

ЧОР РОССИЯСИ ВА СОВЕТ ҲОКИМИЯТИ ДАВРИДА СУРХОНДАРЁ ВИЛОЯТИДА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ: ТАРИХИЙ-ИҚТИСОДИЙ ТАҲЛИЛ

Хидиров Холмамат Жўраевич

*Термиз давлат педагогика институти, Педагогика ва
ижтимоий фанлар факультети, Тарих кафедраси профессори
в.б., тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)*

<https://orcid.org/0009-0007-7891-0023>

UDK: 94(575.1)

Аннотация: Ушбу мақола чор Россияси ва Совет ҳокимияти даврида Сурхондарё вилояти транспорт тизимининг шаклланиши ва ривожланиш босқичларини тарихий-иқтисодий жиҳатдан таҳлил қилади. Унда XIX аср охири ва XX аср бошларида қурилган Самарқанд-Термиз почта йўлининг стратегик аҳамияти, савдо-сотик ва ҳарбий мақсадлардаги ўрни ёритилади. Совет давридаги йўл қурилишига алоҳида эътибор қаратилиб, 1920-1960-йиллардаги ташкилий ўзгаришлар, "Катта Ўзбек тракти" лойиҳаси, маҳаллий хомашё, хусусан, Жарқўрғон нефтидан фойдаланиш тажрибалари ҳамда мавжуд муаммолар (маблағ ва техника етишмаслиги) архив ҳужжатлари асосида баён этилган.

Калит сўзлар: Сурхондарё, транспорт тарихи, йўл қурилиши, Чор Россияси, Совет ҳокимияти, Самарқанд-Термиз йўли, Катта Ўзбек тракти, Жарқўрғон нефти, иқтисодий таҳлил.

Аннотация: В статье анализируются этапы становления и развития транспортной системы Сурхандарьинской области в период правления царской России и Советского Союза с историко-экономической точки зрения. Подчеркивается стратегическое значение почтового тракта Самарканд-Термез, построенного в конце XIX – начале XX веков, его роль в торговле и военных целях. Особое внимание уделяется дорожному строительству в советский период, организационным изменениям в 1920–1960-х годах, проекту «Великий Узбекский тракт», опыту использования местного сырья, в частности жаркурганской нефти, и существовавшим проблемам (нехватка средств и оборудования) на основе архивных документов.

Ключевые слова: Сурхандарья, история транспорта, дорожное строительство, царская Россия, советская власть, дорога Самарканд-Термез, Большой Узбекский тракт, жаркурганская нефть, экономический анализ.

Abstract: This article analyzes the stages of formation and development of the transport system of the Surkhandarya region during the reign of Tsarist Russia and the Soviet Union from a historical and economic perspective. It highlights the strategic importance of the Samarkand-Termez postal route, built in the late 19th and early 20th centuries, its role in trade and military purposes. Particular attention is paid to road construction during the Soviet period, and organizational changes in the 1920s-1960s, the "Great Uzbek Tract" project, experiences in using local raw materials, in particular, Zharkurgan oil, and existing problems (lack of funds and equipment) are described based on archival documents.

Keywords: Surkhandarya, transport history, road construction, Tsarist Russia, Soviet power, Samarkand-Termez road, Great Uzbek Tract, Zharkurgan oil, economic analysis.

КИРИШ (ВВЕДЕНИЕ / INTRODUCTION). Транспорт тизими ҳар қандай ҳудуднинг ижтимоий-иқтисодий тараққиёти ва стратегик аҳамиятини белгиловчи асосий омиллардан биридир. Айниқса, тарихан муҳим геосиёсий макон ҳисобланган Сурхондарё воҳасида транспорт инфратузилмасининг шаклланиши ва ривожланиш босқичларини ўрганиш нафақат тарихий, балки ҳудудий иқтисодиётни тушуниш жиҳатидан ҳам катта аҳамиятга эга. Транспорт тизими маъмурий-ҳудудий бирликнинг ички алоқаларини мустаҳкамлаш, хомашё ва

махсулотларни ташиш ҳамда ҳарбий-сиёсий назоратни таъминлашда ҳал қилувчи рол ўйнаган. Сурхондарёда йўл қурилиши тарихи ниҳоятда қадим даврга бориб тақалади. Ушбу ҳудуддан ўтувчи Буюк ипак йўли қадимдан серкатнов бўлган, савдо-сотиқ ривожланган бўлиб, йўллар мунтазам равишда кўп тармоқларга бўлиниб турган.

АДАБИЁТЛАР ТАҲЛИЛИ ВА МЕТОДЛАРИ (ЛИТЕРАТУРА И МЕТОДОЛОГИЯ / METHODS). М. Азимовнинг “Термиз тарихи” ва С. Турсунов бошчилигидаги “Термиз тарихи” каби фундаментал асарлар воҳанинг XIX аср охири ва XX аср бошларидаги умумий ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ҳолатини, хусусан, Самарқанд–Термиз почта йўлининг қурилишини тарихий контекстда тушуниш учун асос бўлиб хизмат қилди. Совет даврига оид “Народное хозяйство Узбекской ССР” (1975) ва “Советский Узбекистан за 40 лет” (1964) каби статистик тўпламлар ўрганилди. Бу манбалар 1940–1970 йилларда Ўзбекистон (жумладан, Сурхондарё) бўйича йўл тармоқларининг умумий узунлиги, транспортдаги юк ва йўловчи ташиш ҳажмларига оид аниқ рақамли маълумотларни олиш имконини берди. Тадқиқотнинг энг муҳим қисми Ўзбекистон Миллий архиви ва Сурхондарё вилояти давлат архиви фондларидаги (Ф. 76, Ф. 95, Ф. 425 каби) бевосита материаллар ҳисобланади. Ушбу ҳужжатлар орасида йўл қурилишига оид қарорлар, ҳисоботлар, маблағ ажратилиши ҳақидаги маълумотлар ва техник лойиҳалар мавжуд.

МУҲОКАМА (ОБСУЖДЕНИЕ / DISCUSSION). XIX аср охири – XX аср бошларида савдо-сотиқнинг ривожланиши янги йўлларни қуришни талаб қилди. Негаки, шаҳарлар ва қишлоқлар орасида фақатгина карвон йўллари мавжуд бўлиб, тоғли жойларда йўллар хавфли эди [1:183]. Бунини ҳисобга олган чор ҳукумати Шарқий Бухородаги рус гарнизонлари билан алоқани яхшилаш ва савдо-сотиқ алоқаларини йўлга қўйиш мақсадида Самарқанд–Термиз почта йўлини қуришга

қарор қилди.

Самарқанд–Термиз почта йўли лойиҳаси Россия ҳарбий вазири Куропаткин топшириғи асосида французларнинг Жазоирдаги қурилиши асосида амалга оширилган. Рус ҳарбий зобити, подполковник Мельников Самарқанд–Термиз почта йўлидаги энг оғир участкаларнинг оралиқ масофаси ва улардан ўтадиган вақтни ҳам ҳисоблаб чиқиб, ахборот берган. Унинг ахборотида қуйидаги маълумотлар келтирилади:

Лайлагон – Чилонзор, 11,5 верст, 43 минут.

Сайроб – Дарбанд, 16 верст, 2 соат 50 минут.

Дарбанд – Оқрабат, 21 верст, 2 соат 55 минут [2:218].

1900 йили Бухоро амири Абдулахад ва чор ҳукумати амирлик аҳолиси кучи билан рус ҳарбий инженерлари ва Туркистон сапёр батальони бошлиқлари раҳбарлигида 376 верстли Самарқанд–Термиз алоқа йўли ва 14 та мустақамланган станциялар қуриш ҳақида махсус шартномага имзо чекдилар. Алоқа йўли 1902 йили ишга туширилди. Рус мутахассислари раҳбарлигида Бухоро амирлиги маблағи ҳисобидан Шерободни Термиз билан боғлайдиган почта-телеграф идораси қурилди. Почта-телеграф йўлининг барпо этилиши рус-бухоро савдосини яхшилаш билан бирга маданий жиҳатдан ҳам катта аҳамиятга эга бўлди [3:281].

Самарқанд ва Термиз ўртасида Ғузор–Шеробод орқали ўтадиган почта йўли арава сиғадиган қилиб қурилган бўлиб, савдо ва ҳарбий аҳамиятга эга эди. Почта йўли ёзда чанг, қишда юриб бўлмайдиган даражада лой бўлар эди. Бунақа қийинчиликларни фақатгина шағал-қум йўли қуриш билангина бартараф қилиш мумкин эди, лекин бунга аҳолининг ҳам, ҳукуматнинг ҳам қурби етмас эди. Баъзи йилларда йўлнинг ёмонлиги сабабли, пахтани тайёрлов манзилларига кузда ташиб бера олмас ва бу иш баҳорга қолдирилар эди. Маблағ ва йўл қурилиш материаллари етишмаслигидан айрим сувоқар ариқлар устида кўприкларни жуда энсиз ва калта

қилиб қуришар эди. Шу сабабли сувли ариқлардан ўтиш жуда мушкул иш эди. Кўприklar ва қайиқларнинг йўқлиги боис тез оқар дарёлардан оқимга қараб саёз жойлардан ўтилар эди. Асосий йўллар карвон йўллар ва йўлакчалар эди. Транспорт эса отга қўшиладиган ёғоч аравалардан иборат эди.

Ўзбекистон транспорт тизимини ривожланиш босқичлари ва тараққиётига эътибор берилганда, XX асрда ушбу соҳада янги йўл қурилишлари амалга оширила борилганлигига гувоҳ бўлиш мумкин. 1913 йилда Ўзбекистон ҳудудида жами 1,1 минг км йўллар мавжуд бўлиб, бунинг 0,03 кми тош ётқизилган йўллардан иборат эди.

Сурхондарёда автомобиль йўллари қурилиши 1920 йилларга бориб тақалади. 1920 йилда давлат иншоотларининг Туркистон Бош қўмитаси ташкил этилди. Ушбу ташкилот 1922 йилгача фаолият кўрсатган бўлса-да, амалда йўл хўжалиги бўйича ҳеч қандай иш бажармади. 1922 йил ноябрда Туркистон маҳаллий транспорт ташкилоти ташкил этилди, бироқ, давлат томонидан маблағ ажратилмаганлиги туфайли воҳада ҳеч қандай амалий ишлар қилинмади. XX аср бошида Ўзбекистонда 27 минг км йўл бўлиб, асосан от арава, карвон ва йўловчиларга мўлжалланган, шундан фақат 2 минг кмга шағал ётқизилган эди. 1920 йилга қадар йўл ишлари билан мунтазам шуғулланадиган давлат ташкилоти бўлмаган. 1922 йил ноябрда Туркистон маҳаллий транспорт бошқармаси, 1925 йил июнда Сурхондарё вилоят йўл бошқармалари ташкил этилди.

XX асрнинг 30-йилларида Сурхондарёда автомобиль корхонаси пайдо бўлди. Автомобилда юк ташиш йўлга қўйилиши туфайли, аравада юк ташиш ишлари камайди [1:183]. 1931 йилдан вилоят автотранспорт ва тош йўллар бошқармаси ташкил этилди. Қайд қилиш керакки, 1933 йилгача вилоятда юқорида айтилган йўл бошқармаларининг бирор бир бўлими йўқ эди [8:9].

Бу даврда йўл хўжаликларининг аҳволи фожиали ҳолатда эди. Янги йўллар қурилмас, эскилари эса таъмирланмас эди.

Шу сабабли аҳоли яшаш марказлари орасида транспорт алоқалари тупроқли йўллар ва сўқмоқлар орқали, араваларда бажарилар эди. Бундай аҳвол 1932 йилгача давом этди. Пахта етиштириш ва бошқа қишлоқ хўжалик маҳсулотларини етиштириш йилдан-йилга кўпайиб бориши натижасида йўл қурилиши ва йўлларни таъмирлаш ишларига ҳам эътибор берилди. 1930 йилда Тўпаланг дарёси устида узунлиги 150 м бўлган кўприк қурилди. Йўл қурилиши 1930-йилларда сезиларли ўсиб, Сариосиё, Денов, Шўрчи, Жарқўрғон туманларини бирлаштирадиган шоҳ йўл қуриб битказилди. 1935–1936 йиллари шу йўлдан от аравалар, туяларда Душанбе шаҳрини қуриш учун ғишт ташилди.

Транспорт соҳасида амалга оширилган ишлар, йўл қурилиши, йўловчиларга хизмат кўрсатиш, юкларни ўз вақтида манзилларига олиб бориш соҳасида Ўзбекистонда ўзига хос ишлар амалга оширилди. Ўзбекистонда 1940 йилда жами йўл тармоқларининг узунлиги 1,9 минг километрни ташкил этган. Шундан тош-бетон қопланган автомобиль йўлларининг узунлиги 31,6 км, унинг 4,3 кми қаттиқ бетон қопламалардан иборат эди.

Ҳашар орқали сув иншоотларини қуриш тажрибасига асосланиб, ўша йили автомобиль йўлларини қуриш ишлари давом эттирилди. 1940 йилда узунлиги 708 километр бўлган Катта Ўзбек тракти, яъни Тошкент–Самарқанд–Термиз йўлини қуриш учун алоҳида қарор қабул қилинди. Бу йўлни қуриш давомида Сурхондарё вилоятида узунлиги 145 километрлик йўл тармоқлари ишга туширилди. Шунингдек, 87 километрлик Оқработ–Шўроб ва Дарбанддаги тоғли довондан йўл ўтказилди. Қолган 58 км масофада кумли ва барханли жойларда шағал-қум тўкилиб, йўл қурилди.

Сурхон воҳасининг лойиҳа асосида йўл қурилиши ва сунъий иншоотлари учун маҳаллий қурилиш материалларидан имкони борича кўпроқ фойдаланиш назарда тутилиб, йўл қурилиш бошқармаси вилоятга, туманга, колхозга ва бригадаларга бўлинди. Қурилиш ишларига

рахбарлик қилиш учун “Штаб” ташкил қилинди ва ҳар бир ҳудуд телефонлаштирилди. Қурувчилар учун чойхона, маданий ва тиббий хизмат учун дўконлар, ошхоналар ташкил этилди. Колхозчиларнинг ҳамкорлиги оммавий тус олди. Йўл устидаги қоплама учун шағал-қумлар йўл яқинида жойлашган карьерлардан қазиб олинди, фойдаланилди.

Маида оқар сувларни ўтказиш иншоотлари учун тошлардан ва маҳаллий хом ашёлардан фойдаланилди. Шу иншоотларнинг кўпчилиги ҳозирги кунда ҳам (Оқработ–Сайроб йўли) сақланиб турибди. Кўприк қурилишида биринчи марта метан конденциясиз қувурлардан фойдаланиб, Шўроб, Қорасув каби дарёлар устидан катта кўприклар қурилди. Тезкор халқ ҳашари йўли билан қурилган кўприклар йўл хўжалигини яхшилаб, йўлсизлик муаммоларини бартараф қилди.

1940 йилда Сурхондарёда Катта Ўзбек тракти қурилиши ва шу йўлдан фойдаланиш ишларини бажарадиган биринчи ташкилот пайдо бўлди. Уруш олди йилларида йўллар ётқизишда кўпгина ишлар бажарилган, йўлсизликни тугатиш бошланган бўлса ҳам, маблағ ва қурилиш материалларининг етишмаслигидан бу соҳадаги ишлар тўла рўёбга чиқмади. Темир йўл жуда кам, тош йўллар эса халқ хўжалигининг ҳамма тармоқларига юкларни ташиб етказиш имконига эга эмас эди. Йўлларнинг носозлиги халқ хўжалиги учун бошқа қийинчиликларни ҳам келтириб чиқарди. Чунончи бу ҳол пахта экиш учун ерларни ўзлаштиришга, қишлоқ хўжалигининг бошқа экинларини кўпайтириш, ишлаб чиқариш кучларини ҳудудий ташкиллаштиришга имкон бермас ва аҳолининг транспортга бўлган эҳтиёжини қондирмас эди.

1945–1949 йилларда автотранспортда юк ва йўловчилар ташиш ҳажми ўсди. Шу йилларда республикага 9548 та янги юк автомобили келтирилди. Ўзбекистонда автомобиль хизматидан фойдаланиш йилдан-йилга ошиб бориши натижасида янги йўл қурилишлари амалга оширилди, йўлларнинг сифат ва самарадорлиги анча

яхшиланди. Ўзбекистонда шағал ётқизиш, асфальт қилинган йўллар 1940 йилда 31,6 минг км, 1965 йилда 27,5 минг км, 1970 йилда 28,3 минг км, 1973 йилда 29,4 минг км, 1975 йилда 30,5 минг километрни ташкил этди [5:233].

1955 йил бошларида Сурхондарё вилоятидаги йўл тармоқларининг ҳолати бир мунча яхшиланди. Лекин бу ерда йўл қурилиши ишлари континентал, тез ўзгарувчан об-ҳаво шароитида бажарилганлиги боис йўл хўжалиги қолоқлигича қолар ва бу соҳа халқ хўжалигининг бошқа тармоқларидан ортда қолаётган эди. Шунинг учун вилоятда қисқа муддат ичида йўлсизликни тугатиш муаммоси пайдо бўлди. Йўлсизликда хом ашё, техника ва маблағ ресурсларини топиш, йўллар қурилиши ва уларни қайта таъмирлашни механизациялаш, йўл устларини капитал типдаги қопламалар билан қуриш, қурилишни тезлаштира оладиган технологияни ўзлаштириш талаб қилинарди.

Вилоятда шағал-қум аралашмасига Жарқўрғон нефтини аралаштириб йўлга ётқизиш жорий этилди. Бу эса ҳудудда йўл қурилиш суръатини тезлаштиришга ёрдам берди. 1952–1954 йилларда Катта Ўзбек трактининг Термиз шаҳрининг шимолий дарвозаси бўлимида, Эски Термиз–Каптархона, Ангор йўналишларида шу усул қўлланилди. Бу биринчи тажриба сифатида амалга оширилди. 1953–1955 йилларда Сурхон трактидаги Навшаҳар–Қорақир–Жарқўрғон йўлларига ҳам шу усул қўлланилди [9:72–73].

Совет ҳукумати Иккинчи жаҳон урушидан кейинги йилларда автомобиль йўл қурилишига жиддий эътибор берди. Хом ашё манбалари жойлашган ҳудудларни Марказ билан боғлаш мақсадида катта йўл трассаларини қуришга киришиб, Ўзбекистон ҳудудида ҳам йирик йўл трассаларини бирлаштириш билан боғлиқ лойиҳаларни амалга оширди. Пахта ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини белгиланган манзилларга етказиш бўйича махсус таянч йўллари ишга туширилди. Ўзбекистонда 1953 йили 6,5 минг километр

тош йўллар, 0,9 километр асфальт-бетон йўллар топширилган бўлса, 1958 йилда 8,1 минг километр тош йўллар, 3,3 минг километр асфальт-бетон йўллар куриб фойдаланишга топширилди [6:237].

Фойдаланишга топширилган автомобиль йўллар асосан янги ўзлаштирилган кўрик ва бўз ерлар, янги барпо этилган шаҳарлар, давлат хўжаликлари, маъмурий марказлар ҳисобида бўлиб, аҳоли кўп истиқомат қиладиган аҳоли пунктлари, тоғ, тоғолди қишлоқлари бундан истисно эди. Бундай жараёни амалга оширишдан мақсад марказ манфаатлари асосида, белгиланган режа бўйича пахта хом ашёсини ташиб кетишга мўлжалланган эди.

Республикада янги йўлларни куриш мақсадида 1957 йили автомобиль йўллари тармоқлари рўйхати ўтказилди [4:5]. Натижада 1960-йилларда йўл курилишига эътибор жиддий тус олди. Автотранспорт воситаларининг таркиби 1960–1980 йилларда янада кўпайди. Йўлсизликни тугатиш даврида жуда кўплаб кўприклар, уларга борадиган йўллар, дарёларга тўғонлар катта ҳажмда курилиб, ишга туширилди. Бу курилишларга 1954–1960 йилларда Денов шаҳрида Сурхондарё устида курилган кўприк, 1960–1962 йил Шўрчи шаҳрида, 1955 йилда Жарқўрғонда, 1955–1956 йилларда Сурхон тракти бўйига Қизил сув дарёси устидан, 1957 йилда Юрчи шаҳарчасида курилган кўприклар шулар жумласига киради.

Катта Ўзбек тракти, Сурхон тракти ва бошқа бир қанча республика ва вилоят аҳамиятидаги катта йўллар шағал йўлдан қорамойли шағал йўлига айлантирилди. Олтинсой дарёси устидан 1960–1962 йилда кўприк курилиб, бу кўприкнинг таянчлари реконструкция металл қувурларидан, балкалари иккитаврли балкалардан, ўтиш жойи ёғочдан курилди. Денов ва Шўрчида йўл курилишига янгидан-янги маблағларнинг ажратилиши давлат ҳисобидан кўприклар, йўллар курилиши ҳамда қайта таъмирлаш ишлари такомиллашиб боришига олиб келди.

Совет ҳокимияти йилларида йўл

курилиши учун ажратилган маблағларнинг 20 фоизи давлат ҳисобига, 21 фоизи Ўзбекистон ССР Олий Совети Президиумининг фармони бўйича ажратилган маблағ ҳисобига, автотранспортни ишлатишдан келадиган фойданинг 2 фоизи чегириб қолиш ҳисобига, колхозларнинг бўлинмас фондидан 29 фоиз, йўл курилишига алоқадор бўлган вазирликлар ва бошқармалар ҳисобидан 30 фоизи тўғри келди. Йўл курилишида ички имкониятлардан унумли фойдаланиш натижасида Сурхондарё вилоятида йўлсизликни тугатиш ишлари анча яхшиланди.

Сурхон трактини қора-шағал йўлига айлантириш ишлари 1956 йилда бошланиб, 1966 йилда тугалланди. Термиз–Шеробод йўли 1960 йилда, Қашқадарё чегарасига бўлган йўллар 1964 йилда қора-шағал йўлига айлантирилди. Шу тариқа, Ўзбекистон халқ хўжалигида автотранспорт тармоқларининг ўрни ва аҳамияти ошиб борди. Транспортга хизмат кўрсатиш тармоқлари эса янги имкониятларга эга бўлди.

Автомобиль транспорти билан халқ хўжалиги юklarини ташиш кескин кўпайди. Сурхондарё вилоятида автомобиль транспорти билан юк ташиш 1953 йилда 2,1, 1958 йилда 8,1, 1960 йилда 16,0, 1963 йилда 23,5 миллион тоннани ташкил этди [6:237].

1966 йилга келиб, вилоятда автомобиль йўллариининг узунлиги 1565 кмни ташкил этиб, шундан: 145 км Катта Ўзбек тракти ҳисобланган. Шунингдек, 482 километри республика аҳамиятидаги йўллар бўлиб, унинг таркибига Сурхон тракти 180 км, Термиз – Аэропорт 12 км, Навшаҳар–Болдир 50 км, Шеробод–Сурхон 40 км, Сурхон трактининг чет қисми 150 км ҳамда узунлиги 938 километр бўлган вилоят йўллари ташкил этган. 1966 йилда Термиз–Намуна, Термиз–Саловат, Мангузар, Янгиариқ, Мангузар, Хотинработ, Сурхон тракти, Жарқўрғон–Хаудак, Жарқўрғон–Қорағурсак, Жарқўрғон – Коммуна колхоз, Шўрчи–Қорлик, Денов–Сина,

Денов–Файзова, Денов–Холчаён, Тўпаланг–Подохона, Узун–Қоратоғ, Дарбанд – Бойсун – Шўрчи, Эгарчи – Хатак, Болдир – Пошхурт, Болдир–Музработ ва бошқа автомобиль йўллари ҳам қайта таъмирланди ва янгидан қурилди.

Шуни таъкидлаш керакки, Совет ҳукумати Ўзбекистонда, жумладан, жанубий ҳудудларга йўл қурилиши учун зарур маблағларни ўз вақтида етказиб бермаганлиги туфайли 1966 йилда йўлсизликни тугатиш ниҳоясига етмади. Тоғолди ҳамда тоғли жойларда йўл қурилиши талаб даражасида бўлмади. Янги ўзлаштирилган ерларда пайдо бўлган аҳоли манзилгоҳларини йўл билан таъминлаш масаласига жиддий эътибор берилмади.

Сурхон воҳасида йўлсизликни тугатиш ҳамда тоғли ҳудудлардаги аҳоли манзилгоҳларини қора-шағал қопламали бўлган автомобиль йўллари билан таъминлаш, йўловчи ва юк ташийдиган транспорт воситалари учун мустақкам таянчли йўл тармоқларини ҳосил қилиш масаласида жиддий лойиҳалар ишлаб чиқилмади.

ХУЛОСА (ЗАКЛЮЧЕНИЕ / CONCLUSION). Умуман олганда, Сурхондарё вилоятидаги транспорт тизими сиёсий-иқтисодий мажбурият сифатида ривожланган бўлиб, бу жараён ҳудуднинг ички, мутаносиб тараққиётига эмас, балки марказнинг хомашё ресурсларини ўзлаштириш эҳтиёжларига хизмат қилган.

АДАБИЁТ ВА МАНБАЛАР РЎЙХАТИ (ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES):

1. Азимов М. Термиз тарихи (энг қадимги даврлардан XXI аср бошигача). – Қарши: Насаф, 2001. – Б. 183.
2. Турсунов С. ва бошқалар. Термиз тарихи. – Б. 218.
3. Умаров И., Раҳмонов Х., Худойбердиев Э. Сурхон воҳасида этник тарих ва этномаданий жараёнлар (хатакилар уруғи мисолида). – Тошкент: Алишер Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси, 2014. – Б. 281.
4. Зайнутдинов Ш. "Некоторые теоретические вопросы экономических реформ." // Общественные науки в Узбекистане. – 1997. – № 5. – С. 5.
5. Народное хозяйство Узбекской ССР 1975. – Тошкент: Ўзбекистон, 1976. – С. 233.
6. Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Тошкент: Ўзбекистон, 1964. – С. 237.
7. Ўзбекистон Миллий архиви, I-303-фонд, 2-рўйхат, 135-иш, 54-варақ.
8. Сурхондарё давлат архиви Денов филиали, 425-фонд, 1-рўйхат, 21-иш, 9-варақ; 29-иш, 31-варақ; 31-иш, 15-варақ; 31-иш, 23-варақ.
9. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 76-фонд, 1-рўйхат, 21-иш, 30-варақ; 34-иш, 27-варақ; 36-иш, 42-варақ; 39-иш, 28-варақ; 54-иш, 35-варақ; 754-иш, 72-73-варақлари.
10. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 76-фонд, 6-рўйхат, 51-иш, 33-варақ.
11. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 95-фонд, 1-рўйхат, 15-иш, 28-варақ; 189-иш, 14-варақ.
12. Сурхондарё вилояти давлат архиви, 454-фонд, 3-рўйхат, 464-иш, 63-варақ.