

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ  
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ PhD. 03/30.12.2019. Tar.78.02 РАҚАМЛИ  
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ХИДИРОВ ХОЛМАМАТ ДЖЎРАЕВИЧ**

**ЎЗБЕКИСТОНДА ТРАНСПОРТ СОҲАСИ: НАТИЖАЛАР ВА  
МУАММОЛАР (XX АСРДА СУРХОН ВОҲАСИ МИСОЛИДА)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

**ТАРИХ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)  
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

**Термиз – 2021**

**Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси**  
**Оглавление автореферата диссертация доктора философии (PhD)**  
**Contents of abstract of the doctor of philosophy (PhD) dissertation**

**Хидиров Холмамат Джўраевич**

Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар  
ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида) ..... 3

**Хидиров Холмамат Джураевич**

Транспортная отрасль в Узбекистане: итоги и  
проблемы (на примере Сурхандарьи XX века) .....22

**Khidirov Kholmamat Djurayevich**

Transport sector in Uzbekistan: results and  
problems (On the example of Surkhan oasis in the XX century) .....41

**Эълон қилинган ишлар рўйхати**

Список опубликованных работ  
List of published works .....45

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ  
ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ PhD. 03/30.12.2019. Tar.78.02 РАҚАМЛИ  
ИЛМИЙ КЕНГАШ**

---

**ТЕРМИЗ ДАВЛАТ УНИВЕРСИТЕТИ**

**ХИДИРОВ ХОЛМАМАТ ДЖЎРАЕВИЧ**

**ЎЗБЕКИСТОНДА ТРАНСПОРТ СОҲАСИ: НАТИЖАЛАР ВА  
МУАММОЛАР (XX АСРДА СУРХОН ВОҲАСИ МИСОЛИДА)**

**07.00.01 – Ўзбекистон тарихи**

**ТАРИХ ФАНЛАРИ БЎЙИЧА ФАЛСАФА ДОКТОРИ (PhD)  
ДИССЕРТАЦИЯСИ АВТОРЕФЕРАТИ**

**Термиз – 2021**

**Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси  
Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2018.3.PhD/Таг344  
рақами билан рўйхатга олинган.**

Диссертация Термиз давлат университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус ва инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида ([www.tersu.uz](http://www.tersu.uz)) ҳамда «ZiyoNET» ахборот-таълим портали ([www.ziynet.uz](http://www.ziynet.uz)) манзилларига жойлаштирилган.

**Илмий раҳбар:**

**Турсунов Сайпулла Нарзуллаевич**  
тарих фанлари доктори, профессор

**Расмий оппонентлар:**

**Саидов Илхом Мухиддинович**  
тарих фанлари доктор, профессор

**Раҳмонов Камол Жамолович**  
тарих фанлари номзоди, доцент

**Етакчи ташкилот**

**Ислом Каримов номидаги  
Тошкент давлат техника университети**

Диссертация ҳимояси Термиз давлат университети ҳузуридаги тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) илмий даражасини берувчи PhD.03/30.12.2019. Таг.78.02 рақамли Илмий кенгашнинг 2021 йил «\_\_\_» куни соат \_\_\_\_\_ даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: Термиз шаҳри, Баркамол авлод кўчаси, 43-уй. ТерДУ, 2-бино 4-қават, Мажлислар зали). Тел.: (99876) 223-13-11; e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)

Диссертация билан Термиз давлат университети Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (\_\_\_\_\_ рақам билан рўйхатга олинган) (Манзил: Термиз шаҳри, Баркамол авлод кўчаси, 43-уй).Тел/факс: 03762217690

Диссертация автореферати 2021 йил «\_\_\_» \_\_\_\_\_ куни тарқатилди.  
2021 йил «\_\_\_» \_\_\_\_\_ даги \_\_\_\_\_ рақамли реестр баённомаси).

**С.Т.Давлатова**  
Илмий даражалар берувчи илмий  
кенгаш раиси ўринбосари, т.ф.д.,  
профессор

**Ҳ.Э.Холмўминов**  
Илмий даражалар берувчи илмий  
кенгаш котиби, т.ф.н, доцент.

**Ш.Б. Шайдуллаев**  
Илмий даражалар берувчи илмий  
кенгаш қошидаги Илмий семинар раиси,  
т.ф.д.

## КИРИШ (Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

**Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти.** Жаҳонда юз бераётган глобаллашув жараёнлари туфайли ўзаро интеграциялашув кучайиб, дунё мамлакатларининг иқтисодий юксалишига имкон яратмоқда. Мазкур ривожланиш даврида транспортнинг ўрни беқиёс бўлиб, логистика сервис хизматларидан кенгроқ фойдаланиш, ички ва ташқи коммуникация тизимини тараққий эттириш, инновацион лойиҳаларни қўллаш жаҳон миқёсида долзарб муаммолардан бири бўлиб қолмоқда. Чунончи, жаҳонда соҳага ихтисослаштирилган халқаро ташкилотлар томонидан транспорт ва трансмиллий йўллар, транспорт ва коммуникация, кемпинг хизмати борасидаги ютуқларни оммалаштириш долзарб вазифалардан саналади.

Дунёдаги йирик илмий тадқиқот марказлари жойлашган Буюк Британия, Франция, Россия, Япония, Корея давлатларида транспортнинг замонавий турларини яратиш, техник воситаларни мукамаллаштириш, техник хизмат кўрсатиш хизматини такомиллаштириш ва техник ходимларнинг психологик хизмат кўрсатиш қобилиятни ошириш масаласи доимий равишда ўрганиб келинмоқда. Хусусан, транспорт соҳасини модернизация қилиш, ёқилгини тежовчи моделларни яратиш ҳамда инновацион ғоялар асосида малакали мутахассисларни тайёрлаш, соҳа ходимларининг моддий манфаатдорлигини ошириш каби йўналишларда олиб борилган тадқиқотлардан хулосалар чиқариш имконини беради.

Мустақиллик йиллари республикада транспорт тизимини модернизациялаш, хизмат турларини эркинлаштириш, мавжуд муаммоларни бартараф этиш, хавфсизлик тизимларининг янги турларини яратиш борасида муҳим инновацион ўзгаришлар содир бўлди. Бу борада юқори малакали мутхассисларни тайёрлаш, замонавий хизмат учун ходимларни жалб этишга алоҳида аҳамият қаратилди. «Марказий Осиёни йирик денгиз портлари ва жаҳон бозорлари билан боғлаш имконини берадиган транспорт-коммуникация лойиҳаларини амалга ошириш биз учун устувор йўналиш бўлиши лозим»<sup>1</sup>. Ушбу тизимда олиб борилаётган ўзгаришлар жараёнида транспорт соҳасидаги ютуқ ва камчиликларни таҳлил қилиш ҳамда тегишли хулосалар чиқариш асосида туризм алмашувларини йўлга қўйиш, ҳудудларнинг экспорт салоҳиятини ошириш, ички ва ташқи савдони кенгайтириш муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2018 йил 27 ноябрдаги ПФ-5584-сон «Фуқаро авиациясини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармони, 2018 йил 6 мартдаги ПҚ-3589-сон «Автомобиль транспортини бошқариш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида», 2018 йил 28 июндаги ПҚ-3815-сон «Ипак йўли» туризм Халқаро

---

<sup>1</sup> Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг Марказий Осиё давлатлари раҳбарларининг маслаҳат учрашувидаги нутқи // <https://xs.uz/uzkr/post/ozbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyoevning-markazij-osiyo-davlatlari-rahbarlarining-maslahat-uchrashuvidagi-nutqi>

Университетини ташкил этиш тўғрисида», 2018 йил 27 ноябрдаги ПҚ-4035-сон «Автомобиль йўлларини куриш ва улардан фойдаланиш соҳасида ишларни ташкил этишнинг илғор хорижий услубларини жорий этиш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарорлари ва шу соҳага доир бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни бажаришда мазкур тадқиқот иши маълум даражада хизмат қилади.

**Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялар ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги.** Диссертация республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. «Ахборотлашган жамият ва демократик давлатни ижтимоий, ҳуқуқий, иқтисодий инновацион ғоялар тизимини шакллантириш ва уларни амалга ошириш йўллари» устувор йўналиши доирасида бажарилган.

**Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.** Мазкур мавзуга оид адабиётларни уч гуруҳга бўлиш мумкин: 1. Россия империяси даврида яратилган асарлар; 2. Совет даври тадқиқотлари; 3. Мустақиллик йилларида Ўзбекистонда амалга оширилган тадқиқотлар.

Биринчи гуруҳга оид асарлар асосан Россия империяси мустамлакачилиги даврида Сурхон воҳасига келган шарқшунослар, тарихчилар ва ҳарбий муҳандислар томонидан эълон қилинган мақола, рисола ва тўпламларни ўз ичига олади. Транспорт соҳаси, хусусан, темир йўл тарихи билан боғлиқ адабиётларни таҳлил этиш жараёнида Россия империяси хукмрон доиралари мустамлакачиликнинг илк йиллариданоқ Туркистон ўлкасидан империя иқтисодиёти учун муҳим аҳамиятга эга бўлган хом ашёни ташиб кетишни тезлаштириш ҳамда ўлкада ўзининг сиёсий ва ҳарбий таъсирини мустаҳкамлашга жиддий эътибор қаратганлигини кузатиш мумкин<sup>2</sup>. Бу масалани ёритишда И. Гейер, С. Понятовский ва М. Фридманларнинг тадқиқотлари муҳим аҳамият касб этади<sup>3</sup>. Бундан ташқари, Н. Масальский, А. Дмитриев - Мамонов, М. Терентьев, А. Шахназаров, Н. Верховский, С. Конопко ва бошқаларнинг асарлари алоҳида ўрин тутди<sup>4</sup>. Бу асарларда XIX асрнинг иккинчи ярмида чоризм томонидан Ўрта Осиёнинг истило қилиниши даврида ижтимоий-иқтисодий, маданий, сиёсий ҳаётга оид воқеа-ҳодисалар акс эттирилган. Уларда Шарқий Бухоро тарихи, жумладан, транспорт тарихига оид масалаларга ҳам

<sup>2</sup>Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 гг. Из дневников члена посольства д-ра Яворского. Действительного члена Императорского Русского Географического общества. В двух томах. Том I, - СПб., 1882

<sup>3</sup> Гейер И.И. Путеводитель по Туркестану. Издание 1. Типо-литография В.М.Ильина. –Ташкент, 1901. Гейер И.И. Весь русский Туркестан. Издал С.Р.Конопко. –Ташкент, 1908. Понятовский С.К. К вопросу об учреждении мелкого дешевого кредита для хлопководов в Туркестане // Туркестанский сборник. – СПб, 1890. Фридман М.И. Финансовая реформа банков. //Баланс Русско-Азиатского банка на 1 сентября 1916 года // Финансовая жизнь – Москва, 1917. № 33-34.

<sup>4</sup> Масальский В. И.Хлопковое дело в Средней Азии. – СПб., 1892. Дмитриев-Мамонов А. И. Путеводитель по Туркестану и СреднейАзиатской железной дороге. – СПб., 1912. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. СПб., часть 1-3, 1906. Шахназаров А.И. Сельское хозяйство в Туркестанском крае. – СПб., 1908. Верховский Н.П. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Средней-Азиатской железным дорогам. – СПб., 1910. Юферьев В. И. Сельскохозяйственный обзор Туркестанского края. –Ташкент, 1911. Конопко С. Р. Туркестанский край. – Ташкент, 1912.

тўхталиб ўтилган.

Рус ҳарбий амалдори ва дипломати Д.Логофетнинг асарида Бухоронинг жанубий худудларини ўзлаштиришда транспорт тизимининг ўрни, Шарқий Бухорода йўл қурилишининг иқтисодий аҳамияти, Термиз почта-телеграф йўли очилишининг аҳамияти кўрсатиб ўтилган. Шунингдек, муаллиф Термизда темир йўл қурилиши орқали чегара истехкомларини мустақамлаш хусусида сўз юритган<sup>5</sup>.

Россиялик ҳарбий муҳандис А.Ананьевнинг рисоласида эса чоризмнинг ўлкада юритган сиёсатининг мақсад ва вазифалари аниқ кўрсатилган. Унда Россия манфаатларига хизмат қиладиган йўл ва темир йўллар лойиҳалари тўғрисида мулоҳазалар ва таҳлиллар берилган<sup>6</sup>.

Юқорида қайд этилган рисола ва тўпламларда Россия империясининг Ўрта Осиёга кириб келиши, транспорт тизимининг шакллантирилиши ҳақида қизиқарли ва қимматли маълумотлар келтирилган бўлса-да, бироқ улардаги фикрлар қисқа ва юзакидир. Шунга қарамасдан, мазкур асарлардан статистик маълумотлар олиш ва бу ердан Россия империясининг минтақада темир йўл қуришдан мақсадини аниқлаш мумкин.

Иккинчи гуруҳга оид адабиётларда Сурхон воҳасида транспорт тизимининг шаклланиши, унинг сиёсий, иқтисодий ва маданий ҳаётда тутган ўрни ҳақида илмий таҳлил ва маълумотлар келтирилади<sup>7</sup>.

1920–30 йилларда чоп этилган адабиётларда Россия империясининг ўлкада олиб борган сиёсати «мустамлакачилик» сифатида баҳоланиб, ушбу жараён билан боғлиқ масалалар совет ҳокимияти нуқтаи-назаридан ифодаланган. Бу даврда яратилган асарлар сирасига А.Асаткин, И.Севостьянов, А.Демидов, Е.Федоров, П.Галузо, В.Лаврентьев ва бошқа муаллифлар томонидан яратилган тадқиқотларни киритиш мумкин<sup>8</sup>.

XX асрнинг 50–80 йиллари давомида ҳам Россия империясининг Туркистондаги иқтисодий сиёсати ҳамда транспорт тизимининг пайдо бўлишини баҳоловчи кўплаб адабиётлар яратилди. Улардан, М.Рожкова, А.Аминов, П.Ковалев, М.Вексельман ва бошқаларнинг илмий ишларини алоҳида таъкидлаш жоиз<sup>9</sup>. Шунингдек, маҳаллий ишчи ва ходимларни тайёрлашга бағишланган

<sup>5</sup> Логофет Д.Н. Страна бесправия. Бухарское ханство и его современное состояние. –СПб., 1912.

<sup>6</sup> Ананьев А. Г. Орошение Шерабадской долины водами реки Сурхана. – Ташкент, 1911.

<sup>7</sup> Кастальский Б.Н. Историко-географический обзор Сурханской и Ширабадской долин // Вестник ирригации. – Ташкент, 1930. – № 2, № 3. № 4; Лунин К. История города Термеза // Исторический журнал. – Москва, 1944, № 4.

<sup>8</sup> Асаткин А. Очерки хозяйственной жизни Туркеспублики. –Ташкент, 1921. Севостьянов И. Хлопководство и хлопковая промышленность Туркестана. –Москва, 1921; Демидов А.П. Экономические очерки хлопководства, хлопковой торговли и промышленности Туркестана. –Москва, 1922; Федоров Е. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии. –Ташкент, 1925; Галузо П.Г. Вооружение русских переселенцев в Средней Азии (исторический очерк). –Ташкент, 1926; Юферьев В.И. Хлопководство в Туркестане. –Ленинград, 1925; Галузо П. Г. Туркестан – колония. –Москва, 1929; Лаврентьев В. Капитализм в Туркестане (буржуазная колонизация Средней Азии). – Ленинград, 1930.

<sup>9</sup>Рожкова М. К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. – Москва: АН СССР. 1947; Аминов А. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент: Госиздат УзССР, 1959; Ковалев П.А. Революционная ситуация 1915–1917 гг. и её проявления в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1974; Вексельман М.И. Российский монополистический и

айрим асарлар қиёсий-таҳлилий ва танқидий нуқтаи назардан ўрганилган<sup>10</sup>. Уларда Россия империясининг Туркистонда олиб борган мустамлакачилик сиёсати, унинг ўлка халқлари ижтимоий-иқтисодий ҳаётига таъсири атрофлича таҳлил қилинган. А.Аксенов, З.Аҳмаджонова, В.Суворов, Р.Шмидт, И.Ғафуржонова ва А.Яковлевнинг асарларида ҳам Ўрта Осиёга темир йўл тармоқларининг кириб келиши, темир йўл қурилиши билан боғлиқ лойиҳаларга рус капиталининг жойлаштирилиши, минтақага русийзабон аҳолининг кўчириб келтирилиши, Россия империяси ички ва ташқи савдосида темир йўлнинг тутган ўрни таҳлил қилинган<sup>11</sup>.

Темир йўл ва автомобиль транспорти соҳасида амалга оширилган ишларнинг натижалари, шаҳарлардаги транспорт тармоғининг ўзига хос томонлари М. Раҳимов, Н. Азизова, М. Алиқулов ва С. Турсуновларнинг илмий тадқиқотларида таҳлил этилган<sup>12</sup>.

Ушбу мавзуга тааллуқли маълумотлар шу йилларда чоп этилган статистик асарларда ҳам ўз аксини топган. Уларда Сурхон воҳасида транспорт тизимининг ривожланиши ва халқ хўжалиги тараққиётидаги ўрни қиёсий статистик усулларда кўрсатиб ўтилган<sup>13</sup>. Бироқ, мазкур манбалар коммунистик мафкура нуқтаи назаридан баён этилган бўлиб, уларда Совет ҳокимиятининг транспорт соҳасидаги ютуқлари Марказ манфаатларидан келиб чиққан ҳолда ижобий баҳоланган, мавжуд камчиликлар ҳақида фикр-мулоҳазалар берилмаган ёки юзаки қайд этилган.

Учинчи гуруҳ адабиётларга мустақиллик йилларида яратилган илмий адабиёт ва тадқиқотларни киритиш мумкин. Ушбу тадқиқотларда минтақа

---

иностранный капитал в Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1987.

<sup>10</sup> Народное образование, наука и культура в СССР. – Москва: Статистика, 1971; Насырходжаев С. Интеллигенция Узбекистана и её роль в строительстве коммунизма. – Ташкент: Узбекистан, 1972; Ўша муаллиф. Ўзбекистоннинг социализмга ўтиши. – Тошкент: Ўзбекистон, 1972; Қорабоев С. Ўзбекистонда ленинча индустриаллаштириш тажрибасидан. – Тошкент: Ўзбекистон, 1974; Хидоятлов Г. Национальный вопрос в СССР. – Ташкент: Узбекистан, 1991.

<sup>11</sup> Яковлев А. Экономические кризисы в России. – Москва, 1955; Аксёнов А. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг.) // Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В.П.Чкалова. Серия историко-философская. Вып. 13. Оренбург, 1958; Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900-1917 гг.). – Ташкент, 1961; Суворов В. Социально – экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX – начале XX в. в связи со строительством железных дорог. Автореф. дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1963; Шмидт Р. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880–1914 гг. – Ташкент, 1965; Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. (1881-1917 гг.). – Ташкент, 1965.

<sup>12</sup> Рахимов М. История основания и развития социалистического города Бекабада (1942-65гг.). Автореф. дисс. кан. ист. наук. – Ташкент, 1965; Азизова Н.Х. История основания и развития социалистического города Янгиюля (1934-65 гг.). Автореф. дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1973; Алиқулов. М. К истории развития социалистического города Термеза (1946-1975 гг.). Автореф. дисс. кан. ист. наук. – Ташкент, 1979; Турсунов С. Н. История развития новых социалистических городов Узбекистана Денау и Шерабада. Автореф. дисс. кан. ист. наук. – Ташкент, 1985.

<sup>13</sup> Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан, 1964. –С.379; Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970 гг.). –Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1971. Узбекистан за годы девятой пятилетки (1971-1975 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1976; Народное хозяйство Узбекской ССР за 50 лет. – Ташкент: Узбекистан, 1974; Руководство компартии Узбекистана коммунистическим воспитанием масс. – Ташкент: Узбекистан, 1981; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1985. –Ташкент: Узбекистан, 1986.



транспорт тизимида юз берган ўзгаришлар, соҳада амалга оширилган ислохотлар ва йўналтирилган лойиҳаларнинг бажарилиши, тизимдаги саноат комплексларининг ишга туширилиши ва маҳаллийлаштирилиши, замонавий таълим ва бошқарувдаги ўзгаришлар, ишчи-хизматчиларнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий аҳволи таҳлил этилган<sup>14</sup>.

Бу даврга оид адабиётлар орасида Қ.Ражабовнинг илмий изланишлари алоҳида аҳамиятга эга. Негаки, мазкур тадқиқотларда Сурхон воҳасининг 1920–1930 йиллардаги транспорт тармоқлари тарихи атрофлича ёритиб берилди<sup>15</sup>. Профессор С.Турсуновнинг илмий асарларида Сурхондарё ҳудудида транспорт тизими тараққиёти ҳақида қимматли маълумотлар келтирилади<sup>16</sup>. Шунингдек, Р.Холиқова, Э.Қобуловларнинг асарларида Бухоро амирлигида темир йўллар қурилиши учун қилинган ишлар таҳлил этилади<sup>17</sup>.

Умуман олганда, рус мустамлакачилиги ва совет ҳокимияти йилларида яратилган асарларда мавжуд сиёсий манфаатларини келиб чиқиб ёритилган. Сурхон воҳаси транспорт соҳаси тарихига доир махсус тадқиқотлар амалга оширилмаган. Бу эса танланган мавзунинг долзарблигини белгилайди.

**Диссертация мавзусининг диссертация бажарилган олий таълим муассасаси илмий-тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги.** Диссертация иши Термиз давлат университети илмий-тадқиқот ишлари режасининг АТД-1 “Ўзбекистон давлатчилиги тарихи: муносабатлар ва қарашлар” (2021-2015 йй.) мавзусидаги тадқиқот доирасида бажарилган.

**Тадқиқотнинг мақсади** Сурхон воҳасидаги транспорт тизимининг шаклланиши ва ривожланиш тарихини очиб беришдан иборат.

**Тадқиқотнинг вазифалари:**

воҳада транспорт тизимини ривожлантиришдан кўзланган иқтисодий, ҳарбий-стратегик манфаатларнинг моҳияти ва транспорт тизимидаги ўзгаришларни очиб бериш;

тизимда малакали мутахассисларни тайёрлаш, уларнинг моддий-маиший турмуш тарзини илмий таҳлил асосида кўрсатиб бериш;

Россия империяси даврида ҳудудда транспорт тизимининг қурилиши ва ундан кўзланган мақсад ва манфаатларни таҳлил этиш;

---

<sup>14</sup>Ахметов Л., Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. – Ташкент: Мехнат, 1991; Первушин С. Об одной из глубинных причин кризисного состояния советской экономики. // Вопросы экономики. 1991, №8. 10; Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994; Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ // Общественные науки в Узбекистане. – Ташкент, 1997. № 5; Райзберг Б. А. Основы экономики и предпринимательства. – Москва: Просвещение, 1995; Арсенов В.И. Развитие транспортных систем. //БТИ. – Москва, 2001. Вып 77; Аликариев С., Кузиев А. Экономико-математическая модель задачи развития полигона транспортной сети и методика её решения // Сб. науч.трудов ТИИЖТ.-Ташкент, 2004; Алланов К., Абдуназаров Х. Развитие производительных сил Сурхан – Шерабадской долины Узбекистана // Проблемы освоения пустынь (Ашхабад). 2003. №1.

<sup>15</sup> Ражабов Қ. Ҳайдаров М. Туркистон тарихи. –Тошкент: Университет, 2002.

<sup>16</sup> Турсунов С.Н. Қобилов Э. Муртазаев Б ва бошқалар Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ. 2004; Жарқўрғон. –Тошкент: Фан, 2008. –Б. 303; Денов.–Тошкент: Фан, 2009; Бойсун. –Тошкент: Академнашр. 2011.

<sup>17</sup> Холиқова Р. Россия-Бухоро: тарих чоррахасида. –Тошкент: Ўқитувчи, 2005; Қобулов Э. Сурхон воҳаси ҳўжалиги. – Тошкент: Академнашр, 2012.

транспорт йўл қурилишлари соҳасида амалга оширилган ишлар ва унинг натижаларини очиб бериш;

совет даврида транспорт тармоқларини жадал ривожлантириш дастурлари, автомобиль ҳамда ҳаво транспорти соҳасидаги дастлабки натижалар, малакали мутахассисларни тайёрлаш масаласини таҳлил этиш;

мустақилликнинг дастлабки йилларида вилоятда транспорт тизимидаги ўзгаришлар, йўл қурилиши ва қайта таъмирланиши, янги замонавий транспорт инфратузилмаси шаклланишини тадқиқ этиш;

воҳа транспорт тизимида юзага келган ижтимоий-иқтисодий муаммоларни таҳлил қилиш;

транспорт тизими ходимларига нисбатан муносабат ва уларнинг моддий-маънавий турмуш тарзига таъсири ҳамда унинг натижаларини таҳлил қилиш;

тадқиқотнинг илмий хулосалари асосида тавсиялар ишлаб чиқиш.

**Тадқиқотнинг объекти** сифатида Сурхон воҳасида транспорт тизимининг шаклланиши, тараққиёти ва муаммолари белгиланган.

**Тадқиқотнинг предмети**ни Сурхон воҳасида транспорт тизимида амалга оширилган ишлар ва унинг натижалари, шунингдек, соҳа ходимларининг ижтимоий-иқтисодий ва маданий турмуш даражасининг ҳолати билан боғлиқ жараёнлар ташкил этади.

**Тадқиқотнинг усуллари.** Тадқиқотни амалга оширишда қиёсий таҳлил, муаммоли-хронологик, ҳудудий-географик, статистик ва комплекс таҳлил ҳамда муаммовий ёндашув каби усуллардан фойдаланилган.

**Тадқиқотнинг илмий янгилиги** қуйидагилардан иборат:

Сурхон воҳасида транспорт тизими асосан йирик пахтакор районлари учун ички ва магистрал йўлларни қуришга жалб этилганлиги, тоғ ва тоғ олди ҳудуд йўлларига аҳамият берилмаганлиги, пахта ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини марказий саноат корхоналарига тез ва арзон етказиш учун автомобиль воситаларидан фойдаланилганлиги, лекин соҳани модернизация қилиш талаб даражасида бўлмаганлиги сабабли иш унумдорлиги паст даражада қолганлиги исботланган;

замонавий транспорт тизимининг воҳага кириб келиши ва ривожланишига Россия-Англия, Совет-Афғонистон ўртасидаги минтақавий кураш шароити сабаб бўлганлиги, маблағлар ажратилиб темир йўл, дарё ва ҳаво транспорти ривожлантирилганлиги, бу эса ички ва ташқи савдони ривожлантиришда транспорт тизими иштирокини таъминлаш учун имконият яратганлиги далилланган;

мустақиллик йилларида воҳада транспорт тизимининг тубдан ўзгариши натижасида жаҳон андозаларига жавоб берувчи замонавий транспорт воситалари олиб келинганлиги, тизимда чет эл инвестициялари асосида қўшма корхоналарнинг очилиши мазкур ҳудудда йўл қурилиши ва транспорт хизмати сифатининг яхшиланишига туртки бўлганлиги аниқланган;

соҳада малакали мутахассисларни тайёрлаш, муҳандис-техник ходимларнинг касбий тажрибасини ошириш, замонавий транспорт-коммуникация лойиҳаларини амалиётга жорий этиш, аҳолини иш билан таъминлаш, моддий ва маънавий

турмушини юксалтириш, транспорт ишчи-ходимларини малакали мутахассис сифатида қайта тайёрлаш ишлари мустақиллик йилларида амалга оширилганлиги далилланган.

**Тадқиқотнинг амалий натижалари** қуйидагилардан иборат:

Ўрта Осиё масаласида Россия-Англия рақобатининг кучайиши натижасида транспорт тизимининг воҳага кириб келиши, ҳам ашё бойликларининг ташиб кетилиши, Россиянинг Ҳинд океанига тўғридан-тўғри чиқиш мақсадлари умумлаштирилган ҳолда ишлаб чиқилган;

Совет-Афғонистон чегараларини назорат қилиш, Термиз-Бухоро-Тошкент темир йўл линияларини бир – бири билан боғлаш, Қобулга уюштириладиган ҳарбий-стратегик юришда темир йўлнинг қурол-яроғ ва ҳарбий қисмларни етказиб беришдаги имкониятлари аниқланган.

**Тадқиқот натижаларининг ишончлиги** муаммонинг аниқ қўйилганлиги, унда ишончли тарихий манба ва архив материалларидан фойдаланилганлиги, диссертация асосий натижаларининг Республика ва чет эл нашрларида эълон қилинганлиги, олинган натижаларнинг амалиётга жорий этилиб, ваколатли ташкилотлар томонидан тасдиқланганлиги билан белгиланади.

**Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти.** Тадқиқот натижаларнинг илмий аҳамияти Ўзбекистон транспорт соҳасидаги натижалар ва муаммолар Сурхон воҳаси мисоли бўйича илк бор илмий хулосаланиб, соҳа тарихига доир маълумотларни бойитиш билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти эса, Ўзбекистонда транспорт тизими билан боғлиқ таҳлилий маълумотларни тайёрлаш, ўрта ва олий таълим муассасаларида соҳа тарихига доир махсус курсларни ўқитиш, ўқув қўлланмалар, монографияларни яратиш, шунингдек, илмий-амалий лойиҳаларни бажарилишда фойдаланиш мумкинлиги билан ифодаланади.

**Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши.** Сурхон воҳасида транспорт соҳаси тарихини ўрганиш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

совет ҳокимияти йилларида Сурхон воҳасида ички йўллар қурилиши учун зарур бўлган маблағлар етарлича ажратилган бўлса-да, магистраль йўллар асосан пахта етиштириладиган ҳудудларда қурилиб, тоғ ва тоғ олди қишлоқларига аҳамият берилмаганлиги туфайли уларни муҳим транспорт коридоридан узилиб қолганлигига оид манбалардан Термиз давлат музей-қўриқхонасининг чор Россияси, совет даври ва мустақиллик йилларига оид кўргазмалар заллари фондларини бойитишда кенг фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Маданият вазирлигининг 2021 йил 15 июндаги 04-12-04-2939-сон маълумотномаси). Натижалар музей экспозицияларини илмий ва амалий жиҳатдан бойитилиши ҳамда Сурхон воҳасида транспорт тизимининг пайдо бўлиши ва ривожланишига ҳақида янги маълумотлар олишга имкон берган;

Россия империясининг Сурхон воҳаси транспорт тизимини ривожлантириш асосида Афғонистон, Эрон ва Ҳиндистонни босиб олиш, Ҳинд океанига чиқиш, воҳа табиий бойликларини кўпроқ ташиб кетишга

интилганлиги, воҳа транспорт тизимининг ўзига хос ривожланиши бўйича тўпланган маълумотлардан «Ўзбекистон тарихи» телеканалининг «Тақдимот» кўрсатувида фойдаланилган (Ўзбекистон миллий телерадиокомпаниясининг 2020 йил 20 мартдаги 02-10-622-сон маълумотномаси). Тадқиқот натижалари асосида телетомошабинларга транспорт соҳаси фаолияти бўйича объектив маълумотлар етказилиб, аҳоли, айниқса, ёшларда тарихий онг ва дунёқарашни оширишга имкон берган.

**Тадқиқот натижаларининг апробацияси.** Ушбу тадқиқот натижалари жами 13 та илмий-амалий конференцияларида, шу жумладан, 9 та халқаро ва 4 та республика анжуманларида муҳокамадан ўтган.

**Тадқиқот натижаларининг эълон қилинганлиги.** Диссертация мавзуси бўйича жами 28 та илмий иш, жумладан, 1 та монография (хаммуаллифликда), Ўзбекистон Республикаси Олий Аттестация Комиссияси томонидан асосий натижаларни чоп этиш тавсия этилган илмий журналларда 4 та мақола, чет эл нашрларида 3 та мақола, халқаро конференцияларда 9 та, республика журналларида 7 та, илмий анжуманларда 4 та мақола нашр қилинган.

**Диссертациянинг умумий ҳажми.** Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган манба ва адабиётлар ҳамда иловалардан иборат. Диссертациянинг умумий ҳажми 137 бетни ташкил этади.

## ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

**Кириш** қисмида тадқиқот учун мавзунинг долзарблиги, ишнинг даврий чегаралари, муаммонинг ўрганилиш даражаси, мақсад ва вазифалари, манбавий асослари, илмий янгилиги асослаб берилган. Шунингдек, диссертациянинг назарий-услубий асослари, амалий аҳамияти, илмий натижалар ва тадқиқот апробацияси тавсифланган.

Диссертациянинг биринчи боби «**Сурхон воҳасида транспорт тизимининг шаклланиши ва унинг иқтисодий-сиёсий аҳамияти**» деб номланади. Унинг «**Сурхон воҳасида темир йўл транспортининг шаклланиши ва илк тараққиёт босқичлари**» деб номланувчи биринчи параграфда Сурхон воҳасида транспорт тизимининг шаклланиши ва ривож топиши таҳлил қилинади. Ўзбекистонда дастлабки темир йўл 1881–1888 йилларда Закаспий темир йўлининг Фороб станциясидан бошлаб то Самарқандгача қурилган эди. Ушбу темир йўл подшо Россияси томонидан империянинг жанубий чегараларини мустаҳкамлашга қаратилган эди.

Россия ташқи ишлар вазири А.П.Извольский томонидан 1910 йил 30 январда Россия императори Николай II номига ёзилган 2619/131–сонли хатида бир қатор масалалар ўртага қўйилган. Биринчиси, Туркистон масаласида келажакда Россия, Англия ва Афғонистон ўртасида юз бериши мумкин бўлган тўқнашувларнинг олдини олиш, иккинчиси, Россиянинг келгусида Ҳинд океанига тўғридан-тўғри чиқиш имкониятларини яратиш, учинчиси, Бухоро–Афғонистон чегараларини мустаҳкамлаш зарурлиги қайд этилган. Шу мақсадда

Бухородан Термизгача темир йўл линиясини қуриш ва Ўрта Осиё темир йўл тармоқларини Москва тармоғига улаш лозимлиги уқтирилган<sup>18</sup>.

Россиянинг бевосита тазйиқи билан 1910 йил 10 апрелда Бухоро амири Абдулахадхон бунга розилик билдирди ва Бухородан Термизгача темир йўл қурилиши тўғрисида қарор Россия ҳукуматининг кенгашида қабул қилинди<sup>19</sup>.

1912 йил 15 июнда Бухоро амири Россиядаги йирик корхона эгаси, темир йўл инженери А.Н.Ковалевский билан темир йўл қурилиши ҳақида якуний шартномани имзолади. 1913 йил январида Ковалевский томонидан «Бухоро–Термиз темир йўлини қуриш акционерлик жамияти» таъсис этилди<sup>20</sup>. Бухоро–Термиз темир йўл қурилишига 1913 йил рухсат берилди. 1914 йил бошида мутахассис–муҳандислар Сурхон воҳаси ҳудудида темир йўл қуриш бўйича тайёргарлик ишларини бошлаб юбордилар. Бухоро–Термиз темир йўл қурилишида нафақат рус мутахассислари, балки чет эллик, хусусан, Италия, Австриядан келган мутахассислар ҳам иштирок этишди.

Қурилишнинг асосий ишчилари маҳаллий аҳолидан иборат эди. 1915 йил июнь ойида биринчи тоннел битказилди, 1916 йил 16 июнга келиб, узунлиги 573 верст бўлган Когон–Самсоново–Термиз темир йўл йўналиши ишга туширилди<sup>21</sup>. Ишга туширилган ушбу темир йўл Россияни Ҳинд океанига чиқишдек ҳарбий-иқтисодий стратегиясининг амалий натижаси бўлиб, келажакда Афғонистон, Эрон ва Ҳиндистонни эгаллаш, Шарқда Россия мустамлакасини мустаҳкамлашга замин ҳозирлар эди. Шунингдек, бу йўл Сурхон воҳасини рус саноати учун узоқ йиллар арзон хом ашё манбаига айлантириш ҳамда унинг табиий бойликларини ташиб кетиш учун хизмат қилиши лозим эди.

Фуқаролар уруши туганидан сўнг мамлакатда вайрон бўлган темир йўл тармоғини тиклаш учун зарурий чоралар кўрилди. Жумладан, Ўрта Осиё Республикаларида ягона темир йўл узелини барпо этиш масаласига алоҳида эътибор берилди. Шу мақсадда 1925 йилда Амударё (Самсоново) –Термиз темир йўл линияси ишга туширилди. 1929–1932 йилларда узунлиги 248 км бўлган Термиз–Душанбе темир йўл тармоғи қурилиб, Ўзбекистон темир йўл тармоғига уланди.

Биринчи бобнинг «**Транспорт тармоқларининг воҳа иқтисодиётидаги аҳамияти**» деб номланган иккинчи параграфиди вилоят иқтисодиётида сув, темир йўл ва ҳаво транспортларининг тутган ўрни илмий жиҳатдан таҳлил этилади.

Қадим замонлардан бошлаб сув транспорти воҳа хўжалигида муҳим ўрин тутган. Бунини ўз вақтида чор маъмурлари ҳам инобатга олишган эди. Амударё бўйларида рус ҳарбий шаҳарчаларининг барпо қилинишида авваламбор уларни сув транспорти орқали боғлаб туриш кўзда тутилган эди. Шу мақсадда 1888 йили Амударё ҳарбий флотилияси ташкил қилинди. Петро-Александровск (ҳозирги

<sup>18</sup> Ўзбекистон Миллий архиви. И 303-фонд, 2-рўйхат, 159-иш, 12-варақ.

<sup>19</sup> Турсунов С Н., Саидов Б. Термиз йилномаси. –Тошкент: Шарқ, 2001. – Б.22.

<sup>20</sup> Турсунов С Н., Саидов Б. Термиз йилномаси. – Б.23.

<sup>21</sup> Турсунов С, Қобилов Э, Муртазаев Б. Сурхондарё тарихи. –Тошкент: Шарқ, 2004. – Б. 210.

Тўрткўл) дан Каркига қадар «Царь» ва «Царица» пароходлари ҳамда «Петербург» ва «Москва» баржалари қатнай бошлади<sup>22</sup>.

Гарчи Амударё флотилияси ҳарбий мақсадни кўзлаб ташкил қилинган бўлса-да, у савдо-сотик ривожига ҳам ижобий таъсир кўрсатди. Бу ҳақда Туркистон генерал-губернатори шундай деганди: «Амударё флотилиясининг ташкил этилиши бизнинг Амударёга бўлган тўла ва ажралмас ҳукмронлигимизни ҳар кимга ва барчага англадиб туради»<sup>23</sup>.

1894 йилнинг август ойида Чоржўйдан Термизга биринчи катерлар гуруҳи почта ва юкларни кўриқлаш учун келди. Шунда улар Сурхондарёнинг ичкарасига икки километр сузиб, ўзларининг қароргоҳларини ташкил қилдилар. Кеч кузда Сурхон дарёсида сув камайганлиги сабабли қароргоҳ қуруқликда қолиб кетди. Шу боис 1896 йилга келиб қароргоҳ Амударё бўйига кўчирилди. Амударёда сув транспорти ривожланиши билан Хўжайли ва Термиз шаҳарларида кемаларни таъмирлаш учун катта устахоналар қуриб ишга туширилди.

Кемаларнинг техник ва эксплуатация хизматларини ошириш мақсадида уларни қайта ускуналаш ва таъмирлаш бўйича катта ишлар олиб борилди. 1950 йилларда Термиз дарё порти янги ускуналар билан таъминланди. Бундан кейин юкларни тўғридан-тўғри темир йўл ва сув транспорти орқали ташиш мумкин бўлиб қолди. Натижада юк ташиш 282 минг тоннага етди, портда қўл меҳнати кўп талаб қиладиган юклар сони камайиб, комплекс механизация ёрдамида 243 минг тонна юк кемаларга ортилди<sup>24</sup>.

Совет ҳокимияти ўз тузумининг афзалликларини яққол намоён этиш мақсадида транспорт воситаларидан кенгроқ фойдаланарди. Жумладан, «Агитпоезд» деб аталувчи махсус поездлар ташкил этилиб, аҳоли орасида тарғибот-ташвиқот ва оммавий-ташкилий ишларини олиб борар эди<sup>25</sup>.

Сурхондарё вилоятида транспорт соҳаси бўйича муҳандис-техник ходимларни тайёрлаш масаласига алоҳида эътибор бериб келинди. 1972 йилда ташкил топган Тошкент автомобиль ва йўллар институти Ўзбекистон транспорт тизими учун зарур бўлган 12 йўналиш бўйича олий маълумотли мутахассисларни тайёрлай бошлади. Бундан ташқари, транспорт соҳасига зарур бўлган мутахассисларни тайёрлаш мақсадида 1945 йилда Қўқон, 1965 йилда Нукус, 1969 йилда Бухоро, 1981 йилда Урганч, 1986 йилда Тошкент автомобиль ва йўллар техникумлари ташкил қилинди<sup>26</sup>.

Сурхондарё ҳаво транспорти ҳам ўз ривожланиш тарихига эга. Сурхондарё вилоятида дастлабки аэропорт 1943 йили Термизда барпо этилган ва шу даврдан бошлаб йўловчи ташиш ишлари амалга оширилган. 1952 йилдан

<sup>22</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви. 33-фонд, 32-рўйхат, 12-иш, 12-варак.

<sup>23</sup> Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum: общественные науки: электронный научный журнал. 2015. № 1-2 (12). – С. 9.

<sup>24</sup> Турсунов С., Қобилов Э, Муртазаев Б. Сурхондарё тарихи. –Тошкент: Шарқ, 2004. – Б. 381.

<sup>25</sup> Ахметов Л, Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. –Тошкент: Мехнат, 1991. – С.282.

<sup>26</sup> Сурхондарё вилояти давлат архиви, 70-фонд, 1-рўйхат, 56-иш, 69-варак.

бошлаб мунтазам йўловчи ташиш рейслари ташкил этилиб, кунига бир марталик қатнов йўлга қўйилади<sup>27</sup>. Термиз аэропортида янги хизмат кўрсатиш ҳудудлари ташкил этилди, самолётларнинг учиб масофаси кўпайди. Масалан, 1940 йилда Термиз аэропортидан 9,2 минг километр учиб амалга оширилган бўлса, 1975 йилга келиб бу рақам 58,3 минг километрга етди<sup>28</sup>.

Халқ хўжалиги юкларини ташиш ва қишлоқ хўжалигига хизмат қилиш натижасида авиация муҳим тармоққа айланди. Хусусан, Термиз аэропортидан 1940 йил 2,6 минг тонна, 1965 йил 42,5 минг тонна, 1970 йил 41,1 минг тонна, 1973 йил 46,1 минг тонна, 1975 йил 51,6 минг тонна юк самолётлар ёрдамида ташиб берилди<sup>29</sup>. 1975 йили Ўзбекистон фуқаролик авиацияси ҳудудий бошқармасининг Термиз авиация отрядида юк ташиш бўйича ярим йиллик режасини 103 фоизга, йўловчи жўнатиш режасини 118,4 фоизга бажарди. Авиахизмат Термиз – Москва, Термиз – Андижон–Олма–Ота, Термиз–Ашхобод–Минводи, Боку–Термиз–Душанбе, Термиз – Самарқанд – Наманган – Фарғона, Термиз–Самарқанд–Андижон йўналишлари бўйлаб амалга оширилди. Аммо совет давлатининг инқирозга учраши бу тармоққа салбий таъсир кўрсатди. 1991 йили Термиз аэропортида 97,2 минг йўловчига авиахизмат кўрсатилиб, ҳаво транспорти орқали юк ташиш режаси 79,5 фоизга бажарилди<sup>30</sup>.

Хулоса қилиб шуни таъкидлаш жоизки, Россия империяси ва Совет ҳукуматининг транспорт соҳасида ўтказган сиёсати хом ашё манбаларини тайёрлаш ва Марказий саноат корхоналарига жўнатишдан иборат бўлганлиги илмий манбалар асосида ҳолисона таҳлил қилинди.

Диссертациянинг иккинчи боби «**Транспорт тизимида автомобиль ва йўл қурилиши тараққиёти ҳамда унинг халқ хўжалигидаги ўрни**» деб номланади. Унинг «**Автомобиль транспорти соҳасининг шаклланиши ва унинг ижтимоий-иқтисодий тараққиётдаги ўрни**» деб номланган биринчи параграфда Сурхон воҳасида автомобиль транспортининг ривожланиши илмий жиҳатдан таҳлил қилинган.

Автомобиль унча узок бўлмаган масофалар учун фойдаланишда энг қулай транспорт тури ҳисобланади. Шуни инобатга олиб, Сурхон воҳасида автомобиль транспортининг ривожланиши учун зарур бўлган йўллар қурилишига алоҳида эътибор берилди. 1940 йилда Республика ҳукуматининг қарори билан узунлиги 708 км бўлган Тошкент–Термиз («Катта Ўзбек тракти») автомобиль йўлини қуриш бошланди. 4 ой мобайнида мазкур қурилиш ишлари тугатилди. Унинг 376 км ни Тошкент, 222 км йўл Самарқанд, 162 км ни эса Бухоро вилояти йўл қурувчилари қуриб фойдаланишга топширдилар<sup>31</sup>. Урушдан кейинги 1945–1949 йилларда автотранспортда юк ва пассажирлар ташиш ҳажми ўсди. Шу йилларда республикага 9548 та янги юк автомобиллари келтирилди.

<sup>27</sup> Турсунов С.Н., Саидов Б., Термиз йилномаси. – Б.28.

<sup>28</sup> Народное хозяйство Узбекской ССР в 1975 году. –Ташкент: Узбекистан, 1976. – С. 233.

<sup>29</sup> Народное хозяйство Узбекской ССР в 1975 году. – С. 233.

<sup>30</sup> «Сурхон тонги» газетаси. 1991 йил 5-декабр, № 186. – Б. 2.

<sup>31</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 361-фонд, 1-рўйхат, 14-иш, 19-варак.

Иккинчи жаҳон урушидан кейинги халқ хўжалигини тиклаш йилларида автобусда йўловчи ташишга эътибор ошди. Вилоятда дастлабки янги маркали транспорт турлари пайдо бўлди. Аммо аҳолига автобус хизмати кўрсатиш қониқарсиз аҳволда бўлиб, фақат Термиз, Денов шаҳарларида иккитадан автобус хизмат қилар эди<sup>32</sup>. Сурхондарёда автобус хизмати аҳоли жон бошига ҳисоблаганда 1,3 фоизни ташкил этиб<sup>33</sup>, совет давлатида энг охириги ўринлардан бирида турар эди.

1950–60 йилларда Ўзбекистон аҳолисига автобус хизмати маълум даражада яхшиланди. 1955 йили Термиз шаҳрида Ўзбекистон автомобиль транспорти ва шоссе йўллар вазирлиги тасарруфидаги «Сурхондарётранс» ишлаб чиқариш бирлашмаси ташкил қилиниб<sup>34</sup>, ЗИС маркали автобуслар келтирилди.

Жанубий ҳудудларда ташкил этилган пахтачилик районларида автобус хизмати йўлга қўйилиб, янги йўналишлар очилди. Қизирик, Бандихон, Гагарин, Қумқўрғон ва Олтинсой автобус йўналишларига қатнов ташкил этилди. Автобус бекатлари Шеробод, Бойсун, Комсомолобод (ҳозирги Халқабод), Жарқўрғон, Учқизил, Сариосиё туманларида марказлаштирилган ҳолда қуриб ишга туширилди. «ЛАЗ», «ПАЗ» автобуслари, «ГАЗ-24» енгил автотаксилар хизмати йўлга қўйилди. 1980 йилларда автотранспорт воситаларида йўловчи ва юк ташиш ҳажми ортди. Вилоятда 1981 йилда юк обороти 1980 йилга нисбатан 13 фоизга ўсди ёки жами 686,8 минг тоннани ташкил этди. Йўловчи обороти эса 1980 йилдагига қараганда 9 фоизга ошди ёки жами 636,9 йўловчи км ни ташкил қилди<sup>35</sup>.

Бироқ Сурхон воҳаси тоғ қишлоқлари аҳолисига транспорт хизмати яхши йўлга қўйилмаган эди. Йўналишлар аҳоли эҳтиёжини таъминлай олмаганлиги натижасида йўловчи транспорти қониқарсиз ҳолатда эди. Шахсий транспорт воситалари билан йўловчи ташиш хизмати қатъиян тақиқланган эди. Шу сабаб, Сурхондарё вилоятида автобус ва такси хизмати аҳоли сонига нисбатан атиги 21 фоизни ташкил этди.

Қайта қуриш даврида Ўзбекистонда бўлгани каби, Сурхондарё вилоятида транспорт тизими ҳам инқирозни бошидан кечирди. Техник таъминот етказиб беришнинг издан чиқиши туфайли транспорт корхоналари ва бирлашмалари ўз олдига қўйган вазифаларни бажара олишмади. Сурхондарё вилоятида мавжуд 50 та автомобиль транспорт бошқармалари 1985–1987 йилларда давлат режасини 78,3 фоизга уддаладилар, холос. 1990 йилда Сурхондарё вилоятида жами 3,6 миллион тонна юк ташилди. Аммо бу белгиланган режадагидан анча кам эди. «Совавто-Термиз» автокорхонаси ҳам белгиланган режаларни бажара олмади<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. –Ташкент: Узбекистан, 1964. – С. 240.

<sup>33</sup> Ўша жойда. – С.248.

<sup>34</sup> Сурхон воҳасининг ижтимоий-иқтисодий, моддий ва маънавий маданияти // Республика илмий-амалий анжумани. – Тошкент: Iрак уо'ли poligraf МЧЖ, 2011. –Б. 202.

<sup>35</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 361- фонд, 1-рўйхат, 5-иш, 44-варақ.

<sup>36</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 361-фонд, 1-рўйхат, 9-иш, 36-варақ.



Чунки ушбу корхона моддий-техник таъминотини Москвадаги Махсус Транспорт вазирлигидан олар, инқироз туфайли таъминотда узилиш бўлган эди. Шундай қилиб, Сурхондарё транспорт ва йўл қурилиши воситалари 1980 йилларнинг охирида жуда катта муаммоларга дуч келди<sup>37</sup>.

Вилоятдаги транспорт ташкилотлари 1989 йилда 101,5 минг автобус рейси, 1990 йилда 113,5 мингта автобус рейсларини бажара олмади. Ўрта ҳисобда ҳар куни 327 автобус рейслари амалга оширилмади<sup>38</sup>. Сурхондарё вилоятида 1991 йилда автотранспортлардан фойдаланиш коэффициенти 1989 йилга нисбатан 4,0 фоизга тушиб кетди. 8940 сафар автобус ва 2580 марта енгил такси йўлга чикмади. 1988-1990 йилларда автобуслар сони 1800 дан ортик бўлган, 80 та автобус олинмай қолган<sup>39</sup>.

Иккинчи бобнинг иккинчи параграфи «Транспорт тизимида йўл қурилишининг аҳамияти» деб номланади. Унда вилоятдаги йўл қурилишининг аҳволи таҳлил қилинади. 1920–30 йилларда Сурхон воҳасида аҳоли орасидаги 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 қурилиш ишларига ҳам эътибор қаратилди. 1930 йилда Тўполанг дарёси устида узунлиги 150 м бўлган кўприк қурилди. Сариосиё, Денов, Шўрчи, Жарқўрғон туманларини бирлаштирадиган шох йўл қуриб битказилди. 1935–1936 йиллари шу йўлдан от аравалар, туяларда Душанбе шаҳрини қуриш учун ғишт ташилди<sup>40</sup>.

Сурхон трактини қора шағал йўлига айлантириш 1956 йилда бошланди. Термиз–Шеробод йўли 1960 йилда, Қашқадарёнинг чегарасигача бўлган йўллар 1964 йилгача қора-шағал йўлига айлантирилди. Шундай қилиб, Ўзбекистон халқ хўжалигида транспорт тармоқларининг ўрни ва аҳамияти ошиб борди. Транспорт тараққиёти учун асфальт йўллар қурилиб, ишга туширилди<sup>41</sup>.

Ўзбекистонда йўл қуриш ишлари кўпроқ янги ўзлаштирилган ерлар ва пахтачиликка ихтисослашган жойларда амалга оширилди. 1985 йилда Ўзбекистонда жами 80358 километр йўл бўлиб, шундан 66673 километрли асфальт-бетон тош билан қопланган йўллар эди. Сурхондарёда 7099 минг километр йўлнинг 5447 километри (қўшни Қашқадарёда 7247 минг километр йўлнинг 5744 километри) асфальт-бетон тош қоришмасидан иборат эди.

1991–1993 йилларда ўртача 253 км йўл асфальтланиб, қайта таъмирланган бўлса-да, бироқ вилоят қишлоқларида 60 фоиз йўллар яроқсиз ҳолатда эди<sup>42</sup>. Энг муҳими, мустақиллик йилларида йўл қурилиш соҳасида маҳаллий аҳолининг

<sup>37</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 33-фонд, 32-рўйхат, 31-иш, 28-варақ.

<sup>38</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 70-фонд, 1-рўйхат, 17- иш, 29-варақ.

<sup>39</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 70-фонд, 1-рўйхат, 21- иш, 8-варақ.

<sup>40</sup> Сурхондарё давлат архивининг Денов филиали, 425- фонд, 1-рўйхат, 29-иш, 31-варақ.

<sup>41</sup> Сурхондарё вилоят давлат архиви, 76-фонд, 1-рўйхат, 21-иш, 30-варақ.

<sup>42</sup> Бердиев Х., Эрматов Х. Сурхондарё тарихидан лавҳалар. – Ташкент: Нур, 1993. – Б. 70.

манфаатлари ҳисобга олиниб, қишлоқ жойларида йўллар қурилиши учун зарур маблағлар ажратилганлиги илмий мавзуда илмий ҳолисона ёритиб берилди.

Диссертациянинг учинчи боби «**Мустақиллик йилларида Сурхон воҳасида транспорт тизимининг ривожланиши ва унинг аҳоли турмушига таъсири**» деб номланган. Унинг «**XX аср охирида Сурхондарё вилоят транспорт тизимининг тараққиёти ва унинг аҳамияти**» деб номланувчи биринчи параграфида мустақилликнинг дастлабки йилларида Сурхондарё вилояти транспорт соҳасида тўпланган муаммолар ва уларнинг ҳал этилиши таҳлил қилинади.

Мустақиллик арафасида Сурхондарё вилояти транспорт тизими жиддий қийинчиликларга дуч келди. Транспорт воситалари яхши ишламас, йўловчи ташиш ҳажми ҳам пасайиб кетган эди. Бунга Иттифоқ республикаларидан етказиб бериладиган транспорт воситалари ва техник эҳтиёт қисмларнинг етишмаслиги, шунингдек, ишчи ходимлар учун зарур имкониятларнинг йўқлиги сабаб бўлган эди. Шундай вазиятда вилоятдаги автотранспорт ва йўл қурилиши ташкилотлари бозор иқтисодиёти талабларидан келиб чиқиб ишлашга ўтдилар. Оғир шароитга қарамай, 1992 йили Сурхондарё вилоятида автомобиль транспорти билан 94 миллион тонна халқ хўжалиги юклари ташилиб, 88 миллион йўловчига хизмат кўрсатилди<sup>43</sup>.

Автотранспорт соҳасидаги ишларни мувофиқлаштириш мақсадида 1993 йил март ойида “Сурхондарё автйўл” бирлашмаси ташкил этилди. Бирлашма 12 та туман бўлинмаларини ўз ичига олди<sup>44</sup>. Улар орасида Термиз, Шеробод, Бойсун, Олтинсой йўл қурилиш бошқармалари олиб борган ишлар алоҳида аҳамиятга эгадир. Негаки, айнан ушбу корхоналар 1991-1994 йиллардаги иқтисодий қийинчиликларни енгиб, ўзларига юкланган вазифаларни ортиғи билан адо этдилар.

Республика темир йўл транспортини ривожлантиришда Тошғузур–Бойсун–Қумқўрғон темир йўлининг қурилиши муҳим аҳамият касб этди. Темир йўлнинг қурилишида ички маблағлар ва Япония ҳукуматининг имтиёзли кредитларидан фойдаланилди. Бу йўлнинг қурилиши 2003 йилда бошланди ва 2007 йил августида фойдаланишга топширилди. Қурилиш давомида 5 та вокзал, 7 та темир йўл станцияси, 8 та разъезд, 37 та кўприк барпо этилди. Бу кўприкларнинг 9 таси денгиз сатҳидан 1500 метр баландликда бунёд этилди. Темир йўл тармоғининг 81 километрида Марказий Осиёда битта бўлган узунлиги 234,2 метрли улкан кўприк қурилди. Баланд тоғ устидаги қоятошлар табиий ҳодисалар туфайли тушиб поезд вагонларига зарар етказмаслиги учун битта усти ёпик галерея қурилди<sup>45</sup>.

Янги очилган темир йўл икки йил давомида фақат ички юкларни ташиш учун хизмат қилди. Шу давр мобайнида унинг имкониятлари ва хавфсизлик даражаси ўрганилди. Ниҳоят, 2009 йил 22 августидан эътиборан Тошкент-

<sup>43</sup> Сурхондарё вилояти давлат архиви, 454-фонд, 3-рўйхат, 412-иш, 29-варак.

<sup>44</sup> Сурхондарё вилояти давлат архиви, 361-фонд, 2-рўйхат, 32-иш, 5-варак.

<sup>45</sup> Сурхондарё вилоят ҳокимлигининг жорий архиви, 2007 йил сентябрь, 1-баённома, 8-9-вараклар.

Термиз йўналишида илк поезд қатнай бошлади. Унгача Сурхондарё вилояти аҳолиси бошқа вилоятларга фақат автобуслар ва енгил автомашиналар билан қатнар эдилар.

Учинчи бобнинг «**Транспорт ходимларининг ижтимоий - маиший турмушидаги ўзгаришлар**» деб номланувчи иккинчи параграфида вилоят транспорт соҳаси бўйича кадрларни тайёрлаш ва транспортчиларнинг турмушини яхшилаш бўйича бажарилган ишлар ўрганилган.

1980 йили Термиз шаҳрида Тошкент автомобиль ва йўллар институтининг филиали ташкил этилди. Биринчи йилда 50 нафар талабани ўқишга қабул қилинди. Ўқув жараёнлари Термиз шаҳридаги 2-сонли ҳунар-техника билим юртининг 4-қаватида ўтказилди. 1995 йилда мазкур бўлим Термиз давлат университетига қўшилди ва транспорт-муҳандислик факультетига айлантирилди. 1980-1990 йилларда ушбу ўқув юртини 1857 нафар олий маълумотли транспорт мутахассиси тугатиб, ишлаб чиқаришга йўлланма олдилар<sup>46</sup>.

1997 йилдан эътиборан Ўзбекистонда касб-ҳунар коллежларининг ташкил этилиши билан Сурхондарё вилоятида транспорт соҳаси учун ўрта махсус маълумотли кадрлар тайёрловчи ўқув юртлари очила бошланди. Айниқса, ихтисослаштирилган касб-ҳунар коллежларининг очилиши муҳим аҳамиятга эга эди. Негаки, бу коллежлар транспорт тизими учун ўрта бўғиндаги мутахассисларни тайёрлаб берар эди. 1998-2012 йилларда вилоят бўйича жами 9 та ихтисослашган ўқув юрти ташкил этилди<sup>47</sup>.

Мустақиллик йилларида Сурхондарё транспорт корхоналари ишчиларининг моддий аҳволини яхшилаш, уларнинг турмуш даражасини оширишга алоҳида эътибор қаратилди. Сабаби вилоят ҳудудидан Халқаро ва Республика аҳамиятидаги йўллар ўтган бўлиб, автойўлларни талаб даражасида сақлаш катта куч ва маблағни талаб қилар эди. Йўл транспорт бошқармалари ўзларига юклатилган улкан масъулиятли вазифаларни тўғри англаган ҳолда, транспортчиларнинг моддий аҳволини яхшилашни ҳам ўз ўрнига қўя олдилар.

Жумладан, 1993 йил 1 апрель ҳолати бўйича Термиз ободончилик бошқармасида 97 киши ишлаган. Шундан 78 ишчи, 19 муҳандис-техник ва хизматчи ходимлардир. 1991 йилда 16 та оилага, 57 бола учун 31980 сўм, 1992 йилда 25 та оилага 125 та бола учун 68623 сўм 75 тийин пул тўланган. 1993 йилда нафақа олиш учун 53 та ариза келиб тушган. Нафақа пуллари ўз вақтида тўғри тўланган. Бошқарма 1991 йил иккинчи ярмида 6,3 минг сўм, 1992 йилда 43,8 минг сўм, 1993 йил 1 чоракда 29,2 минг сўм моддий ёрдам кўрсатган. Моддий ёрдам ва бошқа мукофотлар буйруққа асосан касаба уюшма қўмитаси билан келишилган ҳолда берилган<sup>48</sup>.

1994 йил сентябрь ҳолати бўйича Шеробод автомобиль йўллари

<sup>46</sup> Сурхондарё вилояти давлат архиви, 70-фонд, 1-рўйхат, 58-иш, 23-24-варақлар.

<sup>47</sup> Сурхондарё вилоят ҳокимлиги ўрта махсус, касб-ҳунар таълими бошқармасининг жорий архиви, 2012 йил. 2-хужжат, 1-баённома, 14-16-варақлар.

<sup>48</sup> Сурхондарё вилоят ҳокимлигининг жорий архиви, 1016-фонд, 1-рўйхат, 2-иш, 10-15-варақлар.

бошқармасининг асосий соҳада ишловчилар сони 107 кишидан иборат бўлди. Уларнинг ўртача ойлик иш ҳақи 16748 сўмга тўғри келди. Асосий соҳада 9 ойликда 11974,5 сўм фойда кўрилди. Рентабеллик 8,56% ни ташкил қилди. Ўртача ойлик иш ҳақи 15307 сўм бўлди. Аҳолига пуллик хизмат кўрсатиш режаси 13 минг сўм ўрнига 16100 сўмга, ёки 122% га бажарилди. Йўл хизматида ишловчилар 50 кишини ташкил қилди<sup>49</sup>.

## ХУЛОСА

«Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар ((XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)» мавзусини ўрганиш асосида қуйидаги хулосаларга келинди:

1. Россия империяси ва Совет ҳукумати томонидан Сурхон воҳасида транспорт тизимини ташкил этиш ва ривожлантиришдан кўзланган мақсадлари асосан Марказ манфаатларига қаратилганлиги аниқ далиллар асосида очиқ берилган.

2. Транспорт тизимининг воҳага кириб келиши ва ривожланиши Россия-Англия, Совет-Афғонистон ўртасидаги минтақавий кураш шароитида содир бўлди. Бу жараёнда темир йўл, дарё ва ҳаво транспортини зудлик билан ривожлантириш учун маблағлар ажратилган, бу эса ички ва ташқи савдони ривожлантиришда транспорт тизими иштирокини таъминлаш учун имконият яратган.

3. Совет ҳукумати томонидан транспорт тизимида олиб борилган сиёсат асосан хом ашёни Марказга етказиб беришга қаратилган эди. Транспорт соҳасидаги қурилишлар фақат Марказ манфаатларига мос келадиган йўналишларга қаратилган эди.

4. Совет ҳокимияти йилларида Сурхон воҳасида ички йўлларни қуриш учун зарур бўлган маблағлар етарлича ажратилган. Аммо шунга қарамадан, магистраль йўллар асосан йирик пахтакор районларидагина қурилган. Тоғ ва тоғ олди қишлоқларига аҳамият берилмаслиги туфайли уларнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишида жиддий муаммолар юзага келган.

5. Совет давлати Ўзбекистонда миллий камситиш сиёсатини ўтказар экан, маҳаллий аҳоли орасидан транспорт тизими учун малакали мутахассисларни тайёрлашга аҳамият бермаган. Ҳудудда транспорт соҳаси бўйича мутахассис тайёрлаш ўрнига СССРнинг Европа қисмидан тайёр кадрлар олиб келиш авж олдирилган. Оқибатда маҳаллий ёшларнинг транспорт соҳасига бўлган қизиқиши пасайган. Воҳа транспорт тизими ишчи-хизматчиларининг асосий қисми четдан келган мутахассислардан иборат бўлиб қолган.

6. Воҳада етиштирилган пахта ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини марказий саноат корхоналарига тез ва арзон етказиш учун автомобиль воситаларидан мақсадга мувофиқ фойдаланилган. Аммо бу соҳани модернизация қилиш талаб даражасида бўлмаган. Мазкур ҳолат иш унумдорлигининг пасайишига сабаб

---

<sup>49</sup> Сурхондарё вилоят ҳокимлигининг жорий архиви, 1016-фонд, 1-рўйхат, 2-иш, 79- варак.

бўлган.

7. Мустақиллик йилларида Сурхон воҳасида транспорт тизими тубдан ўзгариб, жаҳон андозаларига жавоб берувчи замонавий транспорт воситалари билан таъминлана бошлади. Ўзбекистонда замонавий автомобиль саноати вужудга келди. Шунинг ҳисобига технологик жараёнлар маҳаллий шароитларга мослаштирилди.

8. Мустақиллик йилларида соҳада малакали мутахассисларни тайёрлаш, муҳандис-техник ходимларнинг малакаси ва тажрибасини оширишга эътибор кучайган. Воҳада замонавий транспорт-коммуникация лойиҳаларини ишлаб чиқиш ва амалиётга жорий этиш, аҳолини иш билан таъминлаш, унинг фаровонлигини ошириш, ҳудудни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш бош мақсад қилиб олинган.

9. Ўзбекистондаги автомобиль ва темир йўлларнинг ривожланишига халқаро йўллар билан боғланиш эҳтиёжи, йўл қурилиши соҳасидаги амалга оширилган ишлар самарадорлиги таъсир кўрсатган.

10. Тизимдаги ишчи-техник ходимларнинг моддий ва маънавий турмушига соҳада амалга оширилган ислохотлар ўз таъсирини ўтказган.

11. Тизимда чет эл инвестициялари асосида қўшма корхоналарнинг фаолият кўрсатиши мазкур ҳудудда йўл қурилиши ва транспорт хизмати сифатининг яхшиланишига олиб келган. Бу эса воҳа транспорт тизимини технологик жиҳатдан ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этган.

12. Мустақиллик йилларида Республика ва вилоят олий ўқув юртларида транспорт тизими учун юқори малакали мутахассислар тайёрлаш йўлга қўйилган. Транспорт соҳаси ишчи-ходимларини малакали мутахассис сифатида қайта тайёрлаш ишлари замон талаблари асосида такомиллаштирилган.

Юқоридаги натижалардан келиб чиққан ҳолда қуйидаги **таклиф ва тавсиялар** ишлаб чиқилган:

1. Сурхон воҳасида транспорт тизимининг шаклланиши, ривожланиши, соҳадаги ютуқ ва камчиликларни ўзида акс эттирган манбалар асосида ўқув қўлланма, монография, мақолалар яратиш;

2. Сурхон-Термиз халқаро йўллар чорраҳаси йўналишида ички ва халқаро туризм учун махсус сайёҳлик хариталари яратиш, махсус буклетлар ва йўриқномаларни ўзбек ва чет тилларида чоп этиш;

3. Соҳада меҳнат қилган ва унинг ривожига муносиб ҳисса қўшган ходимлар ҳақида тарихий эсдаликлар яратиш, шунингдек, қисқа ҳажмли “Ибратли умр” мавзусида видеофильмни суратга олиш;

4. Сурхон воҳасида ички ва ташқи туризмни ривожлантириш, туризм салоҳиятини ошириш учун замонавий транспорт хизматини ташкил этиш, автосервис хизматини яхшилаш ва транспорт инфратузилмасини тубдан янгилаш бўйича чора–тадбирларни ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқдир.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ PhD. 03/30.12.2019. Tar.78.02 ПО  
ПРИСУЖДЕНИЮ УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТЕРМЕЗСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА**

---

**ТЕРМЕЗСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**ХИДИРОВ ХОЛМАМАТ ДЖЎРАЕВИЧ**

**ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В УЗБЕКИСТАНЕ: ИТОГИ И  
ПРОБЛЕМЫ (НА ПРИМЕРЕ СУРХАНДАРЬИ XX ВЕКА)**

**07.00.01 – История Узбекистана**

**АВТОРЕФЕРАТ  
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ ДОКТОРА  
ФИЛОСОФИИ (PhD) ПО ИСТОРИЧЕСКИМ НАУКАМ**

**Термез – 2021**

**Тема диссертации на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по историческим наукам зарегистрирована Высшей аттестационной комиссией при Кабинете Министров Республики Узбекистан за № В2018.3. PhD/Tar344.**

Диссертация выполнена в Термезском государственном университете.

Автореферат диссертации на трёх языках (узбекский, русский, английский ((резюме)) размещен на веб-странице ([www.tersu.uz](http://www.tersu.uz)) и на Информационно-образовательном портале «Ziyonet» ([www.ziyonet.uz](http://www.ziyonet.uz)).

**Научный руководитель:**

**Турсунов Сайпулла Нарзуллаевич**  
доктор исторических наук, профессор

**Официальные оппоненты:**

**Саидов Илхом Мухиддинович**  
доктор исторических наук, профессор

**Ведущая организация:**

**Рахмонов Камол Жамолович**  
кандидат исторических наук, доцент  
**Ташкентский государственный  
технический университет имени Ислама  
Каримова**

Защита диссертации состоится «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г. в \_\_\_ часов на заседании Научного совета PhD.03/30.12.2019. Tar.78.02 по присуждению ученой степени доктора философии (PhD) по историческим наукам при Термезском государственном университете. (Адрес: город Термез, улица Баркамол авлод, дом 43, 2-е здание ТерГУ, 4-й этаж. Конференц-зал). Тел.: (99876) 223-13-11; e-mail: [termizdu@umail.uz](mailto:termizdu@umail.uz)

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Термезского государственного университета (зарегистрирована за № \_\_\_\_ ) (Адрес: город Термез, улица Баркамол авлод, дом 43). Тел/факс: 03762217690

Автореферат диссертации разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 года.  
(реестр протокола рассылки № \_\_\_\_\_ от «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 года).

**С.Т. Давлатова**  
Председатель научного  
совета по присуждению учёных  
степеней, д.и.н., профессор.

**Х.Э.Холмунинов**  
Ученый секретарь  
научного совета по присуждению  
учёных степеней, к.и.н. доцент.

**Ш.Б.Шайдуллаев**  
Председатель научного  
семинара при Научном совете  
по присуждению учёных  
степеней, д.и.н.

## **ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))**

**Актуальность и востребованность темы диссертации.** В связи с процессами глобализации, происходящими в мире, усиливается взаимная интеграция, способствуя экономическому росту стран мира. Роль транспорта в этом развитии неопределима, и более широкое использование логистических услуг, развитие внутренних и внешних коммуникационных систем, использование инновационных проектов остается одной из самых актуальных проблем в мире. В частности, заслуживают внимания практическая помощь и рекомендации международных организаций, специализирующихся в области изучения достижений в области транспорта и транснациональных дорог, транспорта и коммуникаций, кемпинговых услуг.

В Великобритании, Франции, России, Японии и Корее, где расположены крупнейшие мировые исследовательские центры, постоянно изучается вопрос создания современных видов транспорта, улучшения технического оснащения, улучшения обслуживания и улучшения психологической службы технического персонала. В частности, позволяет делать выводы из исследований в области модернизации транспортного сектора, создания экономических моделей и подготовки квалифицированных специалистов на основе инновационных идей, повышающих материальную заинтересованность сотрудников.

За годы независимости в стране произошли значительные инновационные изменения в модернизации транспортной системы, либерализации услуг, преодолении существующих проблем, создании новых видов систем безопасности. В связи с этим особое внимание было уделено подготовке высококвалифицированных специалистов, привлечению персонала к современным услугам. «Реализация транспортных и коммуникационных проектов, которые свяжут Центральную Азию с крупными морскими портами и мировыми рынками, должна быть для нас приоритетом»<sup>50</sup>. В процессе изменения этой системы важно проанализировать достижения и недостатки в области транспорта и сделать соответствующие выводы, наладить туристические обмены, увеличить экспортный потенциал регионов, расширить внутреннюю и внешнюю торговлю.

Данная исследовательская работа в определенной степени послужит в реализации задач отраженных в Указах и Постановлениях Президента Республики Узбекистан «О мерах по кардинальному совершенствованию гражданской авиации Республики Узбекистан» за №УП-5584 от 27 ноября 2018 года, «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления автомобильным транспортом» за № ПП-3589 от 6 марта 2018 года, «О создании международного университета туризма «Шелковый путь» №ПП-3815 от 28 июня

---

<sup>50</sup> Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на консультативном совещании лидеров стран Центральной Азии // <https://xs.uz/uzkr/post/ozbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyoevning-markazij-osiyo-davlatlari-rahbarlarining-maslahat-uchrashuvidagi-nutqi>



2018 года, «О мерах по внедрению передовых зарубежных методов организации работ в сфере строительства и эксплуатации автомобильных дорог» за №ПП-4035 от 27 ноября 2018 года, а также задач, изложенных в других нормативно-правовых актах.

**Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики Узбекистан.** Диссертация выполнена в рамках приоритетного направления развития науки и технологий республики I. «Формирование системы социальных, правовых, экономических инновационных идей информированного общества и демократического государства и путей их реализации».

**Степень изученности проблемы.** Литературу по данной теме можно разделить на три группы: 1.Труды, созданные в период Российской империи; 2.Исследования советского периода; 3. Исследования, осуществлённые в Узбекистане в годы независимости.

**К первой группе** относятся в основном статьи, брошюры и сборники востоковедов, историков и военных инженеров, прибывших в Сурханский оазис в колониальный период царской России. В процессе анализа литературы, посвященной транспортной сфере, особенно по истории железных дорог, можно увидеть, что с первых лет колониального господства правящие круги Российской империи уделяли серьезное внимание ускорению вывоза сырья из Туркестана, имеющего важное значение для имперской экономики, а также усилению своего политического и военного влияния в стране<sup>51</sup>. При освещении данного вопроса большое значение имеют исследования И.Гейера, С.Понятовского и М.Фридмана<sup>52</sup>. Кроме того, особое место занимают труды Н.Масальского, А.Дмитриева-Мамонова, М.Терентьева, А.Шахназарова, Н. Верховского, С.Конопко и других ученых<sup>53</sup>. В этих трудах отражены социально-экономические, культурные и политические события жизни во время завоевания Средней Азии царизмом во второй половине XIX в. В них затронуты история Восточной Бухары, в частности и вопросы, относящиеся истории транспорта.

В труде русского военного чиновника и дипломата Д.Логофета отмечается роль транспортной системы в развитии южных районов Бухары, экономическое значение строительства дорог в Восточной Бухаре, важность открытия

---

<sup>51</sup> Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 гг. Из дневников члена посольства д-ра Яворского. Действительного члена Императорского Русского Географического общества. В двух томах. Том I, СПб, 1882.

<sup>52</sup> Гейер И.И. Путеводитель по Туркестану. Издание 1. Типо-литография В.М.Ильина. –Ташкент, 1901. Гейер И.И. Весь русский Туркестан. Издал С.Р.Конопко. –Ташкент, 1908; Понятовский С.К. К вопросу об учреждении мелкого дешевого кредита для хлопководов в Туркестане // Туркестанский сборник. –СПб, 1890. Фридман М.И. Финансовая реформа банков. //Баланс Русско-Азиатского банка на 1 сентября 1916 года // Финансовая жизнь. – Москва, 1917. №33-34.

<sup>53</sup> Масальский В. И. Хлопковое дело в Средней Азии. –СПб., 1892. Дмитриев-Мамонов А.И. Путеводитель по Туркестану и Средней-Азиатской железной дороге. –СПб., 1912. Терентьев М.А. История завоевания Средней Азии. СПб., часть 1-3, 1906. Шахназаров А.И. Сельское хозяйство в Туркестанском крае. –СПб., 1908. Верховский Н.П. Хлопководство в Туркестане и перевозка хлопка по Ташкентской и Средней-Азиатской железным дорогам. –СПб., 1910. Юферьев В.И. Сельскохозяйственный обзор Туркестанского края. –Ташкент, 1911. Конопко С.Р. Туркестанский край. –Ташкент, 1912.

Термезской почтово-телеграфной дороги. Автор также выразил свои мнения об укреплении границ путем строительства железной дороги в Термезе<sup>54</sup>.

В брошюре русского военного инженера А. Ананьева четко изложены цели и задачи политики царизма в стране. В ней содержатся размышления и анализ дорожных и железнодорожных проектов, которые будут служить интересам России<sup>55</sup>.

Хотя упомянутые выше брошюры и сборники содержат интересную и ценную сведения о проникновении Российской империи в Среднюю Азию и формировании транспортной системы, их взгляды краткие и поверхностные. Несмотря на это, можно получить статистические данные из этих работ и определить цель строительства железной дороги в регионе Российской империей.

**Вторая группа** литературы содержит научный анализ и сведения о формировании транспортной системы Сурханского оазиса, ее роли в политической, экономической и культурной жизни<sup>56</sup>.

В литературе, изданных в 1920-1930-годы политика Российской империи в стране была оценена как «колониальной», и вопросы, связанные с этим процессом, были выражены с точки зрения советской власти. В число произведений, созданных в этот период, можно включить исследования А.Асаткина, И.Севостьянова, А.Демидова, Е.Федорова, П.Галузо, В.Лаврентьева и других<sup>57</sup>.

В 50–80-е годы XX века было написано много литературы, в которой дана оценка экономической политики Российской империи в Туркестане и появлению транспортной системы. Среди них, особо следует отметить научные труды М.Рожковой, А.Аминова, П.Ковалева, М.Вексельмана и других<sup>58</sup>. Также некоторые работы, посвященные обучению местных рабочих и кадров, были изучены со сравнительно-аналитической и критической точки зрения<sup>59</sup>. В них

---

<sup>54</sup> Логофет Д.Н. Страна бесправия. Бухарское ханство и его современное состояние. –СПб., 1912.

<sup>55</sup> Ананьев А. Г. Орошение Шерабадской долины водами реки Сурхана. – Ташкент, 1911.

<sup>56</sup>Кастальский Б.Н. Историко-географический обзор Сурханской и Ширабадской долин // Вестник ирригации. – Ташкент, 1930. – № 2, № 3. № 4; Лунин К. История города Термеза // Исторический журнал. – Москва, 1944, № 4.

<sup>57</sup> Асаткин А. Очерки хозяйственной жизни Туркеспублики. –Ташкент, 1921. Севостьянов И. Хлопководство и хлопковая промышленность Туркестана. –Москва, 1921; Демидов А.П. Экономические очерки хлопководства, хлопковой торговли и промышленности Туркестана. –Москва, 1922; Федоров Е. Очерки национально-освободительного движения в Средней Азии. –Ташкент, 1925; Галузо П.Г. Вооружение русских переселенцев в Средней Азии (исторический очерк). –Ташкент, 1926; Юферьев В.И. Хлопководство в Туркестане. –Ленинград, 1925; Галузо П. Г. Туркестан – колония. –Москва, 1929; Лаврентьев В. Капитализм в Туркестане (буржуазная колонизация Средней Азии). – Ленинград, 1930.

<sup>58</sup> Рожкова М. К. Экономическая политика царского правительства на Среднем Востоке во второй четверти XIX века и русская буржуазия. – Москва: АН СССР. 1947; Аминов А. Экономическое развитие Средней Азии (колониальный период). – Ташкент: Госиздат УзССР, 1959; Ковалев П.А. Революционная ситуация 1915–1917 гг. и её проявления в Туркестане. – Ташкент: Фан, 1974; Вексельман М.И. Российский монополистический и иностранный капитал в Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1987.

<sup>59</sup> Народное образование, наука и культура в СССР. – Москва: Статистика, 1971; Насырходжаев С. Интеллигенция Узбекистана и её роль в строительстве коммунизма. –Ташкент: Узбекистан. 1972; Он же. Ўзбекистоннинг социализмга ўтиши. –Тошкент: Ўзбекистон, 1972; Қорабоев С. Ўзбекистонда ленинча индустриалаштириш тажрибасидан. –Тошкент: Ўзбекистон. 1974; Хидоятлов Г. Национальный вопрос в СССР. – Ташкент: Узбекистан. 1991.

подробно анализируется колониальная политика Российской империи в Туркестане и ее влияние на социально-экономическую жизнь народов региона. В произведениях А.Аксенова, З.Ахмаджановой, В.Суворова, Р. Шмидта, И.Гафуржановой и А.Яковлева также анализируется строительство железнодорожных сетей в Средней Азии, размещение русского капитала в проектах строительства железных дорог, переселение русскоязычного населения в регион, роль железных дорог во внутренней и внешней торговле Российской империи<sup>60</sup>.

Результаты проведенных работ в области железнодорожного и автомобильного транспорта, особенности городской транспортной сети анализировались в научных исследованиях М.Рахимова, Н.Азизовой, М.Аликулова и С.Турсунова<sup>61</sup>.

Сведения по этой теме также отражены в статистических работах, опубликованных в эти годы. В них показана роль развития транспортной системы в Сурханском оазисе и ее роль в народном хозяйстве сравнительно-статистическими методами<sup>62</sup>. Следует отметить, что данные источники были представлены с точки зрения коммунистической идеологии, положительно оценивали достижения советской власти в области транспорта с учетом интересов Центра, существующие недостатки не комментировали или носили поверхностный характер.

**К третьей группе** можно отнести научную литературу и исследования, созданные за годы независимости. В этих исследованиях анализируются изменения в транспортной системе региона, реализация реформ и целевых проектов в данной сфере, запуск и локализация промышленных комплексов в системе, изменения в современном образовании и управлении, социально-экономическом и культурном положении работников<sup>63</sup>.

---

<sup>60</sup> Яковлев А. Экономические кризисы в России.– Москва, 1955; Аксёнов А. Строительство Оренбургско-Ташкентской железной дороги (1901-1905 гг) // Ученые записки Оренбургского государственного педагогического института им. В.П.Чкалова. Серия историко-философская. Вып. 13. Оренбург, 1958; Гафурджанова И. Из истории строительства Ферганской железной дороги (1900-1917 гг). – Ташкент, 1961; Суворов В. Социально – экономическое развитие Туркестанского края в конце XIX– начале XX в. в связи со строительством железных дорог. Автореф. дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1963; Шмидт Р. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края 1880–1914 гг. – Ташкент, 1965; Ахмеджанова З. К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии. (1881-1917 гг). – Ташкент, 1965.

<sup>61</sup> Рахимов М. История основания и развития социалистического города Бекабада (1942-65гг.). Автореф. дисс. кан. ист. наук. – Ташкент, 1965; Азизова Н.Х. История основания и развития социалистического города Янгиюля (1934-65 гг). Автореф. дисс. канд. ист. наук. – Ташкент, 1973; Аликулов. М. К истории развития социалистического города Термеза (1946-1975 гг). Автореф. дисс. кан. ист. наук. –Ташкент, 1979; Турсунов С. Н. История развития новых социалистических городов Узбекистана Денау и Шерабада. Автореф. дисс. кан. ист. наук. – Ташкент, 1985.

<sup>62</sup> Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. – Ташкент: Узбекистан. 1964. –С.379; Узбекистан за годы восьмой пятилетки (1966-1970 гг.). –Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1971. Узбекистан за годы девятой пятилетки (1971-1975 гг.). – Ташкент: ЦК КП Узбекистана, 1976; Народное хозяйство Узбекской ССР за 50 лет. – Ташкент: Узбекистан, 1974; Руководство компартии Узбекистана коммунистическим воспитанием масс. – Ташкент: Узбекистан, 1981; Народное хозяйство Узбекской ССР в 1985. –Ташкент: Узбекистан, 1986.

<sup>63</sup>Ахметов Л., Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. – Ташкент: Мехнат, 1991; Первушин С. Об одной из глубинных причин кризисного состояния советской экономики. // Вопросы экономики. 1991, №8. 10;

Среди литературы этого периода особое место занимают научные исследования К. Раджабова. В исследовании подробно освещается об истории транспортной сети Сурхандарьинского оазиса в 1920-1930 гг.<sup>64</sup>. Научные труды профессора С. Турсунова дают ценную информацию о развитии транспортной системы Сурхандарьинской области<sup>65</sup>. Также в работах Р.Халиковой, Э.Кабулова анализируется проделанная работа по строительству железных дорог в Бухарском эмирате<sup>66</sup>.

В целом произведения, созданные в годы российского колониализма и советской власти, охватывают существующие политические интересы. Специальных исследований по истории транспортного сектора Сурхандарьинского оазиса не проводилось. Это определяет актуальность выбранной темы.

**Связь темы исследования с планами научно-исследовательских работ высшего учебного заведения.** Диссертационная работа выполнялась в рамках научно-исследовательского плана Термезского государственного университета АТД-1 «История государственности Узбекистана: отношения и взгляды» (2021 - 2015 гг.).

**Цель исследования** - раскрыть историю становления и развития транспортной системы Сурханского оазиса.

**Задачи исследования:**

раскрыть сущность экономических, военно-стратегических интересов, предусмотренных в развитии транспортной системы в оазисе и изменениях в транспортной системе;

показать подготовку квалифицированных специалистов в системе, демонстрация их материального и социального образа жизни на основе научного анализа;

проанализировать строительство транспортной системы в регионе во времена Российской империи и ее целей и интересов;

раскрытие проделанной работы в сфере транспорта и дорожного строительства и ее результатов;

анализ программ бурного развития транспортной отрасли в советское время, первых результатов в сфере автомобильного и воздушного транспорта, подготовка квалифицированных специалистов;

---

Зиядуллаев С. Экономические реформы в Узбекистане в действии. – Ташкент, 1994; Зайнутдинов Ш. Некоторые теоретические вопросы экономических реформ // *Общественные науки в Узбекистане*. – Ташкент, 1997. № 5; Райзберг Б. А. Основы экономики и предпринимательства. – Москва: Просвещение, 1995; Арсенов В.И. Развитие транспортных систем. // *БТИ*. – Москва, 2001. Вып 77; Аликариев С., Кузиев А. Экономико-математическая модель задачи развития полигона транспортной сети и методика её решения // *Сб. науч.трудов ТИИЖТ.-Ташкент*, 2004; Алланов К., Абдуназаров Х. Развитие производительных сил Сурхан – Шерабадской долины Узбекистана // *Проблемы освоения пустынь (Ашхабад)*. 2003. №1.

<sup>64</sup> Ражабов Қ. Ҳайдаров М. Туркистон тарихи. – Тошкент: Университет, 2002.

<sup>65</sup> Турсунов С.Н. Қобилов Э. Муртазаев Б ва бошқалар Сурхондарё тарихи. – Тошкент: Шарқ. 2004; Жарқўрғон. – Тошкент: Фан, 2008; Денов.–Тошкент: Фан, 2009; Бойсун. –Тошкент: Akademyhashr. 2011.

<sup>66</sup> Холикова Р. Россия-Бухоро: тарих чоррахасида. –Тошкент: O'qituvchi, 2005; Қобулов Э. Сурхон воҳаси хўжалиги. – Тошкент: Академнашр, 2012.

изучение изменений в транспортной системе, строительство и реконструкция дорог в первые годы независимости, формирование новой современной транспортной инфраструктуры;

проанализировать социально-экономических проблем в транспортной системе оазиса;

анализ отношения к работникам транспортной системы и их влияния на материальный и духовный образ жизни и его результатов;

разработать рекомендации на основе научных результатов исследования.

**Объект исследования** – становление, развитие и проблемы транспортной системы Сурханского оазиса.

**Предмет исследования** - работа, проводимая в транспортной системе Сурханского оазиса, и ее результаты, а также процессы, связанные с состоянием социально-экономического и культурного уровня жизни работников отрасли.

**Методы исследования.** В исследовании использовались такие методы, как сравнительный анализ, проблемно-хронологический, регионально-географический, статистический и комплексный анализ, а также проблемный подход.

**Научная новизна исследования заключается в следующем:**

доказано, что транспортная система в Сурханском оазисе привлечена на строительство внутренних и магистральных дорог для крупных хлопковых районов, не было уделено значительного внимания горным и предгорным территориальным дорогам, автомобильные средства использованы для быстрой и дешёвой доставки хлопка-сырца и сельскохозяйственной продукции в центральные промышленные предприятия, из-за несоответствия требованиям к модернизации отрасли эффективность труда оставалась на низком уровне;

доказано, что условия территориальных противоречий способствовали возникновению в оазисе современной транспортной системы и развитию этой отрасли между Россией–Англией, Советами и Афганистаном, куда были выделены средства, следствием которого была развита железная дорога, речной и воздушный транспорт, а это в свою очередь создала возможность участия транспортной системы в развитии внутренней и внешней торговли;

выявлено, что в результате коренных изменений в транспортной системе оазиса в годы независимости были доставлены современные транспортные средства, отвечающие мировым стандартам, а открытие совместных предприятий на основе иностранных инвестиций в системе стало толчком в улучшении качества дорожного строительства и транспортных услуг;

доказано подготовка в отрасли квалифицированных специалистов, повышение профессионального опыта инженерно-технических сотрудников, внедрение в практику современных транспортно-коммуникационных проектов, обеспечение населения работой, повышение материальной и духовной жизни, также, в годы независимости осуществлены работы по переподготовке рабочих–служащих транспорта в качестве квалифицированных специалистов.

**Практические результаты исследования** заключаются в следующем:

Резюмируются проникновение транспортной системы в оазис в результате усиление англо-русского соперничества в Средней Азии, транспортировка сырья, цели прямого выхода России к Индийскому океану.

Описываются возможности контроля советско-афганской границы, соединения железной дороги Термез-Бухара-Ташкент, а также поставки вооружения и воинских частей во время военно-стратегического марша на Кабул.

**Достоверность результатов исследования** определяется тем, что проблема сформулирована четко, используются достоверные исторические источники и архивные материалы, основные результаты диссертации опубликованы в отечественных и зарубежных изданиях, результаты внедрены на практике и подтверждены компетентными органами.

**Научная и практическая значимость результатов исследований.** Научная значимость исследования объясняется первым научным выводом результатами и проблемами в транспортной сферы Узбекистана на примере Сурханского оазиса, обогащением сведений по истории отрасли.

Практическая значимость исследования – подготовка аналитических данных о транспортной системе Узбекистана, преподавание спецкурсов по истории отрасли в средних и высших учебных заведениях, послужит в создании учебников, брошюр, монографий, в выполнении научно-практических проектов.

**Внедрение результатов исследований.** На основе научных результатов изучения истории транспорта в Сурханском оазисе в XX веке:

Собранные данные о политических, экономических, военно-стратегических планах Российской империи и советского государства в Сурханском оазисе в XX веке и их результатах, о роли транспорта в обеспечении безопасности границ, усилении военного и оборонного потенциала, особенностях развития транспортной системы оазиса использовалась в программе «Такдимот» на телеканале «O‘zbekiston tarixi» (Утверждено письмом Национальной телерадиокомпании Узбекистана от 20 марта 2020 года 02-10-622). По результатам исследования зрителям была предоставлена объективная информация о деятельности транспортной сферы, что позволило повысить историческое сознание и мировоззрение населения, особенно среди молодежи;

Вторая новинка исследования – источники о политике советского правительства в транспортной системе по выходу на международные торговые пути через Сурханский оазис и транспортировке дешевого сырья в Центр, изменения в отрасли и военно-стратегических интересов было широко использовано в пополнение фондов выставочных залов посвященных царской России, Советской эпохи и годы независимости Термезского государственного музея-заповедника (Утверждено письмом Министерства культуры Республики Узбекистан от 15 июня 2021 года №-04-12-04-2939). Научные результаты обогатили экспозиции музея как в научном, так и в практическом плане, а также дали новую информацию о возникновении и развитии транспортной системы в Сурханском оазисе.

**Апробация результатов исследования.** Результаты исследования обсуждались на 13 научно-практических конференциях, в том числе на 9 международных и 4 национальных.

**Опубликованность результатов исследования.** По теме диссертации опубликовано всего 28 научных работ, в том числе 1 монография (в соавторстве), 4 статьи в научных публикациях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, 3 статей в зарубежных изданиях, 9 в международных конференциях, 7 в национальных журналах и 4 в научных конференциях.

**Общий объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, а также приложений. Исследовательская часть диссертации составляет 137 страниц.

### **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во вводной части обосновывается актуальность темы исследования, периодические границы работы, степень изученности проблемы, цели и задачи, источниковая база, научная новизна. Описаны теоретико-методологические основы, практическая значимость, научные результаты и исследовательская апробация диссертации.

Первая глава диссертации озаглавлена «**Формирование транспортной системы Сурханского оазиса и его экономическое и политическое значение**». В первом параграфе – «**Формирование железнодорожного транспорта в Сурханском оазисе и ее ранние этапы развития**» – анализируется формирование и развитие транспортной системы в Сурханском оазисе. Первая железная дорога в Узбекистане была построена в 1881-1888 годах от станции Фароб Закаспийской железной дороги до Самарканда. Эта железная дорога была предназначена царской Россией для укрепления южных границ империи.

В письме № 2619/131 от 30 января 1910 г., адресованном Министром иностранных дел России А. П. Извольским Российскому императору Николаю II был поставлен ряд вопросов. Первый - это необходимость предотвращения будущих конфликтов между Россией, Великобританией и Афганистаном из-за Туркестана, второй - создание возможностей для России иметь прямой выход к Индийскому океану в будущем, а третий - укрепление бухарско-афганской границы. Была указана необходимость строительства железнодорожной линии от Бухары до Термеза и соединить Среднеазиатскую железнодорожную линию с Московской сетью<sup>67</sup>.

Под прямым давлением России 10 апреля 1910 года эмир Бухары Абдулахадхан согласился с этим, и решение о строительстве железной дороги из Бухары в Термез было принято на заседании правительства России<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Национальный архив Узбекистана, ф. И-303, оп. 2, д.159, л.12.

<sup>68</sup> Турсунов С Н., Саидов Б. Термиз йилномаси. –Тошкент: Шарк, 2001. – Б.22.

15 июня 1912 года бухарский эмир подписал окончательный договор с владельцем крупнейшего предприятия, железнодорожным инженером Н. Ковалевским на строительство железной дороги. В январе 1913 года Ковалевский учредил «Акционерное общество по строительству железной дороги Бухара-Термез»<sup>69</sup>. Строительство железной дороги Бухара-Термез было разрешено в 1913 году. В начале 1914 года инженеры начали подготовку к строительству железной дороги в Сурханском оазисе. В строительстве железной дороги Бухара-Термез приняли участие не только русские специалисты, но и иностранные специалисты, в частности, из Италии и Австрии.

Основными рабочими на строительстве были местные жители. Первый тоннель был построен в июне 1915 года, а к 16 июня 1916 года была сдана в эксплуатацию 573-верстная железная дорога Когон-Самсоново-Термез<sup>70</sup>. Запуск этой железной дороги стал практическим результатом военно-экономической стратегии России, для выхода к Индийскому океану, и заложил основу для будущего завоевания Афганистана, Ирана и Индии и укреплении российской колонизации на Востоке. Кроме того, эта дорога должна была на много лет превратить Сурханский оазис в источник дешевого сырья для российской промышленности и служить для транспортировки его природных ресурсов.

После окончания гражданской войны были приняты необходимые меры по восстановлению разрушенной железнодорожной сети в стране. В частности, особое внимание было уделено созданию единого железнодорожного узла в Среднеазиатских республиках. Для этого в 1925 году была запущена железная дорога Амударья (Самсоново)-Термиз. В 1929–1932 годах была построена железная дорога Термез-Душанбе протяженностью 248 км, которая была просоединена к железнодорожной сети Узбекистана.

Во втором параграфе первой главы - **«Значение транспортных сетей в экономике оазиса»** - научно анализируется роль водного, железнодорожного и воздушного транспорта в экономике области.

С древних времен водный транспорт играл важную роль в экономике оазиса. В свое время это учитывали и царские чиновники. Строительство российских военных городков на реке Амударья в первую очередь предназначалось для соединения их водным транспортом. Для этого в 1888 году была создана Амударьинская военная флотилия. Из Петро-Александровска (ныне Турткуль) в Карки начали курсировать пароходы «Царь» и «Царица», а также баржи «Петербург» и «Москва»<sup>71</sup>.

Хотя Амударьинская флотилия была организована в военных целях, это также положительно сказалось на развитии торговли. Об этом говорил генерал-губернатор Туркестана: «Создание Амударьинской флотилии означает наш полный и неотъемлемый суверенитет над Амударьей для всех и каждого»<sup>72</sup>.

<sup>69</sup> Турсунов С. Н., Саидов Б. Термиз йилномаси. – Б. 27.

<sup>70</sup> Турсунов С. Кобилов Э, Муртазаев Б. Сурхондарё тарихи. –Тошкент: Шарқ, 2004. – Б.210.

<sup>71</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп. 32, д.12, л. 12.

<sup>72</sup> Кабулов Э.А. Место долины Сурхан в торговых сношениях России с восточными странами // Universum:



В августе 1894 года первая группа катеров прибыла в Термез из Чорджоу для охраны почты и груза. Затем они проплыли два километра вглубь Сурхандарьи и разбили лагерь. Поздней осенью, когда уровень воды в реке Сурхандарья снизился, лагерь остался на суше. Поэтому в 1896 году лагерь перенесли на берега Амударьи. С развитием водного транспорта в Амударье были построены и введены в эксплуатацию крупные мастерские по ремонту судов в городах Ходжайли и Термез.

В целях повышения технического и эксплуатационного обслуживания судов была проделана большая работа по их переоборудованию и ремонту. В 1950-х годах Термезский речной порт был оснащен новым оборудованием. После этого стало возможным перевозить товары напрямую железнодорожным и водным транспортом. В результате грузоперевозки достигли 282 000 тонн, количество трудоемких грузов в порту сократилось, а 243 000 тонн груза было погружено на суда с использованием комплексных механизаций<sup>73</sup>.

Для демонстрации преимущества своей системы, советское правительство широко использовало транспортные средства. В частности, были организованы специальные «Агитпоезда» для проведения пропагандистской и массовой организационной работы среди населения<sup>74</sup>.

В Сурхандарьинской области особое внимание было уделено подготовке инженеров и техников в транспортном секторе. Основанный в 1972 году Ташкентский автомобильно-дорожный институт начал подготовку специалистов с высшим образованием по 12 направлениям, необходимых для транспортной системы Узбекистана. Кроме того, для подготовки специалистов в транспортной сфере в 1945 году в Коканде, в 1965 году в Нукусе, в 1969 году в Бухаре, в 1981 году в Ургенче, в 1986 году в Ташкенте были созданы автомобильно-дорожные техникумы<sup>75</sup>.

Сурхандарьинский воздушный транспорт также имеет свою историю развития. Первый аэропорт в Сурхандарьинской области был построен в 1943 году в Термезе, и с тех пор осуществляются пассажирские перевозки. С 1952 года были организованы регулярные пассажирские рейсы с ежедневным обслуживанием<sup>76</sup>. В Термезском аэропорте были созданы новые зоны обслуживания, увеличилась дальность полета самолетов. Например, если в 1940 году из аэропорта Термеза было осуществлено 9,2 тысячи километров полёта, а к 1975 году этот показатель вырос до 58,3 тысячи километров<sup>77</sup>.

Авиация стала важной отраслью в результате перевозки грузов народного хозяйства и оказания услуг сельскому хозяйству. В частности, из Термезского аэропорта на грузовых самолетах было перевезено 2,6 тысячи тонн грузов в 1940

---

общественные науки: электронный научный журнал. 2015. № 1-2 (12). – С. 9.

<sup>73</sup> Турсунов С. Қобилов Э, Муртазаев Б. Сурхондарё тарихи. – Б. 381.

<sup>74</sup> Ахметов Л, Горелкин А. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. –Ташкент: Мехнат, 1991. – С.282.

<sup>75</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 70, оп. 1, д. 56, л.69.

<sup>76</sup> Турсунов С Н. Саидов Б. Термиз йилномаси. – Б. 28.

<sup>77</sup> Народное хозяйство Узбекской ССР в 1975 году. –Ташкент: Узбекистан, 1976. – С. 233.

году, 42,5 тысячи тонн в 1965 году, 41,1 тысячи тонн в 1970 году, 46,1 тысячи тонн в 1973 году, 51,6 тысячи тонн в 1975 году<sup>78</sup>. В 1975 году Термезский авиационный отряд территориального управления гражданской авиации Узбекистана выполнил полугодовой план по перевозке грузов на 103%, а по пассажирским перевозкам - на 118,4%.

Услуга оказывалась на маршрутах Термез - Москва, Термез - Андижан - Алматы, Термез - Ашхабад - Минводы, Баку - Термез - Душанбе, Термез - Самарканд - Наманган - Фергана, Термез - Самарканд-Андижан. Но кризис советского государства отрицательно сказался на отрасли. В 1991 году в Термезском аэропорту было обслужено 97,2 тысячи пассажиров, план по грузовым авиаперевозкам был выполнен на 79,5%<sup>79</sup>.

В заключение следует отметить, что политика Российской империи и советского правительства в области транспорта заключалась в подготовке сырья и отправке его на центральные промышленные предприятия, что было объективно проанализировано на основе научных источников.

Вторая глава диссертации названа **«Развитие автомобильного и дорожного строительства в транспортной системе и его роль в народном хозяйстве»**. В его первом параграфе—**«Формирование автомобильного транспорта и его роль в социально-экономическом развитии»**—научно проанализировано развитие автомобильного транспорта в Сурханском оазисе.

Автомобиль самый удобный вид транспорта для поездок на короткие расстояния. В связи с этим особое внимание было уделено строительству дорог в Сурханском оазисе, необходимых для развития автомобильного транспорта. В 1940 году по решению правительства республики началось строительство автомобильной магистрали Ташкент-Термез (Большой Узбекский тракт), протяженностью 708 км. Строительство было завершено в течение 4 месяцев. Из них 376 км были построены и сданы в эксплуатацию дорожниками Ташкентской, 222 км Самаркандской и 162 км Бухарской областей<sup>80</sup>. В послевоенный период 1945-1949 годов объем грузовых и пассажирских перевозок увеличился. За эти годы в республику было доставлено 9548 новых грузовых автомобилей.

В годы восстановления экономики после Второй мировой войны все большее внимание уделялось автобусным пассажирским перевозкам. В регионе появились первые новые марки транспорта. Однако автобусное сообщение было неудовлетворительным: в Термезе и Денау работали только два автобуса<sup>81</sup>. В Сурхандарьинской области автобусное сообщение составляло 1,3 процента на душу населения<sup>82</sup>, одно из самых низких в Советском Союзе.

В 1950-60 гг. автобусное сообщение с населением Узбекистана несколько улучшилось. В 1955 году в Термезе было создано производственное

<sup>78</sup> Народное хозяйство Узбекской ССР в 1975 году. – С. 233.

<sup>79</sup> Газета «Сурхон тонги». 1991 йил 5-декабр, № 186. – Б.2.

<sup>80</sup> Сурхандарьинской областной государственной архив, ф. 361, оп. 1, д. 14, л.19.

<sup>81</sup> Советский Узбекистан за 40 лет. Статистический сборник. –Ташкент: Узбекистан, 1964. – С. 240.

<sup>82</sup> Советский Узбекистан за 40 лет. – С. 240.

объединение «Сурхандарётранс» при Министерстве автомобильного транспорта и автомобильных дорог Узбекистана<sup>83</sup>, и были доставлены автобусы ЗИС.

В южных хлопководческих районах было налажено автобусное сообщение и открыты новые маршруты. Организованы автобусные маршруты в Кызырик, Бандихан, Гагарин, Кумкурган и Алтынсай. Автовокзалы были построены и введены в эксплуатацию в Шерабаде, Бойсуне, Комсомолабаде (ныне Халкабад), Джаркургане, Учкизиле и Сариосие. Запущены автобусы ЛАЗ, ПАЗ и легковые такси ГАЗ-24. В 1980-х годах пассажиропоток и грузовые перевозки автомобилями возросли. В 1981 году грузооборот в регионе увеличился на 13% по сравнению с 1980 годом или в общей сложности на 686,8 тысячи тонн, пассажирооборот увеличился на 9% по сравнению с 1980 годом, и составил 636,9 пассажиро-километра<sup>84</sup>.

Однако транспортные услуги в горных селах Сурханского оазиса не были хорошо организованы. В результате неспособности маршрутов удовлетворить потребности населения пассажирский транспорт оказался неудовлетворительным. Услуга перевозки пассажиров на личном автотранспорте была строго запрещена. По этой причине автобусы и такси в Сурхандарьинской области обслуживали всего 21% населения.

В годы перестройки транспортная система Сурхандарьинской области переживала кризис. В связи с перебоями в поставках транспортные предприятия и объединения не смогли выполнить поставленные перед ними задачи. Существующие 50 отделов автомобильного транспорта в Сурхандарьинской области выполнили государственный план на 1985-1987 годы только на 78,3%. В 1990 году в Сурхандарьинской области было перевезено 3,6 млн. тонн грузов. Но это было намного меньше, чем планировалось. Автопредприятие «Совавто-Термез» также не выполнил своих планов<sup>85</sup>. Поскольку предприятие получала снабжение от Министерства специального транспорта в Москве, из-за кризиса произошел сбой в поставках. Таким образом, в конце 1980-х годов Сурхандарьинская транспортно-дорожная техника столкнулась с огромными проблемами<sup>86</sup>.

Транспортные организации в регионе не смогли выполнить 101,5 тысячи автобусных маршрутов в 1989 году, 113,5 тысячи автобусных маршрутов в 1990 году, или в среднем 327 ежедневных автобусных маршрутов. В среднем ежедневно не выполнялись 327 автобусных рейсов<sup>87</sup>. В Сурхандарьинской области в 1991 году коэффициент использования автомобилей снизился на 4,0% по сравнению с 1989 годом. Автобусы не ездили 8940 раз, а легковые такси 2580 раз. В 1988-1990 годах количество автобусов составило более 1800, не было

---

<sup>83</sup> Сурхон воҳасининг ижтимоий-иқтисодий, моддий ва маънавий маданияти // Республика илмий-амалий анжумани. – Тошкент: Ирак уо'ли полиграф МЧЖ, 2011. – Б 202.

<sup>84</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 361, оп. 1, д. 5, л. 44.

<sup>85</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 361, оп. 1, д. 9, л. 36.

<sup>86</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 33, оп. 32, д. 31, л. 28.

<sup>87</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 70, оп. 1, д. 17, л. 29.

поступлений 80 автобусов<sup>88</sup>.

Во втором параграфе второй главы – **«Значение дорожного строительства в транспортной системе»** – анализируется состояние дорожного строительства в области. В 1920–1930-х годах связь между жителями Сурханского оазиса осуществлялась на телегах по грунтовым дорогам и тропам. Такая ситуация продолжалась до 1932 года. В результате увеличения производства хлопка и других сельскохозяйственных продуктов из года в год, внимание также было уделено и дорожному строительству. В 1930 году через реку Тупаланг был построен 150 метровый мост. Завершено строительство главной дороги, соединяющий Сариасийский, Денауский, Шурчинский и Джаркурганский районы. В 1935–1936 годах с этой дороги в конном экипаже и на верблюдах перевозили кирпичи для строительства города Душанбе<sup>89</sup>.

Преобразование Сурханского тракта в черную гравийную дорогу началось в 1956 году. Дорога Термез-Шерабад была превращена в гравийную дорогу в 1960 году, а дорога к границе Кашкадарьи была превращена в гравийную в 1964 году. Таким образом, роль и значение транспортных сетей в народном хозяйстве Узбекистана возросли. Были построены и введены в эксплуатацию новые асфальтные дороги для развития транспорта<sup>90</sup>.

В Узбекистане строительство дорог в основном велось на вновь освоенных землях и в районах, специализирующихся на выращивании хлопка. В 1985 году в Узбекистане было в общей сложности 80 358 км дорог, из которых 66 673 км – дороги с асфальтобетонным покрытием. Из 7099 тысяч километров дорог в Сурхандарье 5447 км (из 7247 тысяч км дорог соседней Кашкадарьи – 5744 км) состояли из асфальтобетонной смеси.

Хотя в период с 1991 по 1993 год было заасфальтировано и отремонтировано в среднем 253 км дорог, 60% дорог в кишлаках области находились в плохом состоянии<sup>91</sup>. Самое главное, что за годы независимости с учетом интересов местного населения в области дорожного строительства были выделены необходимые средства на строительство дорог в сельской местности.

Третья глава диссертации озаглавлена **«Развитие транспортной системы Сурханского оазиса в годы независимости и его влияние на жизнь населения»**. В первом параграфе, озаглавленном **«Развитие транспортной системы Сурхандарьинской области в конце XX века и его значение»**, анализируются проблемы, накопившиеся в транспортном секторе Сурхандарьинской области в первые годы независимости, и способы их решения.

Накануне обретения независимости транспортная система Сурхандарьинской области столкнулась с серьезными трудностями. Транспортные средства не работали, пассажиропоток также снижался. Это было

<sup>88</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 70, оп. 1, д. 21, л. 8.

<sup>89</sup> Денуский филиал Сурхандарьинского государственного архива, ф. 425, оп. 1, д. 29, л. 31.

<sup>90</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 76, оп. 1, д. 21, л. 30.

<sup>91</sup> Бердиев Х., Эрматов Х. Сурхондарё тарихидан лавҳалар. – Ташкент: Нур, 1993. – Б. 70.

связано с отсутствием автотранспорта и технических запчастей, поставляемых из союзных республик, а также с отсутствием необходимых условий для рабочих. В этой ситуации транспортные и дорожно-строительные предприятия области перешли на работу в соответствии с требованиями рыночной экономики. Несмотря на тяжелые условия, в 1992 году в Сурхандарьинской области автомобильным транспортом было перевезено 94 миллиона тонн хозяйственных товаров и обслужено 88 миллионов пассажиров<sup>92</sup>.

Для координации работы в сфере автомобильного транспорта в марте 1993 года было создано объединение «Сурхондарё автойўл». В объединение вошли 12 районных отделений<sup>93</sup>. Среди них особое значение имеют работы, проводимые дорожно-строительными управлениями Термезского, Шерабадского, Байсунского, Олтинсойского районов. Так как, именно эти предприятия преодолели экономические трудности 1991–1994 годов и перевыполнили поставленные перед ними задачи.

Строительство железной дороги Ташгузор-Байсун-Кумкурбан сыграло важную роль в развитии железнодорожного транспорта республики. При строительстве железной дороги использовались внутренние средства и льготные кредиты японского правительства. Строительство дороги началось в 2003 году и сдано в эксплуатацию в августе 2007 года. За время строительства построено 5 вокзалов, 7 железнодорожных станций, 8 разъездов, 37 мостов. Девять из этих мостов построены на высоте 1500 метров над уровнем моря. Огромный мост длиной 234,2 метра, единственный в Центральной Азии, построен на 81 километре железнодорожной сети. Была построена единственная крытая галерея, чтобы скалы на высокой горе не могли упасть и повредить вагоны поездов в результате стихийных бедствий<sup>94</sup>.

Вновь открытая железная дорога два года служила только для перевозки внутренних грузов. В течение этого периода были изучены его возможности и уровень безопасности. Наконец, 22 августа 2009 года был запущен первый поезд по маршруту Ташкент-Термез. До этого жители Сурхандарьинской области выезжали в другие регионы только на автобусах и автомобилях.

Во втором параграфе третьей главы, озаглавленном «**Изменения в социальной жизни транспортников**», рассматривается проделанная работа по обучению сотрудников транспортной сферы региона и улучшению жизни перевозчиков.

В 1980 году в Термезе был открыт филиал Ташкентского автомобильно-дорожного института. В первый год было принято 50 студентов. Обучение проходило на 4-м этаже СПТУ №2 города Термез. В 1995 году филиал был объединен с Термезским государственным университетом и преобразован в факультет транспортного машиностроения. В 1980-1990 годов 1857 высокообразованных транспортных специалистов закончили этот вуз и

<sup>92</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 454, оп. 3, д. 412, л. 29.

<sup>93</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф.361, оп. 2, д. 32, л. 5.

<sup>94</sup> Текущий архив Сурхандарьинского областного хокимията, сентябрь 2007 года, прот. №1, лл. 8-9.

получили путевку на производство<sup>95</sup>.

С 1997 года, с созданием профессиональных колледжей в Узбекистане, в Сурхандарьинской области начали открываться учебные заведения среднего специального образования в области транспорта. Особенно важным было открытие специализированных профессиональных колледжей. Так как, эти колледжи готовили специалистов среднего звена для транспортной системы. В 1998-2012 годах в области было создано 9 специализированных учебных заведений<sup>96</sup>.

За годы независимости особое внимание было уделено улучшению материального положения работников транспортных предприятий Сурхандарьи, повышению уровня их жизни. Это связано с тем, что по территории области проходили дороги международного и республиканского значения, а содержание автомагистралей на необходимом уровне требовало больших усилий и средств. Транспортные управления, правильно понимая возложенные на них огромные обязанности, также смогли улучшить финансовое положение транспортников.

В частности, по состоянию на 1 апреля 1993 года в Термезском коммунальном управлении работало 97 человек. Из них 78 рабочих, 19 инженеров и техников. В 1991 году 16 семей получили 31 980 сумов на 57 детей, а в 1992 году 25 семей получили 68 623 сумов и 75 копеек на 125 детей. В 1993 году было подано 53 заявки на получение пособий. Пенсии выплачивались вовремя и правильно. Во второй половине 1991 года управлением оказана материальная помощь в размере 6,3 тысячи сумов, в 1992 году - 43,8 тысячи сумов, в 1 квартале 1993 года - 29,2 тысячи сумов. Материальная помощь и другие премии предоставлялись в порядке, согласованном с профкомом<sup>97</sup>.

По состоянию на сентябрь 1994 года численность сотрудников на основное направления Шерабадского управления автомобильных дорог составляла 107 человек. Их среднемесячная заработная плата составляла 16 748 сумов. По основному направлению за 9 месяцев прибыль составила 11974,5 сумов. Рентабельность составила 8,56%. Среднемесячная заработная плата составила 15 307 сумов. План платных услуг населению выполнен на 16100 сумов вместо 13 тыс. сумов, или на 122%. Персонал дорожной службы насчитывал 50 человек<sup>98</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании исследования «Транспортная отрасль в Узбекистане: итоги и проблемы (на примере Сурхандарьи в XX века)» были сделаны следующие выводы:

1. Намеченные цели Российской Империи и Советского правительства по созданию и развитию транспортной системы в Сурханском оазисе,

---

<sup>95</sup> Сурхандарьинский областной государственный архив, ф. 70, оп. 1, д. 58, лл. 23-24.

<sup>96</sup> Текущий архив управление средне специального профессионального обучения сурхандарьинского областного хокимията, 2012 год, д. 2, прот. №1, лл. 14-16.

<sup>97</sup> Текущий архив Сурхандарьинского областного хокимията, ф.1016, оп. 1, д. 2, лл. 10-15.

<sup>98</sup> Текущий архив Сурхандарьинского областного хокимията, ф.1016, оп. 1, д. 2, лл. 79.

направленные интересам Центра, были раскрыты на основе конкретных данных.

2. Появление и развитие транспортной системы в оазисе происходило в условиях региональной борьбы между Россией и Великобританией, Советским Союзом и Афганистаном. За это время немедленно были выделены средства на непосредственное развитие железнодорожного, речного и воздушного транспорта, что дало возможность обеспечить участие транспортной системы в развитии внутренней и внешней торговли.

3. Политика, проводимая Советским правительством в транспортной системе, в основном была направлена на транспортировку сырья в Центр. Строительство в сфере транспорта было сосредоточено только на направлениях, отвечающих интересам Центра.

4. За годы советской власти было выделено достаточно средств на строительство внутренних дорог в Сурханском оазисе. Однако автомобильные дороги в основном строились только в крупных хлопководческих районах. Отсутствие внимания к горным и предгорным селам создало серьезные проблемы в их социально-экономическом развитии.

5. Проводя политику национальной дискриминации в Узбекистане, Советское государство не обращало внимания на подготовку квалифицированных специалистов для транспортной системы из числа местного населения. Вместо подготовки специалистов транспортной сферы в регион активизировался ввоз обученных кадров из европейской части СССР. В результате интерес местной молодежи к транспортному сектору снизился. Основную часть работников транспортной системы оазиса составили специалисты из других мест.

6. Транспортные средства использовались для быстрой и дешевой доставки выращенного в оазисе хлопка и сельскохозяйственных продуктов на центральные промышленные предприятия. Однако модернизация этого сектора не была востребована. Эта ситуация привела к снижению производительности.

7. За годы независимости транспортная система в Сурханском оазисе кардинально изменилась и стала оснащаться современной техникой, соответствующей мировым стандартам. В Узбекистане возникла собственная автомобильная промышленность. Благодаря этому технологические процессы были адаптированы к местным условиям.

8. За годы независимости повышенное внимание было уделено подготовке квалифицированных специалистов в данной области, повышению квалификации и опыта инженеров и техников. Основная цель - разработка и реализация современных транспортных и коммуникационных проектов в оазисе, обеспечение занятости, благосостояния, социально-экономическое развитие региона.

9. На развитие автомобильных и железных дорог в Узбекистане повлияла потребность в международном сообщении, эффективность проделанной работы в области дорожного строительства.

10. Реформы в этой области повлияли на материальное и духовное

благополучие работников системы.

11. Работа совместных предприятий в системе на основе иностранных инвестиций привела к повышению качества дорожного строительства и транспортных услуг в регионе. Это сыграло важную роль в технологическом развитии транспортной системы оазиса.

12. За годы независимости республиканские и областные университеты подготовили высококвалифицированных специалистов для транспортной системы. Переподготовка транспортников на квалифицированных специалистов усовершенствована в соответствии с современными требованиями.

**На основании приведенных выше результатов даются следующие практические предложения и рекомендации:**

1. Необходимо создание учебников, монографий, статей на основе источников, отражающих становление, развитие, достижения и недостатки транспортной системы Сурханского оазиса.

2. Целесообразно создание специальных туристических карт для внутреннего и международного туризма на пересечении международных автомобильных дорог Сурхан-Термез, издание специальных буклетов и инструкций на узбекском и иностранных языках.

3. Необходимо создать исторические воспоминания о сотрудниках, которые работали в отрасли и внесли достойный вклад в ее развитие, а также снять небольшой видеоролик на тему «Образцовая жизнь».

4. Целесообразно разработать меры по развитию внутреннего и внешнего туризма в Сурханском оазисе, организовать современное транспортное обслуживание для увеличения туристического потенциала, улучшить автосервис и коренным образом модернизировать транспортную инфраструктуру.



**SCIENTIFIC COUNCIL PhD.03 / 30.12.2019. Tar.78.02 AWARD OF  
SCIENTIFIC DEGREES DOCTOR OF PHYLOSOPHY AT  
TERMEZ STATE UNIVERSITY**

---

**TERMEZ STATE UNIVERSITY**

**KHIDIROV HOLMAT DZHURAYEVICH**

**TRANSPORT INDUSTRY IN UZBEKISTAN: RESULTS AND  
PROBLEMS (ON THE EXAMPLE OF THE SURKHANDARIYA OF THE XX  
CENTURY)**

**07.00.01 - History of Uzbekistan**

**REZUME OF DOCTORAL DISSERTATION (PhD)  
ON HISTORICAL SCIENCES**

**Termez – 2021**

**The subject of the doctoral dissertation (PhD) is registered in the Higher Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan V 2018. 3.PhD / His 344.**

The dissertation was completed at Termez State University.

The abstract of dissertation was posted in three languages (Uzbek, Russian, English (resume)) on the website of Scientific Council (termizdu@umail.uz.) and Information-educational portal Ziyonet (www.ziyonet.uz).

**Scientific adviser:** **Tursunov Saypulla Narzullaevich**  
doctor of historical sciences, professor

**Official opponents:** **Saidov Ilxom Muxiddinovich**  
doctor of historical sciences

**Rakhmonov Kamol Jamolovich**  
candidate of historical sciences, docent

**Leading organization:** **Tashkent State Technical University  
named after Islam Karimov**

Dissertation defense PhD.03 / 30.12.2019, awarding academic degrees at Termez State University. Tar.78.02 Scientific Council will be held at the meeting of the Academic Council in 2021 at "\_\_\_" \_\_\_ hours. (Address: 190111, Termez city, Barkamol Avlod street, 43. Tel: (99876) 221-74-55, fax: (376) 221-71-17, e-mail: termizdu@umail.uz.

The dissertation is available at the Information Resource Center of Termez State University. (registered with the number \_\_\_\_). (Address: 190111, Termez city, Ter.DU Barkamol Avlod street, № 43. Tel.: (99876) 224-15-82, fax: (376) 221-74-55, 221-71-17 e-mail: termizdu@umail.uz.

Abstract of the dissertation is delivered "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 2021  
(Register of certificate of delivered № "\_\_\_" of \_\_\_\_\_ 2021).

**Davlatova S.T.**  
Deputy Chairman of the Scientific Council  
for the awarding of academic degrees,  
Doctor of historical science, professor.

**Kholmominov H.E.**  
Scientific secretary of the scientific  
Council awarding scientific degrees, candidate  
of historical sciences, docent

**Shaydullaev Sh.B.**  
Chairman of the  
scientific council  
awarding scientific degrees,  
doctor of sciences in History.

## **INTRODUCTION (annotation of doctoral dissertation (PhD) on historical sciences)**

**The aim of the research is** to reveal the history of the formation and development of the transport system of the Surkhan oasis.

**The object of the research** is the formation, development and problems of the transport system of the Surkhan oasis.

**Scientific novelty of the research: The scientific novelty of the research is:** It is proved that in the Surkhandarya oasis, the transport system is mainly involved in the construction of internal and highway roads for large cotton-growing areas, there was not paid attention to mountain and foothill roads, use of vehicles for fast and cheap delivery of cotton and agricultural products to central industrial enterprises, but modernization of the sector due to which labor productivity remained low;

It is substantiated that the entry and development of the modern transport system in the oasis was caused by the regional struggle between Russia and Britain, the Soviet Union and Afghanistan, the development of railway, river and air transport, which allowed the transport system to participate in domestic and foreign trade;

During the years of independence, as a result of radical changes in the transport system of the oasis, modern vehicles meeting the world standards were brought, the opening of joint ventures in the system on the basis of foreign investment contributed to improving road construction and transport services in the region;

It is substantiated by facts that training of qualified specialists in the field, professional development of engineers and technicians, implementation of modern transport and communication projects, employment, material and spiritual well-being of the population, retraining of transport workers as qualified specialists have been carried out during the years of independence.

**The implementation of the research results.** Based on the scientific results of studying the history of transport in the Surkhan oasis in the twentieth century:

The collected data on the political, economic, military-strategic plans of the Russian Empire and the Soviet state in the Surkhan oasis in the twentieth century and their results, on the role of transport in ensuring border security, strengthening the military and defense potential, and the peculiarities of the development of the transport system of the oasis was used in the Takdimot On the «O'zbekiston tarixi» TV channel (Approved by the letter of the National TV and Radio Company of Uzbekistan dated March 20, 2020 02-10-622). According to the results of the study, the viewers were provided with objective information about the activities of the transport sector, which made it possible to increase the historical consciousness and worldview of the population, especially among young people;

The second novelty of the study - sources on the policy of the Soviet government in the transport system of accessing international trade routes through the Surkhan oasis and transportation of cheap raw materials to the Center, changes in the industry and military-strategic interests were widely used to replenish the funds of

exhibition halls dedicated to Tsarist Russia, the Soviet era and the years of independence of the Termez State Museum-Reserve (Approved by the letter of the Ministry of Culture of the Republic of Uzbekistan dated June 15, 2021 No.-04-12-04-2939). In particular, the scientific results were used to enrich the sources of the museum exposition and expand scientific conclusions on the topic «Progress and development of transport in the Soviet era»;

**The structure and volume of the dissertation.** The dissertation consists of an introduction, three chapters, a conclusion, list of used sources and literature, as well as annexes. The total volume of the thesis is 137 pages.

**ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ**  
**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ**  
**LIST OF PUBLISHED WORKS**  
**I бўлим (I часть; I part)**

1. Хидиров Х.Дж. Сурхондарё вилоятининг туризм салоҳияти (ўзбек,рус, инглиз тилларида, ҳаммуаллиф). Монография. – Тошкент: «Янги нашр», 2019. – Б.157.

2. Хидиров Х.Дж.Автомобиль йўллари қурилиш тарихи // «Жамият ва бошқарув». Илмий-сиёсий, ижтимоий-иқтисодий, маънавий-тарихий журнал – Тошкент, 2010–№4–Б.148-149(07.00.00. № 8)

3. Хидиров Х.Дж. Термизда темир йўл қурилиш тарихи //«Жамият ва бошқарув». Илмий-сиёсий, ижтимоий-иқтисодий, маънавий-тарихий журнал – Тошкент, 2010. -№4–Б.134-135. (07.00.00. № 8)

4. Хидиров Х.Дж. Термиз темир йўли-сиёсий манфаатлари йўлидаги иқтисодий таянч. ЎзМУ хабарлари //Ўзбекистон Миллий университети хабарлари. –Тошкент, 2018. -№ 1/5. – Б.107–108–109. (07.00.01. № 22)

5. Хидиров Х.Дж. Сурхон воҳаси транспорт тизими ходимларининг ижтимоий ҳимоя ва маиший турмуш-тарзи соҳасидаги ўзгаришлар // «Ўтмишга назар» (Взгляд в прошлое, look to the past) –Тошкент, 2019. -№ 21– Б. 33-37. ISSN 2181-9599 DOI JOURNAL 10.26739/2181–9599– Б.33-34.

6. Хидиров Х.Дж. Из истории Термезской железнодорожной магистрали. // Вестник науки южного Казахстана. Шымкент, 2018. № 3 (3).– С.122–126.

7. Хидиров Х.Дж. Из истории Термезской железнодорожной магистрали // Бюллетень науки и практики. Т.6 № 2.2020. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/51/38> (in Russian)– С.315-317.

8. Хидиров Х.Дж. Termiz railway - economic basis for politicalinterests Novateur publications international journal of innovations in engineering research and technology [ijiert]ISSN: 2394-3696 Website: ijiert. Org Volume 7, Issue 6, June-2020 - P.124 -126.

**II бўлим (II часть; II part)**

9. Хидиров Х.Дж. Сурхон воҳасида транспорт ходимларининг ижтимоий аҳволи ва унинг натижалари. Паёми донишкада // Махзани илм / Вестник института Пенджикент. 2019½ йил – Б.465–466.

10. Хидиров Х.Дж. Сурхон воҳасида транспорт тармоқларининг халқ хўжалигидаги аҳамияти. Паёми донишкада //Махзани илм / Вестник института, Сокровищница науки Пенджикент. 2019. №1/2– Б.172–174.

11. Хидиров Х.Дж. Транспорт коммуникацияси ривожиди Термизнинг стратегик ўрни. Паёми донишкада //Махзани илм / Вестник института, Сокровищница науки Пенджикент. 2019. № 2– Б.656–657.

12. Хидиров Х.Дж. Traditonal agroteehnikques and labour tooIs // «Бойсун–баҳори очик фолькор фестивали. «Жаҳон цивилизациси: Бойсун моддий маънавий маданияти» мавзусида Халқаро илмий-амалий конференцияси илмий

мақолалар тўплами. –Тошкент: «Янги нашр» 2019. –Б.141–145.

13. Хидиров Х.Дж. Жанубий ҳудудларимизда сув транспортининг шаклланиш ва ривожланишига оид тарихий таҳлиллар //«Бойсун баҳори-миллий маънавиятимиз дурдонаси». Халқаро илмий анжуманга бағишланган мақолалар тўплами. – Термиз: “Сурхон – Нашр” МЧЖ», 2017. –Б.112–114.

14. Хидиров Х.Дж. Жанубий Ўзбекистонда транспорт йўл тизимидаги ўзгаришлар // Буюк муҳаддис Абу Исо Термизий ва Термизийларнинг бой илмий-маънавий меросини ўрганиш. Халқаро илмий анжуман мақолалар тўплами. –Тошкент: «Тафакур», 2017. – Б.428-429.

15. Хидиров Х.Дж. Жанубий Ўзбекистонда йўл қурилишдаги ривожланиш босқичлари // Буюк муҳаддис Абу Исо Термизий ва Термизийларнинг бой илмий-маънавий меросини ўрганиш. Халқаро илмий анжуман мақолалар тўплами. –Тошкент: «Тафакур», 2017. –Б.430-432.

16. Хидиров Х.Дж. Из истории среднеазиатской железной дороги Сборник трудов Международной научной конференции // «Национальный дух–батыры великой степи» приуроченной к 290-летию личности Великой Степи – актулы Сиргели Жабай батыра. –Чимкент, 2019. – С.112-113.

17. Хидиров Х.Дж. Жанубий Ўзбекистонда йўл қурилишидаги ривожланиш //Буюк муҳаддис Абу Исо Термизий ва Термизийларнинг бой илмий-маънавий меросини ўрганиш. Халқаро илмий анжуман мақолалар тўплами. –Тошкент: «Тафакур», 2017. –Б.430-432.

18. Хидиров Х.Дж. Ўзбекистонда йўл қурилиши тарихидан //Турон тарихи, ижтимоий–тарихий, илмий ва оммабоп тўплам. № 2–4. –Тошкент, 2011. –Б.65–66.

19. Хидиров Х.Дж. Ўзбекистон жанубида темир йўл транспортининг шаклланиши ва тараққиёти //Турон тарихи, ижтимоий-тарихий, илмий ва – оммабоп тўплам. № 2–3. –Тошкент. 2013.–Б. 29–31.

20. Хидиров Х.Дж. Жанубий ҳудудларида транспорт тараққиёти ва унинг тарихий таҳлили // Ўзбекистонда ижтимоий–иқтисодий ва этномаданий ҳаёт: тарих ва таҳлил. –Термиз, 2015.–Б.146–147.

21. Хидиров Х.Дж. Транспорт тизимида автомобиль ва йўл қурилиши тараққиёти тарихи // Жанубий Ўзбекистон тарихи, археологияси, этнологияси янги манбаларда. Республика илмий конференцияси тўплами. – Қарши, 2015. – Б.118-120.

22. Хидиров Х.Дж.Транспорт ишчи-хизматчиларига маиший хизмат кўрсатиш тармоқлари ва унинг натижалари (1970-1980 йиллар) // Ўзбекистонда ижтимоий-иқтисодий ва маданий ҳаёт: трансформацион жараёнлар. –Термиз, 2013.–Б.248-249.

23. Хидиров Х.Дж. Темир йўл транспортида халқ хўжалиги юқларини ташиш // Сурхон воҳасида ижтимоий-иқтисодий, моддий ва маънавий маданияти. Республика илмий-амалий анжумани. –Термиз, 2011. –Б.211-212.

24. Хидиров Х.Дж Темир йўл транспортининг Ўзбекистонда пайдо бўлиш тарихи ва унинг иқтисодиётдаги аҳамияти // Давр. Замон. Шахс. Илмий-амалий

мақолалар тўплами. 2016 йилнинг I чораги.–Б. 46-47.

25. Хидиров Х.Дж. Туркистонда темир йўл қурилиши. // Давр. Замон. Шахс. Илмий-амалий мақолалар тўплами. 2 қисм, 2016 йилнинг II чораги. Термиз: «Сурхон–Нашр». – Б. 67–70.

26. Хидиров Х.Дж. Қадимги карвон йўллари туташган тарихий масканларнинг ҳозирги йўллар билан туташуви // Давр. Замон. Шахс. Илмий-амалий мақолалар тўплами. –Тошкент: «Янги нашр», 2019. –Б.459–463.

27. Хидиров Х.Дж. Сув, авиация транспортининг ташкил топиши ва унинг аҳамияти // Ўзбекистон моддий маданият ва этномаданий жараёнлар: замонавийлик ва анъанавийлик. 2011 йил 3–4 майда бўлиб ўтган Республика илмий-амалий анжумани. – Термиз, 2011 –Б.134–135.

28. Хидиров Х.Дж.Транспортнинг қишлоқ хўжалиги тараққиётидаги ўрни ва унинг аҳамияти // Ўзбекистон моддий маданият ва этномаданий жараёнлар: замонавийлик ва анъанавийлик. 2011йил 3–4 майда бўлиб ўтган Республика илмий–амалий анжумани. – Термиз, 2011.–Б.135–136.

Сурхон воҳасида транспорт тизими асосан йирик пахтакор районлари учун ички ва магистраль йўллари қурилишига жалб этилиб, тоғ ва тоғ олди ҳудуд йўлларига аҳамият берилмаганлиги, пахта ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларини марказий саноат корхоналарига тез ва арзон етказиш учун автомобиль воситаларидан фойдаланилганлиги, бу ҳолат иш унумдорлигининг пасайишига сабаб бўлганлиги исботланган.

Сурхон воҳасида транспорт тизимини тубдан ўзгариши, жаҳон андозаларига жавоб берувчи замонавий транспорт воситалари билан таъминланиши, тизимда чет эл инвестициялари асосида қўшма корхоналари иштрокида мазкур ҳудудда йўл қурилиши ва транспорт хизмати сифатининг яхшиланганлиги каби масалар аниқланган;

Мустақиллик йилларида соҳада малакали мутахассисларни тайёрлаш, муҳандис-техник ходимларнинг малакаси ва тажрибасини ошириш, замонавий транспорт-коммуникация лойиҳаларини амалиётга жорий этиш, аҳолини иш билан таъминлаш, моддий ва маънавий турмушини юксалтириш, транспорт ишчи-ходимларини малакали мутахассис сифатида қайта тайёрлаш ишлари илмий далилланган.

Транспортная система в Сурханском оазисе была привлечена на строительство внутренних и магистральных дорог, для крупных хлопковых районов, где не было уделено большого внимания горным и предгорным дорогам, а использование автомобильных средств для быстрой и дешёвой доставки хлопка и сельскохозяйственной продукции в центральные промышленные предприятия доказали, что эта ситуация стала причиной снижения эффективности труда;

Выявлено, коренные изменения транспортной системы в Сурханском оазисе, обеспечение современными транспортными средствами, отвечающие мировым стандартам, а также уточнены вопросы по улучшению качества дорожно-строительных и транспортных услуг в данной территории при участии совместных предприятий.

Подготовка в отапли квалифицированных специалистов, повышение квалификации и опыта инженерно-технических сотрудников, внедрение в практику современных транспортно-коммуникационных проектов, обеспечение населения работой, повышение материальной и духовной жизни, работы по подготовке специалистов высококвалифицированных рабочих-служащих транспорта научно доказано.



