



Uyg'un SAIDOV,
TISUning mustaqil tadqiqotchisi

TISU professori, t.f.d E. Qobulov taqrizi asosida

THE HISTORY AND DEVELOPMENT TRENDS OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF SURKHANDARYA REGION

Annotation

This article analyzes the historical formation, development, and existing problems of the transport infrastructure of the Surkhandarya region. Based on archival documents, the study examines road construction, repair works, and the economic significance of transport networks. The research results indicate that a lack of financial resources and organizational issues have hindered the stable development of the transport system. At the same time, the modernization of road infrastructure, the development of logistics services, and the attraction of investments are highlighted as crucial factors for economic growth.

Key words: Transport infrastructure, road construction, Surkhandarya, logistics, economic development, archival documents, financing, modernization.

ИСТОРИЯ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация

В данной статье анализируется историческое формирование, развитие и существующие проблемы транспортной инфраструктуры Сурхандарьинской области. На основе архивных документов изучены строительство дорог, ремонтные работы и экономическая значимость транспортных сетей. Результаты исследования показывают, что нехватка финансовых ресурсов и организационные проблемы препятствовали устойчивому развитию транспортной системы. В то же время модернизация дорожной инфраструктуры, развитие логистических услуг и привлечение инвестиций рассматриваются как важные факторы экономического роста.

Ключевые слова: Транспортная инфраструктура, дорожное строительство, Сурхандарья, логистика, экономическое развитие, архивные документы, финансирование, модернизация.

SURXONDARYO VILOYATI TRANSPORT INFRATUZILMASINING TARIXI VA RIVOJLANISH

Annatsiya

Ushbu maqolada Surxondaryo viloyati transport infratuzilmasining tarixiy shakllanishi, rivojlanishi va mavjud muammolari tahlil qilingan. Arxiv hujjatlari asosida yo'l qurilishi, ta'mirlash ishlari va transport tarmoqlarining iqtisodiy ahamiyati o'rganilgan. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, moliyaviy resurslar taqchilligi va tashkiliy muammolar transport tizimining barqaror rivojlanishiga to'sqinlik qilgan. Shu bilan birga, hududda yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, logistika xizmatlarini rivojlantirish va investitsiyalarni jalb etish iqtisodiy o'sishning muhim omillari sifatida qayd etilgan.

Kalit so'zlar: Transport infratuzilmasi, yo'l qurilishi, Surxondaryo, logistika, iqtisodiy rivojlanish, arxiv hujjatlari, moliyalashtirish, modernizatsiya.

Kirish. Surxondaryo viloyati O'zbekistonning janubiy qismida joylashgan bo'lib, mamlakatning transport tizimida o'ziga xos o'rin tutadi. Viloyatning iqtisodiy rivojlanishi, ishlab chiqarish salohiyati va tashqi bozorlarga chiqish imkoniyatlari ko'p jihatdan transport infratuzilmasining holati va uning rivojlanish darajasiga bog'liq. Transport tizimi hududiy mehnat taqsimotini shakllantirish, iqtisodiy geografik rayonlashtirish va mahalliy iqtisodiyotning o'sishida muhim omillardan biri hisoblanadi.

Surxondaryo viloyatida transport tizimi tarixiy rivojlanish jarayonida bir necha bosqichlarni bosib o'tgan. Sovet davrida transport infratuzilmasi asosan Ittifoq manfaatlariga mos ravishda rivojlantirilgan bo'lib, asosiy yo'llar va temir yo'l tarmoqlari markaziy boshqaruv talablariga ko'ra qurilgan.

Avtomobil transporti sohasida amalga oshirilgan ishlarga tarixiy jihatdan baho berganda uning soni va salmog'ining oshib borganligini ham tahlil etish maqsadga muvofiqdir. Chunonchi, O'zbekistonda avtomobil transporti tizimiga ham alohida e'tibor berilib, xizmat ko'rsatish tarmoqlari shakllandi, avtomobil korxonalarining moddiy-texnik bazasi mustahkamlanib, yangi avtomobil turlarining ta'minoti yaxshilanib borgan. Respublikamizda ilk marotaba avtobus qatnovi 1906 yilda Farg'ona-Marg'ilon marshruti bo'yicha amal qilgan bo'lsa, Toshkent shahrida birinchi avtobus 1909 yil dekabridan boshlab, ish boshlagan, 1910 yili xorijiy davlatlar ishlab chiqarilgan 8 ta kichik va bitta 40 o'rinli avtobuslar yo'lovchilarni tashishga xizmat qilgan[1].

XX asrning 20-yillarida Sovet hukumati siyosiy, iqtisodiy va mafkuraviy imkoniyatlarini yaratganidan so'ng, xalq xo'jaligini sotsialistik tizimga moslashtirish shart-sharoitlarini vujudga keltirishga alohida e'tiborni qaratdi. Bu siyosat transport taraqqiyoti, yo'l qurilishi sohasida ham o'z aksini topgan. Masalan, markazning asosiy xomashyo manbasi hisoblangan O'zbekistonda transport sohasini rivojlantirish sababli respublikani iqtisodiy jihatdan o'z ta'siriga bo'ysundirishga jiddiy e'tibor berildi [2]. Mamlakatimizdagi mavjud xom-ashyo zahirasi markazning siyosiy-harbiy salohiyatini oshirishga xizmat qilgan. Respublikada transport taraqqiyotining rivojlanishi Sovet Ittifoqining Osiyo qit'asi bilan bo'lgan siyosiy-harbiy va iqtisodiy aloqalarni yo'lga qo'yishda ham muhim vosita bo'lib, xizmat qilgan.

Tarixdan ma'lumki, muayyan bir hudud geografik jihatdan o'rganilganda, ya'ni buni muayyan davr nuqtai nazaridan O'zbekiston Respublikasida transport sohasida qabul qilingan sovet hukumati qarorlarining asosiy maqsad va tamoyillarini faqat markaz manfaatlar uchun moslashtirilganligi bilan bog'lash mumkin. Ushbu qurilayotgan transport tizimidan Respublikaning mahalliy aholisi samarali foydalanishi va uning turmush tarzini yuqori ko'tarish masalasi asosiy maqsad qilib olinmagan edi. Buni tarixiylik nuqtai-nazardan xolisona baholash o'rindir.

Tadqiqot metodologiyasi. Metodlar. Ushbu maqolada tarixiy-tahliliy metod orqali Surxondaryo viloyati transport infratuzilmasining shakllanishi va rivojlanishi arxiv hujjatlari (517-fond) asosida o'rganildi. Muqoyosli tahlil yordamida

transport tizimining turli davrlardagi holati solishtirildi, iqtisodiy tahlil orqali yo'l qurilishi va ta'mirlash ishlarining moliyaviy samaradorligi baholandi. Hujjatli tahlil usuli viloyatda qabul qilingan qarorlar va rejalarning ijro mexanizmini o'rganish imkonini berdi. Bular orqali Surxondaryo viloyati transport infratuzilmasining rivojlanish tendensiyalari, muammolari va yechimlari aniqlandi.

Muhokama. O'zbekiston Respublikasida umumiy foydalaniladigan yuk va yo'lovchilar tashuvchi transportning barcha turi - temir yo'l, avtomobil, havo (aviatsiya), shahar elektr transporti (tramvay, trolleybus, metropoliten), suv (daryo), quvur transporti, shuningdek umumiy foydalanilmaydigan (sanoat) transporti - temir yo'l, avtomobil, tasmali transport, osma arqon transporti rivoj topgan. 1920-1991 yillarda respublika transportining asosiy turlari sobiq Ittifoqning Markaziy vazirliklariga yoki ularning O'rta Osiyo, O'zbekiston bo'yicha hududiy boshqarmalariga bo'ysungan: temir yo'l transportiga O'rta Osiyo temir yo'l boshqarmasi, suv transportiga O'rta Osiyo davlat paroxodchiligi boshqarmasi, havo transportiga Ittifoq fuqaro aviatsiya vazirligining O'zbekiston Fuqaro aviatsiyasi boshqarmasi, umumiy foydalanishdagi avtomobil transportiga O'zSSR Avtomobil transporti vazirligi rahbarlik qilgan [3].

1949-1950-yillarda Surxondaryo viloyatida transport infratuzilmasini yaxshilash va qishloq xo'jaligi yuklarini tashish imkoniyatlarini kengaytirish maqsadida Mirobod-Tollimaron massivi orqali asfaltlangan yo'l qurilishi rejalashtirilgan. Loyiha doirasida 10,3 km yo'l to'shamasi qurilishi, 10,8 km shag'alli qoplama yotqizilishi va 230 chiziqli metr beton hamda temir-beton quvurlar o'rnatilishi ko'zda tutilgan bo'lib, umumiy loyiha qiymati 900 000 rubl etib belgilangan, shundan 700 000 rubli qishloq aholisi mehnat ishtiroki hisobiga moliyalashtirilgan[4]. Biroq loyiha amalga oshirilish jarayonida moliyaviy va tashkiliy muammolar yuzaga kelgan. 1950 yil 7 martda viloyat ijroiya qo'mitasi tomonidan 106-sonli qaror qabul qilingan bo'lib, unda yo'l qurilishi uchun shag'al tashish belgilangan, ammo ish bajarilmagan. Shuningdek, SSSRda tashkil etilgan ko'priklar yuklash va tushirish brigadalarning to'liq bandligi tufayli yo'l qurilishi uchun zarur materiallar yetkazib berilmagan. Boshlangan ishlar 30% hajmida bajarilib, faqat 0,5-2 km yo'l qurilgan, shuningdek, 8000 m³ shag'al zahira qilib qo'yilgan [4]. 1950 yil 11 mayda viloyat ijroiya qo'mitasi tomonidan 300-sonli qaror qabul qilinib, 9,8 km yo'l qurilishi yakunlanishi kerakligi ta'kidlangan. Bundan tashqari, Sherobod tumani ijroiya qo'mitasi tomonidan 40 kishidan iborat brigada tashkil etilishi va ularga shag'al tashish vazifasi yuklatilishi belgilab qo'yilgan. Ammo yuqori organlar tomonidan nazoratning yetishmovchiligi va mahalliy rahbarlarning mas'uliyatsizligi sababli ishlar to'xtab qolgan, shu bois 1950 yil 22 iyun kuni viloyat ijroiya qo'mitasi tomonidan 530-sonli qaror qabul qilinib, oldingi topshiriqlarning bajarilmagani qayd etilgan. Shu bilan birga, yo'l qurilishida mas'ul shaxslarga 3 338 rubl miqdorida jarima belgilangan va "O'zxo'ptrans" Termiz karvoni uchun 3 000 tonna shag'al yetkazib berishi shartligi ko'rsatilgan, biroq bu vazifalar ham bajarilmagan. Viloyat ijroiya qo'mitasi, partiya qo'mitasi va boshqa hududiy organlar bir necha bor markaziy rahbariyatga yo'l qurilishi uchun zarur moddiy resurslar ajratilishini talab qilgan, ammo bu masala o'z yechimini topmagan. 1950 yil iyun oyida 1120-sonli qaror qabul qilinib, 10 km yo'l qurilishi tasdiqlangan, ammo ijro jarayonida tashkiliy muammolar saqlanib qolgan [4]. Shu tariqa, Surxondaryo viloyatida yo'l qurilishi jarayonida moliyaviy mablag'larning samarasiz taqsimlanishi, nazorat mexanizmining sustligi va texnik resurslar yetishmovchiligi sababli belgilangan vazifalar amalga oshirilmagan, bu esa hududning transport infratuzilmasini rivojlantirish jarayoniga jiddiy salbiy ta'sir ko'rsatgan.

1952 yilda Surxondaryo viloyatida yo'l infratuzilmasini yaxshilash va qishloq xo'jaligi yuklarini tashishni samarali tashkil etish maqsadida "Surxon magistrali yo'lini rekonstruksiya qilish va viloyat mahalliy yo'llarida ko'priklar qurish bo'yicha tadbirlar" amalga oshirilgan. Ushbu rejalar O'zbekiston SSR hukumati organlarining maxsus ko'rsatmalariga asoslangan bo'lib, ular Surxon avtomobil yo'li bo'ylab qattiq qoplamalar qurish va mahalliy ahamiyatga molik yo'llarda sun'iy inshootlarni barpo etishni nazarda tutgan [5]. Rekonstruksiya ishlari doirasida:

Surxon traktidagi 7 km (Termiz tumani), Jarqo'rg'on tumanidagi 12 km, Oq-Kapchig'aydan Tojikiston SSR chegarasigacha bo'lgan 76 km yo'l to'liq qayta tiklanishi rejalashtirilgan. Jami 95 km yo'lni rekonstruksiya qilish uchun amalga oshirilishi kerak bo'lgan ishlarning umumiy qiymati 12 mln rublga baholangan, shundan 5 mln rubl qishloq aholisining mehnat ishtiroki hisobiga moliyalashtirilgan [5].

1952 yil davomida 29 km yo'l qoplamasi yotqizilgan, shundan 11 km to'liq o'yilgan, 10 km yo'l esa hali ishlov berilmagan holda qolgan. Shuningdek, Jarqo'rg'on tumanidagi DOU-4 uchastkasida Zang kanali bo'ylab 19 km dan 25 km gacha bo'lgan qismida qo'shimcha 20 ming kub metr yer ishlari amalga oshirilgan. 1952 yil uchun umumiy sarflangan mablag' 1,64 mln rublni, 3100 avtomobil kuni va 22 ming ish kuni mehnat resurslarini tashkil etgan [5].

1953-1954 yillarga mo'ljallangan reja bo'yicha Surxon yo'lining yana 66 km qismi rekonstruksiya qilinishi lozim bo'lgan. Shuningdek, Sho'rchidan Xayrobodga va Denovdan Tojik SSR chegarasigacha bo'lgan yo'llar ham qayta qurilishi belgilangan. Bu ishlarni amalga oshirish uchun: 920 ming kub metr yer ishlari, 96 ming kub metr shag'al yotqizish, 476 ming ish kuni, 6,9 ming avtomobil kuni talab qilingan. Ishlarning umumiy qiymati 10,16 mln rublga baholangan, shundan 4,5 mln rubli qishloq aholisining mehnat ishtiroki hisobiga moliyalashtirilgan, 5,66 mln rubli esa budget mablag'laridan ajratilgan [5, 6].

Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashish tizimini yaxshilash va kolxozlarning iqtisodiy ehtiyojlarini ta'minlash maqsadida mahalliy yo'llarda ko'priklar qurish rejalashtirilgan. Xususan, Fayzon qishloq Soveti (Uzun tumani) hududidan oqib o'tuvchi daryosi orqali 100 metrli ko'priklar qurilishi belgilangan, bu esa 493 ming rubl mablag' talab qilgan. Shuningdek, Xayrobod yo'lidagi 45 km uzunlikdagi yo'l rekonstruksiya qilingan[5].

Yuqoridagi tadbirlar Surxondaryo viloyatida yo'l infratuzilmasini takomillashtirishda muhim bosqich hisoblanib, qishloq xo'jaligi va sanoat yuklarini tashishni samarali tashkil etish uchun strategik ahamiyat kasb etgan. Yo'l qurilish ishlarida aholi mehnat ishtiroki keng jalb etilgan bo'lib, bu tizimli rekonstruksiya jarayonlarining moliyaviy samaradorligini oshirishga yordam bergan.

Tahlil va natijalar. Surxondaryo viloyati yo'l qurilishi va avtomobil transporti infratuzilmasi XX asrning ikkinchi yarmida intensiv rivojlanish jarayonini boshdan kechirgan. Biroq, 1957-1964 yillar davomida viloyatdagi yo'l qurilishi va ekspluatatsiya ishlarida bir qator muammolar va moliyaviy kamchiliklar kuzatilgan. 1957 yilda Denov mashina-yo'l stansiyasida kadrlar bilan ishlash holati tahlil qilinganda, shtatda 11 kishi ishlab, ulardan faqat 2 nafari oliy ma'lumotli mutaxassis bo'lgan. Shuningdek, 16 nafar mutaxassisdan 9 nafari o'rta maxsus ma'lumotli bo'lib, qolganlar yetarli malakaga ega bo'lmagan. 1957 yil davomida 202 kishi ishga qabul qilingan va 127 kishi ishdan bo'shatilgan. Bu esa mehnat resurslarining yuqori aylanmaligi va kadrlar barqarorligining past darajada ekanligini ko'rsatadi. Mutaxassislarning mavjudligiga qaramay, uy-joy fondining yetishmovchiligi tufayli ishchilarni zarur shart-sharoitlar bilan ta'minlash imkoniyati cheklangan [6].

Yo'l qurilishi va moliyaviy kamchiliklar tahlili natijasida ayrim moddiy resurslarning noto'g'ri hisobga olingani va sarflangan mablag'larning manzilli taqsimlanishiga rioya etilmagani aniqlangan. Masalan, "Manguzar-Jayraxona" yo'llariga ajratilgan mablag'lar asosiy materiallar uchun 129 105 so'm deb ko'rsatilgan bo'lsa-da, aslida faqat 44 291 so'm sarflangan, qolgan mablag' esa noto'g'ri hisobga olingan. Shuningdek, baza qurilishi xarajatlari 174 043,58 so'm bo'lishi kerak bo'lsa-da, 483 518,57 so'm sifatida ko'rsatilgan va noto'g'ri hisobga olingan. 309 554,95 so'm mablag' "Manguzar-Jayraxona, Bozor-Qarlyuk" yo'llarini qurishga sarflangan deb qayd etilgan [6].

Mutaxassislarni tayyorlash va kadrlar siyosati nuqtai nazaridan 1957 yilda mutaxassislar malakasini oshirish bo'yicha cheklangan chora-tadbirlar amalga oshirilgan. Faqat bir kishi Qo'qon yo'l texnikumiga yuborilgan, 8 nafar haydovchi esa Denov shahridagi avtomaktabda 1-sinf imtihonlarini topshirgan. Boshqa sohalarida tayyorgarlik ishlari amalga oshirilmagan. Shu

bilan birga, 1958 yilda to'liq o'quv kursini yakunlagan bitiruvchilardan bir nafari tokarlik sohasida ish boshlagan [6].

Surxondaryo viloyati avtomobil yo'llari infratuzilmasining shakllanishi va rivojlanishi tarixiy davrlar kesimida yo'l qurilishi va foydalanish sohasida amalga oshirilgan ishlar bilan chambarchas bog'liqdir. 1964 yil 22 avgustda O'zbekiston SSR Vazirlar Kengashining 520-sonli qaroriga muvofiq, viloyatda yo'l qurilishi va ekspluatatsiyasi bo'yicha ishlar amalga oshirilgan bo'lib, bu jarayonda yo'l uchastkalarining holati, sun'iy inshootlar va muammolarni aniqlash maqsadida komissiya tomonidan tekshiruv o'tkazilgan. 1964 yil 15-18 sentabr kunlari Surxondaryo viloyati yo'l ekspluatatsiyasi muassasalari va mas'ul shaxslar ishtirokida Boldir-Tojik SSR chegarasi va Sherobod-Boldir yo'llari texnik ko'rikdan o'tkazilgan. Ko'rik natijalariga ko'ra, mazkur yo'llarning muayyan uchastkalarida konstruktiv kamchiliklar mavjud bo'lib, ayniqsa, 7-17 km oralig'idagi uchastkalarda yo'l to'shamasi zaifligi, yoyilma suvlar ta'sirida shikastlangan qoplamalar va sug'orish tizimi bilan bog'liq muammolar qayd etilgan [7]. Shuningdek, "Surxonvodstroy" tresti tomonidan qurilgan ayrim uchastkalarda beton konstruksiyalarning mustahkamligi talab darajasida emasligi aniqlangan. Mazkur yo'nalishda joylashgan 22 metrli ko'prikning texnik holati qoniqarli deb baholangan, biroq yaqinlashuv joylaridagi yer to'shamasi yer oyuqlari va iqlim ta'siri natijasida qisman yemirilgan. Yo'l bo'ylab joylashgan sun'iy inshootlarning tahlili shuni ko'rsatdiki, 7+100, 9+600, 11+200 km masofalardagi quvurlar to'liq yoki qisman shikastlangan bo'lib, ularning ba'zilar yo'qolgan yoki bosh qismlarsiz qolgan [7].

Yo'l infratuzilmasining muammolari nafaqat sun'iy inshootlarda, balki harakat xavfsizligi va ekspluatatsiya bilan bog'liq jihatlarda ham namoyon bo'lgan. Yo'l belgilari, to'siqlar va parapetlarning yetishmovchiligi tufayli transport vositalari harakatida xavfli vaziyatlar yuzaga kelgan. Shuningdek, tekshiruv davomida Mirovul-Boldir yo'nalishi bo'ylab yo'lning tabiiy holatda saqlangan qismi sun'iy inshootlarsiz ekanligi va yer maydonlarini o'zlashtirish jarayonida ayrim yo'l uchastkalari shudgor qilinishi natijasida transport qatnovi uchun moslashmagani qayd etilgan [7].

Surxondaryo viloyatining iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishi jarayonida yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi yo'llar qurish va mavjud yo'llarning ekspluatatsiya holatini yaxshilash muhim ahamiyat kasb etgan. Shu boisdan, 1965 yilda O'zbekiston SSR Vazirlar Kengashi tomonidan viloyatdagi yo'l tarmoqlarini takomillashtirish maqsadida yangi ro'yxat tasdiqlangan bo'lib, unga jami 481 km yo'l kiritilgan. Shu bilan birga, viloyatning xo'jalik sub'ektlari va jamoa xo'jaliklarini yo'l

qurilishida ishtirok etishini ta'minlash ham muhim vazifa sifatida belgilangan [7].

Surxondaryo viloyatining yo'l qurilishi va foydalanish sohasi 1974 yilda salmoqli natijalarga erishgan bo'lib, viloyat avtomobil yo'llari qurilish va foydalanish boshqarmasi tizimida 9 ta yo'l tashkiloti, 2 ta yo'l qurilish boshqarmasi va 7 ta DRSU faoliyat yuritgan. Mavjud infratuzilmadan samarali foydalanish, ichki resurslarni safarbar etish va ishlab chiqarish-xo'jalik faoliyatini muvofiqlashtirish orqali yo'l qurilishi va ta'mirlash ishlari rejadani yuqori bajarilgan. Jumladan, 1974 yilda pudrat ishlari rejasi 106,6% ga, kapital ta'mirlash ishlari esa 105% ga ta'minlangan. Viloyatdagi yo'l xo'jaligining iqtisodiy ko'rsatkichlari tahlil qilinganda, umumiy xarajatlar rejasi 8 285 ming rubl etib belgilangan bo'lib, amaliy bajarilgan ish hajmi 8 340 ming rublni tashkil etgan, bu esa rejadani 55 ming rubl tejamkorlikka erishilganini ko'rsatadi. Shu bilan birga, texnik xizmat ko'rsatish va materiallarni tashish xarajatlari ortganligi sababli, moliyaviy resurslarni maqbullashtirishga ehtiyoj paydo bo'lgan. Yo'l qurilish va ta'mirlash jarayonida texnik va tashkiliy chora-tadbirlarning samarali joriy etilishi tufayli mehnat unumdorligi 1,2% ga oshgan, har bir ishchiga to'g'ri keladigan mehnat hajmi rejaga nisbatan yuqori natijaga erishgan. Shu bilan birga, o'rtacha oylik ish haqi rejadani 9,9% kam bo'lgan [8]. Viloyat yo'l xo'jaligida mexanizatsiya darajasi tahlil qilinganda, yo'l qurish mexanizmlari ish samaradorligi yuqori bo'lgani holda, ayrim texnikalardan to'liq foydalanish ta'minlanmagan. Shu munosabat bilan, texnik bazani modernizatsiya qilish, ta'mirlash muddatlarini qisqartirish, mehnat unumdorligini oshirish hamda yo'l qurish mexanizmlaridan samarali foydalanish kabi yo'nalishlarda ishlar davom ettirilishi maqsadga muvofiq hisoblanadi.

Xulosa va takliflar. Surxondaryo viloyati transport infratuzilmasi tarixiy jarayonlar davomida shakllanib, iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishga bevosita ta'sir etgan. Arxiv hujjatlari tahlili shuni ko'rsatdiki, yo'l qurilishi va modernizatsiya ishlari asosan qishloq xo'jaligi yuklarini tashishni ta'minlash, sanoat va savdo aloqalarini rivojlantirish maqsadida olib borilgan. Biroq, moliyaviy resurslar taqchilligi, texnik bazaning yetishmovchiligi va tashkiliy muammolar sababli ko'plab loyihalar o'z vaqtida va to'liq amalga oshirilmagan. Shu bilan birga, transport tizimidagi islohotlar va yo'l qurilishiga qaratilgan davlat siyosati infratuzilmani rivojlantirishda muhim omil bo'lib xizmat qilgan. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, hududda transport tarmog'ini takomillashtirish, mavjud yo'llarni modernizatsiya qilish va logistika imkoniyatlarini kengaytirish iqtisodiy o'sishni rag'batlantiruvchi muhim yo'nalishlardan biri hisoblanadi.

ADABIYOTLAR

1. Sotsialno-ekonomicheskoe razvitiye Uzbekistana za gody Sovetskoy vlasti. – Tashkent: Uzbekistan, 1984. –S.11.
2. Rayzberg B.A. Основы экономики и предпринимательства. – Москва: Prosveteniye, 1995. – S. 8-12.
3. O'zbekiston Respublikasi: ensiklopediya.-T.: "O'zbekiston milliy ensiklopediyasi" Davlat ilmiy nashriyoti, 2006. –B.305.
4. Surxondaryo viloyati davlat arxivi. 517-fond, 1-ish, 69-ro'yxat.
5. Surxondaryo viloyati davlat arxivi. 517-fond, 1-ish, 91-ro'yxat.
6. Surxondaryo viloyati davlat arxivi. 517-fond, 1-ish, 153-ro'yxat.
7. Surxondaryo viloyati davlat arxivi. 517-fond. 1-ish. 278 ro'yxat.
8. Surxondaryo viloyati davlat arxivi. 517-fond, 1-ish, 153-ro'yxat