental Renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences. Volume: 1, Issue 6, 2021. -P.406-410.