

КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИНИНГ АҲАМИЯТИ

Салимов Бахриддин Лутфуллаевич

Тошкент Давлат Транспорт Унвирситети.профессори в.б

Сатторов Маъруфжон Муҳаммад ўгли

Тошкент Давлат Транспорт Унвирситети талабаси

Солиев Отабек Хасан ўгли

Тошкент Давлат Транспорт Унвирситети талабаси

Аннотация. Мақолада бир неча асрлардан буён денгиз йўллари кўп жихатдан пешқадамликни кўлдан бой бермасдан келаётганлиги, маълумотларга кўра, замонавий жаҳон савдо муносабатларида денгиз транспорти халқаро савдонинг деярли 80 фоизини амалга ошираётганлиги ва бунинг ўз сабаблари денгиз транспортининг бир катор афзалликлари эканлиги таҳлил этилган.

Калит сўзлар: денгиз транспорти, кема, бандаргоҳ, паром, канал, муқобиллик.

Аннотация. В статье анализируется тот факт, что морские пути уже несколько столетий лидируют, и по данным, в современных мироторговых отношениях морской транспорт составляет почти 80 процентов международной торговли, и причинами этого является ряд преимуществ морской транспорт.

Ключевые слова: морской транспорт, корабль, гавань, паром, канал, альтернатива.

Кириш. Йўл коммуникацион тизимнинг мавжудлиги ҳамма вақт, ҳамма ерда ўзининг таъсирини кўрсатиб келган¹. Йўл коммуникацион тизим деганда ҳудудларни ўзаро боғлаб турувчи курукликдаги, сувдаги ва ҳаводаги алоқа йўллари ҳамда уларда ҳаракатланувчи транспорт воситалари тушунилади. Алоқа йўллари ўзининг аҳамиятига кўра мамлакат, минтақа ва қитъалараро даражада бўлиши мумкин. Айтиш керакки, алоқа йўллари ҳам кўйдан юқорига², оддийдан мураккабликка томон ривожланиб борган³. Аввал кичик бир ҳудуд чегарасида шаклланган йўлларнинг қамров доираси ҳам кенгайиб борди. Муайян бир уруғ ва қабила доирасида пайдо бўлган баъзи йўллар ривожланиб қитъалараро йўлларга айланиб кетган. Лекин йўлларнинг бу даражага етиши ўз-ўзидан бўлмаган. Ўнлаб, юзлаб йиллар

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. Expression of Dialectic Categories in the Individual's Social Life // openaccessjournals. eu. International Journal of Innovative Analyses and Emerging Technology. Volume: 1, Issue 4, 2021. -P.16-18.

давомида кўплаб инсонларнинг машаққатли саъи-ҳаракатлари эвазига амалга ошган. Ҳаттоки баъзилар шу мақсад йўлида жонларини ҳам фидо қилишган.

Муҳокама ва натижалар. Йўл алоқа коммуникация тизимининг ривожланиши унда ҳаракатланадиган воситаларга ҳам боғлиқ бўлган. Дастлаб, кишилар йўлларда пиёда юришган. Аммо, масофа узоқлашган сари пиёда юриб манзилга етиб бориш қийинлаша борган. Минишга қулай бўлган эшак, от ва туя каби жониворлардан фойдалана бошлаганлар. Айниқса, от ва туялар билан узоқ масофаларга йўлга чиқиш ишончли бўла бошлаган. Бу ҳайвонлардан нафақат минишда, балки юк ортишда ва юк ортилган араваларни олиб юришда фойдаланганлар. Шу маънода оладиган бўлсак, от ва туя ҳамда улар қўшилган аравалар дастлабки транспорт воситалари ҳисобланган. Бу жониворлар минг йиллар мобайнида одамларга узоқ юртларга бориб келишида, савдо-сотик алоқаларини олиб боришида беминнат хизмат қилиб келган.

Ҳеч муболағасиз айтишимиз мумкинки, от ва туялар бўлмаганда, инсоният ўтмишда фойдаланган «Лаъл йўли», «Шоҳ йўли», «Яйловлар йўли» ва «Буюк ипак йўли» ҳам бўлмас эди. Чунки, биз номларини айтиб ўтган қадимий йўллар минглаб километрга чўзилган бўлган. Булар қуруқлик йўлларидаги илк транспорт воситалари бўлса, шу билан бирга дарё ва денгиз йўлларидаги транспорт воситалари ҳам бўлган. Инсоният дарё ва денгиз йўлларида қуруқликдаги йўлларга қараганда анча кейин юра бошлаган. Қуруқликдаги транспорт воситалари билан дарё ва денгиз йўлларидаги транспорт воситалари ўртасида катта фарқ бўлган. Қуруқликдаги илк асосий транспорт воситалари бўлган от ва туяларни одамзот кашф этмаган балки улар табиатда азалдан бор бўлган. Дарё ва денгиз йўлларидаги транспорт воситаларида эса бутунлай бошқача ҳолат. Бу йўлларда фойдаланиладиган соллар, қайиқлар ва кемалар бариси инсоният тафаккури маҳсули бўлган. Соддароқ қилиб айтганда денгиз йўлларидаги транспорт воситаларини одамларнинг ўзи яратишига, кашф этишига тўғри келган.

Илмий ишимизнинг аввалги қисмларида айтиб ўтганимиздек, инсоният цивилизациясининг асосий қисмида⁴, минг, ўн минг, юз минг ва ҳаттоки миллион йиллар давомида қуруқликдаги карвон йўлларида отлар ва туялар, аравалар ҳамда дарё ва денгиз йўлларидаги эшаклар ва елканлар билан ҳаракатланадиган қайиқлар, кемалар йўл алоқа коммуникация тизимининг асосий воситалари бўлиб келган. Бироқ, 17-18 асрлардаги фан-техника кашфиётлари ва саноатлашувнинг вужудга келиши йўл алоқа коммуникация тизимидаги вазиятни тубдан ўзгартириб юборди⁵.

³ Salimov Baxriddin Lutfullaevich. 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.

⁴ Салимов Б.Л. Жизненный путь природы и общества состоит из цепи случайностей и необходимостей // Colloquium-journal. –v 2020. -№24 (76). Część 2. -С. 33-35.

⁵ 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.

Маълумки, денгиз йўлларида алоқани таъминлаб берувчи воситалар бу асосан жисмоний куч билан ва табиат ҳодисалари: дарё, денгиз оқимлари ва шамоллар кўмагида ҳаракатга келтирилган. Фан-техника кашфиётлари оқибатида бу воситалар машиналаштирила бошланди. Ушбу машиналарнинг двигатель-моторлари буғ билан ҳаракатга келарди. Буғ билан ҳаракатланадиган дастлабки машиналар ўша пайтлардан бошлаб ҳозирги кунгача жаҳон йўл алоқа – коммуникация тизимида етакчилик қилиб келаётган денгиз алоқа йўлларида пайдо бўлган. Биринчи бўлиб, америкалик Роберт Фултон томонидан 1807 йилда буғ билан ҳаракатланадиган пороход қурилган. Кашфиётчи узунлиги 40,5 метр, эни 5,5 метр бўлган пороходини «Клермонт» деб номлади⁶. Соатига 8 км тезлик билан ҳаракатланадиган ушбу пороход денгизчиларнинг эшкак эшишдек машаққатдан ва денгиз йўлларида шамолга бўлган қарамликдан халос бўлишига олиб келди.

Йиллар ўтиши билан денгиз йўлларида нефт ёқилғиси билан ҳаракатлануви теплоходлар ва электр энергияси билан ҳаракатланадиган электроходлар суза бошлади. Денгизда ҳаракатланадиган замонавий транспорт воситаларининг пайдо бўлиши денгиз йўллариининг аҳамиятини ошишига, ушбу транспорт воситаларида кўпроқ юкларни ташишга, манзилга анча тезроқ етиб боришига, саёҳатларни, савдо-сотик алоқаларини янада ишончли, қулай ва хавфсиз бўлишига олиб борди. Бунинг учун денгиз йўллари бошланадиган ва ўтадиган манзилларда бандаргоҳлар қурилди, каналлар қазилди ва паромлар пайдо бўлди. Буларсиз ҳозирги замон денгиз йўллариини ва денгиз транспортини тасаввур этиш қийин.

Бандаргоҳлар яъни портлар денгиз йўлларида алоҳида аҳамиятга молик ҳудуд саналади. Бандаргоҳлар океан ва денгизнинг қуруқликка туташ қисмларида қурилган бўлиб, у кемаларнинг туришига, уларга хизмат кўрсатишга, юкларни кемаларга ортишга ва туширишга ҳамда йўловчиларнинг кемаларга чиқишларига ёки улардан тушишларига мўлжалланган махсус жой ҳисобланади. Айни пайтда дунёда икки мингдан зиёд бандаргоҳлар мавжуд, маълумотларга қараганда биринчи бандаргоҳ бундан «Тахминан мил. ав. 4-минг йилликда Ўрта денгизда пайдо бўлган. Ҳозирги замондаги йирик бандаргоҳларнинг юк айланмаси йилига 270 млн. тонна ва ундан кўпни ташкил қилади»⁷. Кўриниб турганидек, бугунги йирик бандаргоҳларнинг иш ҳажми жуда катта. Ер юзиде бундай иш ҳажмига эга бандаргоҳлар жуда кўп. Уларнинг барини иш ҳажмини жамлаганда эса жуда катта сон келиб чиқади. Бу сонлар ёзувда жуда осон ёзилиши мумкин. Лекин, бунча ҳажмдаги юкларни ташиш, ортиш ва туширишнинг ўзи бўлмайди. Бунинг ҳажмини тасаввур қилиш учун 25 килолик ва 50 килолик юкларни бир маротоба кўтариш ёки жойидан силжитишга уриниб кўриш керак. Шунда миллион ва миллиард тонна юк миқдорини бир оз ҳис қилиш мумкин.

⁶Tarixdan hikoyalar. U. Jo'rayev [va boshq.]. – Toshkent: Cho'ipon. 2015. – B. 70.

⁷Ўзбекистон миллий энциклопедияси. Б – харфи. «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти Тошкент. 351-bet. www.ziyouz.com кутубхонаси. 26.05. 2020. Санасида мурожаат қилинган.

Денгиз йўлларининг яна бир ажралмас таркибий қисмларидан бири бу каналлардир. Канал бу – бир сув ҳавзасини иккинчи сув ҳавзаси билан қисқа йўллар орқали туташтирадиган сув йўли ҳисобланади. Каналлар икки турга бўлинади: 1. Табиий каналлар. 2. Сунъий каналлар. Табиий каналлар ўзи табиатан мавжуд бўлган тор денгиз бўғозлари ҳисобланади. Бўғозлар табиий денгиз йўллари бўлиб материклар, қитъалар ва қуруқликлар орасидаги сувликлар бўлиб, у денгиз йўлларининг серқатнов қисмидир. Буюк Британия ва Франция орасидаги Дувр, Қора денгиздаги Босфор, Дарданелл каби маълум ва машҳур бўғозлар мавжуд. Жумладан, Дувр бўғозидан бир йилда тўрт юз мингта кема ўтиши маълум. Энди сунъий каналлар ҳақида тўхталиб ўтсак. Номидан кўриниб турганидек, сунъий каналлар инсон фаолияти натижасида вужудга келган. Сунъий каналлар денгиз йўлларидаги масофани қисқартириш мақсадида қуруқликлар бўйлаб қаздирилади ва шу орқали бири-биридан узоқда бўлган сув ҳавзалари туташтирилади. Денгиз йўллари тарихида бундай каналлар кўплаб қурилган. Шулар орасидан иқтисодий самародорлиги жуда юқори бўлган ва ижтимоий аҳамияти ҳам катта бўлган, нафақат денгиз йўлларида, балки жаҳон коммуникация алоқа йўллари тараққиётида⁸ муҳим роль ўйнаган Сувайш канали бўлиб, у Европа билан Осиё ўртасидаги масофани 9 минг километрга қисқартириб, амалда бу икки қитъа ўртасидаги энг қисқа денгиз йўлига айланди. Айтиш мумкинки, ушбу канал ривожланаётган Осиё мамлакатларининг ўз маҳсулотларини Европа иттифоқи давлатларига олиб чиқишида ҳам муҳим аҳамият касб этмоқда.

Ҳозирги замон йўл алоқа коммуникация тизимининг ўзаро боғлиқлиги⁹ денгиз йўлларининг узвий қисми бўлган паромлар фаолиятида яққол кўзга ташланади. Паромлар – бу денгизда сузувчи иншоат бўлиб, қуруқликда ҳаракатланишга мўлжалланган транспорт воситалари бўлган автомобиллар ва поездларнинг йўловчилари ва юклари билан денгиз ёки дарёнинг бир соҳилидан иккинчи соҳилига ўтказиб қўяди. Бунинг ижобий томони шундаки, иккинчи қирғоққа ўтган автомобиллар автомобил йўлида, поездлар ўзининг темир йўлларида манзиллари сари ҳаракатларини давом эттираверишади. Жаҳондаги энг катта паромлар ҳудудларда ўз фаолиятини кўрсатмоқда. Хусусан, Каспий денгизидagi 300 километрлик Баку (Озарбайжон) – Красноводск (Туркманистон) йўналиши йўналиши ва бошқа йўналишларда паромлар фаолият кўрсатиб келмоқда.

Хулоса. Эътироф этиб ўтиш керакки, бир неча асрлардан буён денгиз йўллари кўп жиҳатдан пешқадамликни қўлдан бой бермасдан келаётир. Маълумотларга кўра, замонавий жаҳон савдо муносабатларида «Денгиз

⁸ Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.

⁹ 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.

транспорти халқаро савдонинг деярли 80 фоизини амалга оширади»¹⁰. Айтиш мумкинки ушбу фоизлар замирида жуда катта рақамлар ётади. Бундан кўринадики, куруқликдаги йўллар ва ҳаво йўлларида халқаро савдонинг қолган 20 фоизини амалга оширмақда. Ахир куруқликдаги йўллар ва ҳаво йўлларининг аҳамияти ва улардаги транспорт воситаларининг потенциали жуда юқорику. Наҳотки, иккаласи бир бўлиб денгиз йўлларига, денгиз транспортига тенг кела олмаса. Демак, тенг кела олмас экан. Албатта, бунинг ўз сабаблари бор. Булар қуйидагилар билан белгиланади: биринчидан, денгиз йўлларини қуриш учун маблағ сарфлаш шарт эмас. Фақат унда суза оладиган қайиқ ва кемалар бўлса бас, исталган жойга қараб сузиб кетиш мумкин; иккинчидан, денгиз йўллари (ички каналлар ва дарёлардан ташқари) ҳеч қайси мамлакат чегарасидан ўтмайди, шу боис ҳеч кимга транзит учун ҳақ тўлаш шарт эмас; учинчидан, денгиз йўлларида манзилга етиб боришнинг бир эмас, бир нечта муқобил вариантлари мавжуд; тўртинчидан денгиз йўлларида ҳаракатланаётган денгиз транспортларининг ишлаш самарадорлиги жуда юқори даражада. Денгиз транспортлари жуда кўп юкларни юклаган ҳолда жуда узоқ масофаларга тўхтовсиз сузиб бориш имкониятига эга; бешинчидан, денгиз йўлларида юкларни ташиш қулай ва юкларни манзилга хавфсиз етказиш имкониятлари юқори; олтинчидан, халқаро денгиз йўлларида қўшимча тарзда баъзи давлатларда ички дарё, канал ва қўл йўллари борки, айниқса, улар халқаро денгиз йўлларида туташган бўлса уларнинг аҳамияти ошиб, денгиз йўлларида юк ва йўловчи ташиш миқдорини янада ортишига хизмат қилади¹¹. Мутахассисларнинг ҳисоб китобларига кўра дарё кемалари темир йўлга қараганда кўп юк кўтариши мумкин ва энг муҳими ташиладиган юк бирлигига қувватни деярли 6 маротаба кам сарфлайди.

References

1. Ўзбекистон миллий энциклопедияси. Б – харфи. «Ўзбекистон миллий энциклопедияси» Давлат илмий нашриёти Тошкент. 351-бет. www.ziyouz.com кутубхонаси.
2. GEOGRAFIYA. Jahon iqtisodiy-ijtimoiy geografiyasi. – Т.: “O‘zbekiston”, 2019. – В. 63.
3. Tarixdan hikoyalar. U. Jo‘rayev [va boshq.]. – Toshkent: Cho‘lpon. 2015. – Б. 61.
4. Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.
5. Салимов Б.Л. Ижтимоий муносабатларнинг коммуникация ва транспорт тизими билан детерминистик боғлиқлигининг гносеологик таҳлили.

¹⁰ GEOGRAFIYA. Jahon iqtisodiy-ijtimoiy geografiyasi. – Т.: “O‘zbekiston”, 2019. – В. 63.

¹¹ Бахриддин Лутфуллаевич Салимов (2022) ЎЗБЕКИСТОН ТАРАҚҚИЁТИДА КОММУНИКАЦИЯ ВА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИНГ ЎРНИ. Academic research in educational sciences, 3 (TSTU Conference 1), 403-407.

- Фалсафа фанлари доктори диссертацияси. Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент. 2022, 224 б.
6. Салимов Б.Л. Жизненный путь природы и общества состоит из цепи случайностей и необходимостей // Colloquium-journal. –v 2020. -№24 (76). Część 2. -С. 33-35.
 7. Salimov B.L. Expression of Dialectic Categories in the Individual's Social Life // openaccessjournals. eu. International Journal of Innovative Analyses and Emerging Technology. Volume: 1, Issue 4, 2021. -P.16-18.
 8. Salimov Baxriddin Lutfullaevich. 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.
 9. Бескоровайный В.Я., Волошин М.И., Маслов Г.Г. и др. Рекомендации по выращиванию люцерны на семена. //Рекомендации. Краснодар, 1987. - С.51.
 10. “Методический указания по производству семян кормовых культур” 1978.
 11. Хожасов А., Утепбергенов А., Абдуллаев Б. Организация сортового семеноводства люцерны в Каракалпакстане. //Вестник Каракалпакского Академий наук Республики Узбекистан.-2017.-№5.-Б.59.
 12. Шукуров, М. Н. (2021). Курашшиларнинг организмига кластерланган махсус тайерлов техник машқларининг таъсири. Наманган Давлат Илмий Ахборотномаси, 366-369.
 13. Latyshev, M., & Holovach, I. (2021). Improvement of the Technical and Tactical Preparation of Wrestlers with the Consideration of an Individual Combat Style. SportMont, (19), 23-28.
 14. Tajibayev, S. (2020). Improvement Of Technical And Tactical Movements Of Wrestlers On The Basis Of Differential Approach, Taking Into Account The Morphological Characteristics. Scienceweb academic papers collection.
 15. Khojaniyozov, B. I. (2021). Teaching wrestling as a national sport in higher educational universities. ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal, 11(7), 259-266.
 16. Холиқов, Б. Х. (2020). МАЛАКАЛИ КУРАШЧИЛАРНИ ТАЙЁРЛАШДА ТЕХНИК УСУЛЛАРНИ БАЖАРИШ СИФАТИНИНГ ЎРНИ. Fan-Sportga, (5), 41-43.
 17. Mizamovich, P. R. (2022). Enhancing the Technical Preparation in Kurash. Texas Journal of Multidisciplinary Studies, 12, 54-55.
 18. Mizamovich, P. R. (2022). Development of Physical Qualities of Kurash Wrestling Girls. Eurasian Research Bulletin, 12, 55-57.
 19. Artikov, Z. S., & Khakimov, D. U. (2022). MECHANISMS FOR IMPROVING ATTRACTION INVESTMENT OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE SAMARKAND REGION. Results of National Scientific Research, 1(6), 368-378.

20. Khidirovich, K. B. (2022, April). DEVELOPING TECHNICAL AND TACTICAL TRAINING OF SKILLED WRESTLERS. In E Conference Zone (pp. 193-195).
21. Холиқов, Б. Х. (2022). МАЛАКАЛИ КУРАШЧИЛАРНИНГ ЖИСМОНИЙ ВА ТЕХНИК-ТАКТИК ТАЙЁРГАРЛИК ВОСИТАЛАРИ НИСБАТИНИ ОПТИМАЛЛАШТИРИШ. Fan-Sportga, (1), 28-31.
22. Artikov, Z. S. (2022). BELBOG ‘LI KURASHCHILARDA MUVOFIQLIK VA SPORT MAHORATINI TAKOMILLASHTIRISH. Scientific progress, 3(1), 594-597.
23. Romanova, S., Maryanova, S., & Naumov, A. (2021, November). Analysis of the Key Financial Factors Affecting the Profitability of Enterprises in the Context of the Digitalization of the Economy. In Second Conference on Sustainable Development: Industrial Future of Territories (IFT 2021) (pp. 260-265). Atlantis Press.
24. Artikov, Z. S. (2022). 13-14 YOSHLI BELBOG’LI KURASHCHILARNING KUCH SIFATLARINI TARBIYALASH. Scientific progress, 3(1), 598-603.
25. Холиқов, Б. Х. (2021). КУРАШЧИЛАРНИНГ ТЕХНИК ТАЙЁРГАРЛИГИДА ЯНГИ ЗАМОНАВИЙ ТЕХНОЛОГИЯЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ УСЛУБИЯТИ. Fan-Sportga, (3), 23-24.