

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY TA'LIM, FAN VA INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI
TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI
MAGISTRATURA BO'LIMI

Qo'lyozma huquqida
UDK: 39:631.2(575.151)(043)

TOSHTEMIROV SHAXBOZNINGAZAMATO'G'LINING

SURXON VOHASI AN'ANAVIY QISHLOQ XOJALIGIDA
LOGISTIKANING O'RNI VA AHAMIYATI

70230501 – Etnografiya, etnologiyavaantropologiyamutaxassisligi bo'yicha
Magistrakademikdarajasiniolishuchunyozilgan

DISSERTATSIYA

Ilmiyrahbar

t.f.d. dos. M.Fayzullayeva

TERMIZ – 2024

Magistrlik dissertatsiyasi mavzusi Termiz davlat universiteti rektorining № -T/M sonli buyrug‘i asosida tasdiqlangan.

Magistrlik dissertatsiyasi Termiz davlat universiteti Jaxon tarixi kafedrasida bajarilgan.

Magistrlik dissertatsiyasi elektron nusxasi Termiz davlat universitetining rasmiy veb sahifasiga joylashtirilgan.

Dissertatsiya manziling QR-kodi:



Magistrlik dissertatsiyasi bilan Termiz davlat universitetining axborot-resurs markazida tanishish mumkin (_____ raqam bilan ro‘yxatga olingan. Manzil: Termiz shahri Barkamol avlod ko‘chasi 43-uy.)

Ilmiy rahbar: _____ t.f.n. dos. M.Fayzullayeva

Kafedra mudiri: _____ t.f.d. S.Tursunov

Magistratura bo‘limi boshlig‘i ___k.f.f.d., PhD D.Abduraximov

70230501 – Etnografiya, etnologiyavaantropologiyamutaxassisligi
magistranti Toshtemirov Shaxbozning Azamat o'g'lining
“Surxon vohasi an'anaviy qishloq xo'jaligida
logistikaning o'rni va ahamiyati” mavzusida magistrlik dissertatsiyasi

ANNOTASIYASI

Tayanch so'zlar: logistika, an'anaviy xo'jalik, Qo'qon arava, Qoshg'ar arava an'anaviy chorvachilik va dehqonchilik, temir yo'l.

Tadqiqot ob'yektlari: Surxon vohasi aholisining an'anaviy qishloq xojaligida logistikaning o'rni va ahamiyatini o'rganish tashkil etadi.

Ishning maqsadi vavazifalari: Surxon vohasi aholisining an'anaviy qishloq xojaligida logistikaning o'rni va ahamiyatini ilmiy o'rganishdan iborat. Ilmiy qarashlar va nazariyalar tahlili asosida quyidagi vazifalar belgilab olindi:

- Qishloq xo'jaligining rivojlanishida logistika tizimining ahamiyatini yoritib berish;
- Transport logistikasining turlari, shakllanishi va taraqqiyot bosqichlari tarixini tahlil qilish;
- Surxon vohasining tranzit yo'lida temir yo'l tarixi va ahamiyatini ochib berish;
- Surxon vohasining tranzit yo'lida avtomobil transportining o'rnini ko'rsatib berish;
- Surxon vohasi an'anaviy qishloq xo'jaligi haqida ma'lumot berish;
- Qishloq xo'jaligi iqtisodiyotida logistika tizimini tashkil qilish yo'llarini o'rganish.

Tadqiqot metodlari: Dissertatsiyada tarixiy-qiyosiy, tahliliy va tizimli usullar qo'llanilib, umumnazariy tahlillar asosida yondashilgan.

Olingan natijalar va ularning yangiligi: Logistika texnologiyalari va transport tizimlariga ehtiyoj globallasuv davrida asosiy kuchga aylanayotganligini asoslash;

integratsiya jarayonlarining logistik xizmat ko'rsatishda ahamiyatini ochib berish; yuklarni temir yo'l va boshqa transport turlarida tashishda

raqobatbardoshlikni oshirish, kompleks logistika sohasida yuqori daromadli xizmatlarni rivojlantirish imkonini berishini tahlil qilish.

Amaliy ahamiyati: Oliy va o'rta maxsus o'quv yurtlarida qo'shimcha adabiyot bo'lishi, tarixiy va nazariy ma'lumotlar o'rnida xizmat qilishi, O'zbekiston tarixi va etnografiya fanlariga doir darslik va qo'llanmalar yaratilishiga va zamonaviy ommaviy axborot vositalarida targ'ib etilishi va tadbirlarni ishlab chiqishda foydalanish bilan izohlanadi.

Tatbiq etish darajasi va iqtisodiy samaradorligi: Mamlakatimizda transport-logistika tizimini samarali boshqarish, ushbu jarayondagi muammolarni hal etish maqsadida rivojlangan mamlakatlarning logistika ko'rsatkichlari indeksi, transport-logistika infratuzilmasini boshqarishda zamonaviy usullarni ko'rsatish tadqiqot ishining dolzarbligini belgilaydi.

Shuningdek, transport korxonalarini iqtisodiy jihatdan rivojlanishi va hozirgi kunda transport korxonalarining zamonaviy holati, qishloq xo'jaligida amalga oshirilayotgan ishlarni tahlil etish ishning zaruratini belgilaydi.

Qo'llanish sohasi: Oliy va o'rta maxsus o'quv yurtlarida qo'shimcha adabiyot bo'lishi, tarixiy va nazariy ma'lumotlar o'rnida xizmat qilishi mumkin.

"Surkhan oasisin traditional agriculture master's thesison the role and importance of logistics

Annotation

Keywords: logistics, traditional farm, Ram cart, Qoshgar cart traditional livestock and farming, railway.

Research objects: the study of the place and importance of logistics in the traditional rural Khojaly of the population of the Surkhan Oasis organizes. Purpose and objectives of the work: it consists in the scientific study of the place and importance of logistics in the traditional rural Khojaly of the population of the Surkhan Oasis. Basedon the analysis of scientific views and theories, the following tasks were defined:

- To highlight the importance of the logistics system in the development of Agriculture;

- Analysis of the history of types, formation and stages of development of transport logistics;
- Revealing the history and importance of the railway on the transit route of Surkhan Oasis;
- To indicate the location of road transport on the transit route of Surkhan Oasis;
- Surkhan Oasis providing information about traditional agriculture;
- Study of ways to organize the logistics system in the agricultural economy.

Research methods: the dissertation used historical-comparative, analytical and systematic methods and was approached on the basis of universal analysis.

The results obtained and their novelty: to justify the fact that the need for logistics technologies and transport systems is becoming the main force in the era of globalization; to reveal the importance of integration processes in the provision of logistics services; to analyze the possibility of increasing competitiveness in the transportation of goods by rail and other types of transport, to develop high-income services in the field of complex logistics.

Practical significance: it is explained by the presence of additional literature in higher and secondary specialized educational institutions, serving in the place of historical and theoretical data, the creation of textbooks and manuals on the history and ethnography of Uzbekistan and its promotion in modern media and use in the development of events.

Degree of implementation and economic efficiency: the effective management of the transport and logistics system in our country, the index of logistics indicators of developed countries in order to solve problems in this process, the indication of modern methods in the management of transport and logistics infrastructure determines the relevance of the research work. Also, the economic development of transport enterprises and the modern state of transport enterprises at the moment, the analysis of the work carried out in agriculture determines the need for work.

Field of application: higher and secondary specialized institutions can have additional literature,serve as a place for historical and theoretical information.

MUNDARIJA

KIRISH.....	
ASOSIY QISM.....	
I Bob. AN'ANAVIY QISHLOQ XO'JALIGIDA LOGISTIKA TIZIMINING AHAMIYATI VA TRANSPORT LOGISTIKASINING SHAKLLANISH TARIXI.....	
1.1. Qishloq xo'jaligining rivojlanishida logistika tizimining ahamiyati.....	
1.2. Transport logistikasining turlari, shakllanishi va taraqqiyot bosqichlari tarixi	
II Bob. SURXON VOHASI LOGISTIKASIDA TEMIR YO'L VA AVTOMOBIL TRANSPORTINING O'RNI VA AHAMIYATI.....	
2.1 Surxon vohasining tranzit yo'lida temir yo'l tarixi va ahamiyati.....	
2.2 Surxon vohasining tranzit yo'lida avtomobil transportining o'rni.....	
III BOB. SURXON VOHASI QISHLOQ XO'JALIGI IQTISODIYOTIDA LOGISTIKA TIZIMINI TASHKIL QILISH.....	
3.1 Surxon vohasi an'anaviy qishloq xo'jaligi	
3.2 Qishloq xo'jaligi iqtisodiyotida logistika tizimini tashkil qilish.....	
XULOSA.....	
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI.....	
ILOVALAR.....	

KIRISH

Mavzuning asoslanishi va uning dolzarbligi. Mamlakatimizda transport-logistika tizimini samarali boshqarish, ushbu jarayondagi muammolarni hal etish maqsadida rivojlangan mamlakatlarning logistika ko'rsatkichlari indeksi, transport-logistika infratuzilmasini boshqarishda zamonaviy usullarni ko'rsatish tadqiqot ishining dolzarbligini belgilaydi.

Shuningdek, transport korxonalarini iqtisodiy jihatdan rivojlanishi va hozirgi kunda transport korxonalarining zamonaviy holati, qishloq xo'jaligida amalga oshirilayotgan ishlarni tahlil etish ishning zaruratini belgilaydi.

Tadqiqot obekti va predmeti. Surxon vohasi aholisining an'anaviy qishloq xo'jaligida logistikaning o'rni va ahamiyatini o'rganish tashkil etadi.

Tadqiqot maqsadi va vazifalari. Surxon vohasi aholisining an'anaviy qishloq xo'jaligida logistikaning o'rni va ahamiyatini ilmiy o'rganishdan iborat. Ilmiy qarashlar va nazariyalar tahlili asosida quyidagi vazifalar belgilab olindi:

- Qishloq xo'jaligining rivojlanishida logistika tizimining ahamiyatini yoritib berish;
- Transport logistikasining turlari, shakllanishi va taraqqiyot bosqichlari tarixini tahlil qilish;
- Surxon vohasining tranzit yo'lida temir yo'l tarixi va ahamiyatini ochib berish;
- Surxon vohasining tranzit yo'lida avtomobil transportining o'rnini ko'rsatib berish;
- Surxon vohasi an'anaviy qishloq xo'jaligi haqida ma'lumot berish;
- Qishloq xo'jaligi iqtisodiyotida logistika tizimini tashkil qilish yo'llarini o'rganish.

Ilmiy yangiligi. Logistika texnologiyalari va transport tizimlariga ehtiyoj globallashtirish davrida asosiy kuchga aylanayotganligini asoslash;

integratsiya jarayonlarining logistik xizmat ko'rsatishda ahamiyatini ochib berish;

yuklarni temir yo‘l va boshqa transport turlarida tashishda raqobatbardoshlikni oshirish, kompleks logistika sohasida yuqori daromadli xizmatlarni rivojlantirish imkonini berishini tahlil qilish.

Tadqiqotning asosiy masalalari va farazlari. O‘zbekiston aholisining an’anaviy qishloq xojaligida logistikaning rivojlanishi Vatanimizning jahon transport tizimiga qo‘shilishiga ko‘maklashishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Tadqiqot mavzusi bo‘yicha adabiyotlar sharhi (tahlili). Mavzu tarixshunosligi tahliliga ko‘ra, mazkur yo‘nalishda olib borilayotgan ilmiy tadqiqotlar, asarlar, tahlillarni o‘rganish ilmiy ahamiyatga molikdir. Umuman olganda, ushbu mavzuga oid manba va adabiyotlarni quyidagicha tahlil qilish mumkin: O‘zbekiston mustaqillikka erishganidan so‘ng amalga oshirilgan ilmiy tadqiqotlarni sharhlasak, O‘zbekiston mustaqillikni qo‘lga kiritganidan so‘ng milliy qadriyatlarimiz tiklana boshlandi va e‘tibor kuchaydi. Milliy urf-odatlarimiz, an’analarimiz, milliy bayramlarimiz qayta tiklandi. Ularni keng tadqiq etish imkoniyati yuzaga keldi. Bu soxada X.Xidirovning “O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida)” mavzusidagi tadqiqot ishi muhim ahamiyat kasb etadi¹. Shuningdek, Djo‘rayev X.X.², Rixsiboyev N.³, Norkulov S.⁴, Fayzullayev J.⁵, Azimov Sh.⁶, Sharipov K.⁷ va M.Kalonovlarning O‘zbekiston respublikasida transport xizmatlarini pivojlanish istiqbollari hamda transport logistikasi yuzasidan qilgan tadqiqot ishlari adqiqotlari muhim ahamiyat kasb etadi.

¹Xidirov X. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)” Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

² Джўраев Х.Х. Бойсунда таранспорт соҳасининг шаклланиш тарихидан / “Бойсун – моддий ва номоддий маданият бешиги” анжуман тўплами. – Т: 2017, – Б. 228.

³ Рихсибоев Н. Транспорт-логистика тизими иқтисодий самарадорлигини баҳолаш методикасини такомиллаштириш // “Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar” (Economics and Innovative Technologies) ilmiy elektron jurnali 91 <http://iqtisodiyot.tsue.uz/journal>

⁴ Норкулов С. Транспорт корхоналарини иқтисодий жихатдан ривожланиши ва замонавий ҳолати // Та’лимда рақамли технологияларни тadbiq etishning zamonaviy tendensiyalari va rivojlanish omillari. www.pedagoglar.uz 16-to‘plam mart 2023 file:///C:/Users/Admin/Downloads/96-109.pdf

⁵Файзуллаев Ж. Замонавий транспорт-логистика тизимининг бошқарув самарадорлигини ошириш. // “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий электрон журнали. 2017 йил № 6. www.iqtisodiyot.uz

⁶Азимов Ш. Юртимизда транспорт-логистикаси марказларига яратилган имкониятлар ҳамда улардан қутилаётган самарадорлик сарҳисоби. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

⁷ Шарипов К., Калонов М. Ўзбекистон республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истикболлари ҳамда транспорт логистикаси — Иқтисодиёт ва таълим / 2020 № 6.

Shuningdek, tarixchi olim S.N. Tursunov va mualliflar jamoasi tomonidan yozilgan Surxondaryo — etnografik makon yoʻnalishida muhim ahamiyatga ega boʻlgan Surxon vohasi tumanlariga xos urf-odatlar, anʼanalar, qadriyatlar tahlil etilgan monografiyalarda ham mavzuga xos tavsifga toʻxtalib oʻtilgan⁸.

Tadqiqotda qoʻllanilgan metodikaning tavsifi. Dissertatsiyada tarixiy- qiyosiy, tahliliy va tizimli usullar qoʻllanilib, umumnazariy tahlillar asosida yondashilgan.

Tadqiqot natijalarining nazariy va amaliy ahamiyati. Oliy va oʻrta maxsus oʻquv yurtlarida qoʻshimcha adabiyot boʻlishi, tarixiy va nazariy maʼlumotlar oʻrnida xizmat qilishi, Oʻzbekiston tarixi va etnografiya fanlariga doir darslik va qoʻllanmalar yaratilishiga va zamonaviy ommaviy axborot vositalarida targʻib etilishi va tadbirlarni ishlab chiqishda foydalanish bilan izohlanadi.

Ish tuzilmasining tavsifi. Tadqiqot kirish, 3 bob, 6 paragraf, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar roʻyxati va ilovalardan iborat. Dissertatsiyaning tadqiqot qismi 65 sahifani tashkil etadi.

⁸ Tursunov S., Parдаев Т., Махмадиёрова Н. Сурхондарё – этнографик макон. — Т.: Akademnashr, 2012. – 232 б.; Tursunov S. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – 208 б.; Tursunov S., Қобулов Э. Сурхондарё тарихи. – Т.: Tafakkur, 2020. – 258 б.; Tursunov S., Parдаев Т., Қурбонов А., Tursunov H. Ўзбекистон тарихи ва маданияти – Сурхондарё этнографияси. – Т.: Алишер Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси нашриёти, 2006. — 278 б.; Tursunov S., Parдаев Т., Пайгамов А., Нарзуллаева Н. Сурхон воҳаси моддий маданият тарихи. – Т.: Muharrir, 2013. — 324 б.; Tursunov S., Эшбоев Қ. Шўрчи тарихи ва этнографияси. — Т.: Fan va texnologiya, 2013. – 320 б.; Tursunov S., Рашидов Қ. Бойсун. — Т.: Akademnashr, 2011. – 430 б.; Tursunov S., Tursunov A., Тоғаева М. Шеробод тарихидан лавҳалар. — Т.: Yangi nashr, 2014. — 356 б.; Tursunov S., Тўхтаев А., Аннаева З. Жарқўрғон тарихидан лавҳалар. — Т.: Yangi nashr, 2019. — 315 б.

I. BOB. AN'ANAVIY QISHLOQ XO'JALIGIDA LOGISTIKA TIZIMINING AHAMIYATI VA TRANSPORT LOGISTIKASINING SHAKLLANISH TARIXI

1.1. Qishloq xo'jaligining rivojlanishida logistika tizimining ahamiyati

O'zbekiston va xorijiy bozorlarga mahsulotlarning erkin kirishini ta'minlovchi transport-logistika markazlari (TLM) va komplekslaridan iborat zamonaviy transport-logistika infratuzilmasining yaratilish va amal qilish masalalari O'zbekiston transport kompleksi, avvalo, temir yo'l kompleksining zamonaviy rivojlanish bosqichi uchun muhim masalalarga aylanmoqda⁹.

Ayni paytda respublikamizning 10 mintaqasida tashkil etilgan 14 ta erkin iqtisodiy zonalarda yuzaga keladigan bojxona, transport – ekspeditorlik, omborxonalar va informatsion logistika sohasida to'liq kompleks xizmatlarini ko'rsatishga oid yuzaga kelayotgan talablarga nisbatan mutanosib ravishda transport-logistika markazlari (taklif) tashkil etilmagan. Yurtimizda faqat 5 ta ya'ni "Navoiy" xalqaro intermodal logistik markazi, "Angren", "Toshkent", "Termiz" va "Pop" xalqaro logistika markazlari tashkil etilib, faoliyat yuritib kelmoqda¹⁰.

Yurtimizda transport-logistika sohasini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar bazasi yaratildi. Jumladan, 6 ta qonun, 7 ta O'zbekiston Respublikasi Prezidenti farmon va qarorlari, 13 ta Vazirlar Mahkamasi qarorlari va 9 tadan ortiq xalqaro konvensiyalar qabul qilingan.

Ushbu qarorga asosan avtomobillarda xalqaro yuk tashishni amalga oshirayotgan milliy avtotransport korxonalarini va transport-logistika kompaniyalarini rivojlantirish maqsadida ularga 2022-yilning 1-yanvariga kadar bir qator imtiyozlar taqdim etilgan. Xususan, Vazirlar Mahkamasining 1995-yil 11-yanvardagi 11-son qarori bilan tasdiqlangan "Xorijiy davlatlar og'ir yukli va

⁹ Файзуллаев Ж. Замонавий транспорт-логистика тизимининг бошқарув самарадорлигини ошириш. // "Иқтисодийёт ва инновацион технологиялар" илмий электрон журнали. 2017 йил № 6. www.iqtisodiyot.uz

¹⁰ Азимов Ш. Юртимизда транспорт-логистикаси марказларига яратилган имкониятлар ҳамда улардан қутилаётган самарадорлик сарҳисоби. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

katta hajmli transport vositalarining O‘zbekiston Respublikasi hududi bo‘ylab yurishi uchun to‘lovlar to‘g‘risida”gi nizomga asosan og‘ir yukli va katta hajmli transport vositalarining O‘zbekiston Respublikasining umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari bo‘ylab yurib o‘tganligi uchun transport vositasining og‘irligidan kelib chiqqan holda har km yo‘l bosganligi uchun 00,4 AQSH dollaridan 2 AQSH dollarigacha pul mablag‘i to‘lashi belgilangan¹¹.

Transport-logistika markazlari faoliyatini muvofiqlashtirib turuvchi idoraviy tuzilmani yaratish lozim.

O‘zbekiston Prezidenti Shavkat Mirziyoyev raisligida 2017-yil 6-dekabr kuni “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazi faoliyatini takomillashtirish masalalariga bag‘ishlangan yig‘ilishda ham transport kompaniyalari tomonidan muvofiqlashtirish ishlari ta‘minlanmagani sababli “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazida tashish ishlari rivojlanmay qolganligi ta‘kidlangan¹².

Yurtimizda transport-logistika tarmoqlarini (markazlar) rivojlantirishga xususiy sektorlarni (outsorsing) hamda xalqaro kompaniyalarni jalb etish uchun milliy qonunchiligimizda transport-logistikasi sohasidagi jozibadorlik darajasini oshirishda O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 02.12.2017 yilda “2018 — 2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3422-sonli qarori qabul qilingan¹³.

Ushbu qaroriga asosan avtomobillarda xalqaro yuk tashishni amalga oshirayotgan milliy avtotransport korxonalarini va transport-logistika kompaniyalarini rivojlantirish maqsadida ularga 2022-yilning 1-yanvariga qadar bir qator imtiyozlar taqdim etilgan.

¹¹Азимов Ш. Юртимизда транспорт-логистикаси марказларига яратилган имкониятлар ҳамда улардан кутилаётган самарадорлик сарҳисоби. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

¹²Азимов Ш. Юртимизда транспорт-логистикаси марказларига яратилган имкониятлар ҳамда улардан кутилаётган самарадорлик сарҳисоби. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

¹³O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 02.12.2017 yilda “2018 — 2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3422-sonli qarori.

Bundan tashqari, ishlab chiqarilganiga 3 yildan ko‘p vaqt o‘tmagan yuklarni, shuningdek, boshqa tovarlarni tashish va omborlarda joylashtirish, transport-logistika xizmatlari ko‘rsatish uchun mo‘ljallangan transport vositalari, maxsus texnikani sotib olishga imtiyozli davri 1 yilgacha bo‘lgan, foiz stavkasi O‘zbekiston Respublikasi Markaziy bankining qayta moliyalashtirish stavkasidan yuqori bo‘lmagan kreditlar ajratish hamda ishlab chiqarilganiga 3 yildan ko‘p vaqt o‘tmagan yuklarni tashish va omborlarda joylashtirish uchun kreditga sotib olinayotgan transport vositalari va maxsus texnika shartnomada ko‘rsatilgan 100 foizli qiymati bo‘yicha ushbu kreditning garov ta‘minoti sifatida tijorat banklari tomonidan qabul qilinishi mumkinligi belgilandi¹⁴.

Xalqaroyuk tashuvchilarga bir qator imkoniyatlar yaratilgan. Xususan, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 1-martdagi “O‘zbekiston Respublikasi hududi orqali tranzitni amalga oshirish jarayonlarini yanada soddalashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PF-5366-sonli farmoni qabul qilindi¹⁵.

O‘zbekiston, qadimiy karvon yo‘llariga boy o‘lka hisoblangan. Buyuk Ipak yo‘li butun dunyoga mashhur bo‘lgan. Bu yo‘ldan ot, tuya karvonlari ketma-ket o‘tib turgan. Karvon yo‘llari ko‘hna Xorazmdan shimolda - Kazalinsk, Perovsk, Irgiz shaharlari tomon, g‘arbda Astraxan, Kaspiy dengizi qirg‘oqlari sari, sharqda Jizzax, Toshkentga, janubda esa Ashg‘obot, Mari, Buxoroga olib borgan.

Daryo, ko‘l, dengizlarda suzib yurishi uchun qayiq, kema ishlatilgan. Qamish bog‘lamlaridan yasalgan soldan ham foydalanilgan.

O‘zbekistonning tabiiy-geografik sharoiti turli xilda bo‘lganligi uning transport vositalarining harakati va turlarini belgilab bergan. G‘arb bilan Sharq o‘rtasida joylashgan baland tog‘liklar, bepoyon sahro va dashtlar, cheklangan

¹⁴Азимов Ш. Юртимизда транспорт-логистикаси марказларига яратилган имкониятлар ҳамда улардан кутилаётган самарадорлик сарҳисоби. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>

¹⁵O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 1 martdagi “O‘zbekiston Respublikasi hududi orqali tranzitni amalga oshirish jarayonlarini yanada soddalashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PF-5366-sonli farmoni.

suv yo'llari Buyuk Ipak yo'lini yuzaga keltirib uzoq davrlar davomida asosan karvon transport vositasini kashf etib uzoq mamlakatlar bilan savdo aloqalari mustahkamlangan. Tadqiqotchilarning fikricha, mazkur karvon yo'li yigirma besh asr mobaynida xalqaro aloqalarni mustahkamlashga xizmat qilib kelgan. Uning uzunligi yetti ming kilometrga yaqin bo'lib, nihoyatda katta hududni qamrab olgan: bir qismi O'rta Yer dengizi sohillaridagi qadimgi Rim va Yunonistondan Mesopotamiya orqali, ikkinchisi O'rta Osiyo va Dashti qipchoq usti bilan Xitoy va Hindistonga yetib borgan. Bu davrda O'rta Sharqda hukmronlik qilgan Kushon imperiyasi Rim podsholigi bilan aloqada bo'lgan va sharq bilan g'arb o'rtasida o'ziga xos «ko'prik» hisoblangan.

Hozirgacha saqlanib kelgan ko'plab ko'hna xarobalar, yirik sardobalar bu joylarda bir vaqtlar iqtisodiy-madaniy aloqalar, savdo-sotiq ishlari gurkirab rivojlanganligidan darak beradi. Tosh qoyalarga, eski saroy devorlariga bitilgan rasmlarda turli elatlar va qabilalar vakillarining obrazlari tasvirlangan, ularning yozuv namunalari chizilgan. Qadimiy obidalardan topilgan turli davlatlarning pul (tanga) lari O'rta Osiyoning juda ko'p mamlakatlar bilan savdo qilib turganligini tasdiqlaydi.

Savdo karvoni bir necha o'nlab, ba'zan yuzlab turli yuklar ortilgan tuyalardan iborat bo'lib, unga karvon-boshi otda yoki eshakda yo'l boshchilik qilgan. Ayrim katta karvonlarni bir necha yuz otliq qurollangan kishilar kuzatib borgan. Kuniga karvonlar o'rtacha yigirma-o'ttiz chaqirim yo'lni bosib o'tgan. Karvon yo'llari bepoyon suvsiz dashtlar, baland-past tog'-adirlar, katta-kichik daryolar ustidan o'tgan bo'lib, muayyan masofalarda pishgan g'ishtdan qurilgan suv saqlanadigan sardobalar va karvonsaroilar qad ko'targan.

O'zbekiston hududida eng muhim savdo manzilgohlari Xorazm vohasida joylashgan bo'lib, undan shimol tomonga — Kazalinsk, Perovsk va Irgizga, g'arbga — Kaspiy dengiz sohillari va Astraxanga, janub tomonga — Ashgabad, Mari va Buxoroga, sharqqa — Toshkent va Jizzaxga har yili yuzlab karvonlar safarga chiqqan; g'arbdan va sharqdan bu yerga Qorako'l, Karmana va

Samarqanddagi arava yo‘li mavjud bo‘lgan, janub tomondan Qarshi yo‘li kelib qo‘shilgan. Butun O‘rta Osiyodan o‘tadigan eng muhim ikkita karvon yo‘li Toshkentda chatishgan: biri Orenburgga chiqadigani, ikkinchisi — Olmaota va Semipalatinsk tomon ketadigani. Ko‘p karvonlar Bulg‘oriya, Rossiya, Sibir, Eron va Afg‘onistonga jo‘natilgan. Savdo aloqalari Hindiston, Xitoy, Qora dengiz bo‘yi. va Old Osiyo mamlakatlari bilan ham o‘rnatilgan.

O‘troq dehqonchilik va hunarmandchilik bilan shug‘ullanuvchi aholi bilan ko‘chmanchi elatlar o‘rtasidagi savdo-sotiq alohida o‘rinni egallaydi. Ko‘chmanchi chorvadorlar o‘troq dehqon aholidan o‘z chorva mollari evaziga turmushi uchun barcha zarur mahsulotlarni olib turganlar. Ayniqsa gazlama, metall, poyabzal, uy-ro‘zg‘or va boshqa hunarmandchilik buyumlari, don, zarur kundalik mahsulotlar O‘rta Osiyo, shu jumladan o‘zbek elidagi katta bozorlarda doimo mavjud bo‘lgan. Qo‘shni ko‘chmanchi qabilalar bir necha yuzlab qo‘ylarni haydab bozorlarga yetkazib turgan, ularni mahalliy savdogarlarga ko‘tarasiga sotib, o‘zlariga kerakli mollarni xarid qilganlar.

Aholi zich yashaydigan shahar va qishloqlar orasida ot-o‘lov qo‘shilgan g‘ildirakli transport yuradigan yo‘llar hammayoqni kesib o‘tgan. Ular qizil tuproqli, qishda juda loy va botqoqli, yozda changi ko‘kka ko‘tariladigan, ba‘zan qumli, o‘tish qiyin bo‘ladigan yo‘llar edi. Bunday yo‘llarda qulay va moslashgan mahalliy transport-o‘zbek aravasi qatnab turgan. Yuqorida aytilganidek, O‘zbekistonda qadimdan asosan ikki xil arava ma‘lum: birinchisi — ikkita katta g‘ildirakli qashg‘ar arava; ikkinchisi — asosan markaziy rayonlarda, Farg‘ona va Zarafshon vodiylarida tarqalgan qo‘qon arava. Birinchi xil aravalar, arxeologik va yozma manbalarga qaraganda, eng qadimiyydir. Uchinchi o‘ziga xos arava Xorazm vohasida bo‘lib, ular hozirgacha saqlangan. Qadimiy Xitoy manbalarining xabar berishicha, butun O‘rta Osiyo viloyatlaridan faqat Xorazmda savdogarlar o‘z sayohatida foydalanadigan bir ho‘kiz qo‘shilgan ko‘p kegayli ikki katta g‘ildirakli aravalar mavjud bo‘lgan. Xorazm aravasining to‘g‘ini (tegarchigi) qo‘qon aravanikidan ancha keng va

qalin, aravakash aravaning old qismiga oʻrnatilgan zangi boʻsagʻada oʻtirib boshqaradi. Qoʻqon aravada esa haydovchi aravaga qoʻshilgan ot egarida joylashgan. Odam uzoq yoʻlga ketadigan boʻlsa aravalarga maxsus soyabon oʻrnatilgan, yuk tashish (ayniqsa qovun-tarvuz) uchun toʻrlangan katta savat moslashtirilgan. Aravalar unga qoʻshiladigan hayvon (ot, hoʻkiz, eshak) ga qarab katta-kichik boʻlgan. Mayda-chuyda yuk tashish, dalaga oʻgʻit chiqarish uchun gʻaltak arava mavjud boʻlgan. Katta shahar va qishloqlarda aravakashlar maxsus uyushmaga (sex) larga birikkanlar.

Shahar va qishloqlarda eng keng tarqalgan transport vositasi ot va eshak hisoblangan, ayrim joylarda tuya va hoʻkizdan ham foydalanilgan. Tuya va eshakka minish uchun ularga yumshoq kigiz toʻshalgan, egar ishlatilgan. Baʼzan aravaning ayrim qismlari, egar va yuganlar chiroyli naqsh va kashtalar bilan bezatilgan.

Amudaryo va Sirdaryoda kemachilik ham muhim ahamiyatga ega boʻlgan. Eng katta kema (qayiq) lar palubasiz, toʻrt burchakli, 25 m uzunlikda boʻlib, 60 tonnaga yaqin yuk koʻtargan. Oʻrtacha kemalar 12-17 m uzunlikda boʻlib, 15—16 tonna yuk koʻtargan, kichkinasi 3—5 tonna yuk koʻtarishga moʻljallangan. Bir kemandi komandasi dargʻasi bilan 4—16 kishidan iborat boʻlgan. Ayrim paytlarda kemani soldovchi bilan birga ot qoʻshib ham sudragan.

Oʻrta Osiyoda, shu jumladan Oʻzbekistonda temir yoʻl oʻtgan asrning oxirlarida paydo boʻldi, Krasnovodskiydan Orenburggacha choʻzilgan, Fargʻona vodiysi va Termizgacha yetkazilgan temir yoʻl Oʻrta Osiyo bozorini Yevropa bilan bogʻlab, rus kapitalining mintaqaga kirishiga keing yoʻl ochib, chorizmning hukmronligini mustahkamlashga yordam berdi. 1917-yilgacha Oʻzbekistonning barcha yirik shaharlari temir yoʻl bilan bogʻlangan edi.

Bu davrda yangi transport turlari ham paydo boʻlgan. Toshkentda dastlab ot qoʻshiladigan, keyin elektr kuchi bilan yuradigan tramvay yura boshlagan, katta shaharlarda qulay otli faytunlar izvoshchilik xizmatini ado etgan. Mahalliy aholi «shayton, arava» deb nomlagan velosipedlar ham oʻlkamizda toʻntarish

arafasida paydo bo'lgan edi. Avtomobil transporti asosan 1917-yildan keyin rivojlandi.

Sovet hokimiyati davrida temir yo'l qurish nihoyatda tez sur'atlar bilan amalga oshirildi. Agar to'ntarishdan oldin O'zbekistonda temir yo'llarning uzunligi 1,1 ming km ga yetgan bo'lsa, hozir uning uzunligi 3,5 ming km dan oshadi. Eng katta va muhim ahamiyatga ega bo'lgan Chorjo'y — Qo'ng'iro't — Beynov liniyasi urushdan keyin qurilib, O'rta Osiyoni sobiq Sovet Ittifoqining Yevropa qismi bilan ikkinchi navbatda bog'ladi.

Hozirgi davrda avtomobil hayotga kengroq kirib, deyarli ko'pchilik oilalarning ehtiyojini qondirmoqda. Shahar va qishloqlararo zamonaviy avtotransportlar muntazam ravishda qatnab turmoqda. Hech bir qishloq yoki shahar yo'qki, o'zaro transport vositalari bilan bog'liq bo'lmagan. Ko'pchilik oilalarda yengil avtomashinalar mavjud. Eng muhimi, O'zbekistonning ko'plab qishloq va shaharlari orasidagi yo'llar asfaltlashtirilgan yoki u yerlarga tosh to'shalgan.

O'lkamizda havo transporti dastlab 1924-yilda paydo bo'ldi. Agar birinchi havo yo'li Toshkentdan Olmaotaga ochilgan bo'lsa, hozir barcha viloyatlar markazi poytaxt bilan va juda ko'p chet mamlakatlar bilan bog'langan. Aviatransport endilikda yo'lovchi va yuk tashiydigan keng tarqalgan va qulay aloqa vositasi bo'lib qoldi. Yirik zamonaviy aeroportlar majmui Nukus, Buxoro, Samarqand, Andijon, Namangan, Zarafshon va Urganchda qurilgan. Toshkentdagi go'zal havo kemalari manzilgohi eng yirik barcha turdagi laynerlarni qabul qila oladigan zamonaviy uskuna va mexanizmlar bilan jihozlangan xalqaro ahamiyatga ega aeroport hisoblanadi.

1.1. Transport logistikasining turlari, shakllanishi va taraqqiyot bosqichlari tarixi

Transport xizmatidan foydalanuvchilarga qulay va arzon xizmatlar taqdim etish davlatning asosiy e'tiborida turadi.

Logistika tushunchasi qadimiy Gresiyada “Hisoblash san’ati” ham deb atalgan. Ayrim manbalarda logistika miloddan avvalgi IV asrda Gresiyada paydo bo‘lgan. O‘zbekiston milliy ensiklopediyasida logistika – hisoblash, muhokama san’ati deb yozilgan¹⁶.

Logistika — materiallarni, axborotlarni va inson oqimlarini optimallashtirish (xarajatlarni minimallashtirish) maqsadida ularni boshqarish. Logistikaning kengroq ta’rifi uni turli tizimlardagi moddiy, axborot va moliyaviy resurslarning harakatini boshqarish haqidagi ta’limot sifatida izohlaydi.

Amaliy qo‘llash nuqtai nazaridan, logistika bu eng kam xarajatlarni hisobga olgan holda kerakli vaqtda, kerakli miqdordagi tovarni kerakli vaqtda, kerakli joyda taqdim etishning eng samarali variantini tanlashdir.

Eng asosiy savdo-sotiq mahsulotlari dehqonchilik va chorvachilikka oid maxsulotlar bo‘lib, bug‘doy, arpa, sholi, mevalar, poliz, sabzavot va chorva mahsulotlari bilan butun bozor to‘liq ta’minlangan edi. Rus sharqshunosi N.A.Mayevning ma’lumotlarida: «Hisor O‘rta Osiyoni butun don va non mahsulotlari hamda bog‘dorchilik mahsulotlari bilan to‘liq ta’minlanar edi. Hisor, Yurchi va Denov sersuv joyda joylashganligi tufayli sholi, sug‘orma bug‘doy, arpa, makkajo‘xori, meva bog‘lar va poliz va sabzavotchilik ishlab

¹⁶ Шарипов К., Калонов М. Ўзбекистон республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истиқболлари ҳамда транспорт логистикаси — Иқтисодиёт ва таълим / 2020 № 6

chiqarish eng ko‘p yetishtiriladigan hudud edi. Denov, Hisor va Dushanbedan Buxoroga ko‘p miqdorda bug‘doy va zig‘ir jo‘natilgan»²

1877-yil Rus sharqshunosi Matveyev tomonidan qayd etilgan manbalarda Sharqiy Buxoro amirligidagi oziq-ovqat maxsulotlarini narxi quyidagi xolatda edi; eng asosiy yirik Hisor bekligida bir botmon (8 pud) bug‘doy-2 rubl, (Xisor bekligida ba‘zi bir qariyalarni fikriga ko‘ra bir botmon bug‘doy 12 pudga teng bo‘lgan. Matveyev izohlagan manba Samarqand va umum G‘arbiy beklklarda bir botmon bug‘doy 8 botmon bo‘lgan) bir botmon arpa 1 rubl 60 kop, beda urug‘i 2 rubl, bir pud mol go‘shiti 1 rubl 40 kop, bir pud qoramol yog‘i 4 rubl, bir yoshli tuxli 1 rubl 60 kop, bir botmon guruch 7 rubl, bir botmon bug‘doy uni 2 rubl 80 kopni tashkil etgan.³

Oradan 12 yil o‘tgach, 1889-yil sharqshunos Stetkevich qayd etgan ma‘lumotlarda Sharqiy Buxoro beklklarida oziq-ovqat maxsulotlarini narxi deyarli bir-xil bo‘lib, maxsulotlar yetkazib berish ancha yaxshilanib borib, narxnavo deyarli o‘zgarmadi. Bir botmon bug‘doy- 2 rubl, bir botmon arpa-1 rubl 60 kop, bir botmon guruch-6 rubl, 40 kop, bir botmon sholi-(tozlanmagan, oqlanmagan)-4 rubl, yuz o‘lchov birligiga teng bir kilogrammga teng beda urug‘i-3 rubl, 20 kop chorva mollari savdosi Sharqiy Buxoro beklklarida quyidagi narxda edi.

Yirik qoramollar va otlar savdosi alohida ajlali turar edi. Yuk ortishga mo‘ljallangan otlar 15-20 rub, 10 pud og‘irligidan yuqor sigirlar 10-20 rubl, yuk ortishga mo‘ljallangan eshaklar 4-20 rubl, ishchi xo‘kizlar 15-30 rubl, qo‘ylar semizligiga qaramay 3-6 rubl. Shuningdek, Sharqiy Buxoro beklklaridagi savdo sotiq do‘konlari va bozor savdo rastalarida Rossiyadan keltirilgan rangli gazlamalar, shakar, metal, chinni buyumlar va boshqa xo‘jalik maxsulotlari,

² Н.А. Маев. Географический очерг Гиссарского края и кулябского бекства, Материалы для статистики Туркестанского края. в.5 стр. 269. Очерки горных бекства Бухарского ханство. Тамже. Стр. 327.

³ Матвеев. Цит.соч. стр-24.

Hindistondan choy, Angliyadan yozuv qog‘ozlari, doka kabi maxsulotlar olib kelinib sotilar edi.¹

XX asr boshlarida Rossiya fabrikalarida ishlab chiqarilgan turli xil gazlamalar o‘zining sifatli va arzonligi bilan Sharqiy Buxoro bekligidagi kosib hunarmandlar tomonidan ishlab chiqarilgan olacha gazlamalarni bozordan siqib chiqara boshladilar. Natijada mahalliy kosiblar hamda o‘rta ishlab chiqarishga ega bo‘lgan hunarmandlarni kasotga uchratib, ularni maxsulotlari bozorga o‘tmay ko‘plab hunarmandlar xonavyron bo‘ldilar. Bekliklardagi ortiqcha sholi, bug‘doy va paxta (g‘o‘za) maxsulotlari arzon narxlarda sotib olinib, Termiz, Qarshida yig‘ib olinib Amudaryo orqali Kerki va Chorjo‘y shaharlarida to‘planib Markaziy Rossiyaga jo‘natilar edi.²

Sharqiy Buxoro beklklarida ushbu maxsulotlarni tashiydigan transport yo‘q edi. Shuning uchun savdo-sotiq ishlari ancha qiyinchilik bilan amalga oshirishar edi. Savdo-sotiq ishlari asosan beklklar o‘rtasida bo‘lib tashqi savdo keskin rivojlanish imkoniyati transport tufayli keng ko‘lamda rivojlanmagan edi.

1876-yil Sharqiy Buxoroni o‘rgangan rus sharqshunosi G. Arandarenkoning ma’lumotlarida: «keyingi ikki yil davomida chorvachilik ishlari keng rivojlanib, yirik qora mollarni o‘sish ancha oshib undan foyda olish nixoyatda ko‘paydi. Beklarni tashqi savdo aylanishda shoxli qoramollar, qo‘ylar, otlar va teri savdosida asosiy tarmoqqa aylandi»³ 1891-yil 12 oktyabrda O‘ratepa pristava Xodjakent uyezdi boshlig‘iga yozgan bildirishida «Xisordan Panjikent hududida haydab o‘tilgan qoramol to‘dasi shunchalik ko‘p ediki, Hisor va sharqiy Buxoro beklklaridagi chorvamollari bilan Rus Turkistonni chorva mol bozorlari va yaylovlari to‘lib ketgan bo‘lib, chorvalari soni behisob edi.

¹ Стеткевич. Цит.соч. стр-252-256

² А. Галкин. Цит. Оч. Стр-402.

³ Г.Арандаренко. Из пенджикента «Туркестанские ведомости» 1876. №42.

Hisordan Rus Turkistoniga-15500 bosh qo'y va echki, 900 bosh yirik shoxli qoramolllar, 16000 dona barra qo'zi terisi, 3150 dona qo'y terisi, 1900 dona xo'kiz terisi, savdo-sotiq uchun jo'natilar edi. Tayyorlangan maxsulotlarni bir qismi qayta ishlash uchun O'ratepani o'ziga qoldirilar edi. Bu maxsulotlarga qoramol terilar, 600 tagacha barra qo'zi terilari va boshqa chorva mollar terilaridan iboratdir. Qolgan tayyor maxsulotlari sotishga jo'natilar edi.⁴

N.A.Benderskiyning XX asr boshlaridagi ma'lumotlarida: «XIX asr oxirida Hisor o'lkasidan bug'doy, arpa, sholi va chorva mollari terilari (ot va qo'y) sotish uchun Samarqand O'ratepa, Shaxrisabz shaharlarida olib borilgan.»¹ Savdo-sotiq ishlari Buxoro amirligida shariat qonunlari asosida olib borishib, amirning asosiy pul o'lchovi Rus Sharqshunosi A. Galkinning ma'lumotlarida quyidagicha ta'kidlanadi: «Butun pul o'lcham birligi asosini, ishlab chiqarish tan narxini tini ya'ni tillo belgilangan. Tanga, mir va pul narx o'lchovini belgilaydigan narx navoni belgilaydigan o'lchov birligi tashkil etgan. Tilla oltin tanga (toza oltin tanga-160 o'lchov birligiga teng). O'rtacha tilla o'lchov birligi 20 tangaga teng bo'lgan.

Savdo rastalarida kamdan-kam hollarda tilla tanga bilan savdo qilingan kumush tangalar o'rtacha qismati 20 kumush tanga hisobida oltin tangaga tenglashtirishib, savdo-sotiq ishlari asosan kumush tanga xisobida narxlanib, uni qiymati bir o'lchov tanga birligi bilan baholanib kumushni to'rtidan bir qismi 16 pul hisobiga narxlanib, o'rta hol va kambag'al toifalar pul yoki mir o'lchov birligi bilan savdo-sotiq ishlarni olib borganlar.²

Surxon vohasiga transport sohasining kirib kelishiga quyidagilar sabab bo'ldi. Birinchidan, vohada xomashyo boyliklarining nihoyat darajada ko'pligi; ikkinchidan, ushbu imkoniyatlardan to'laqonli foydalanmayotgan mahalliy hukmdorlar, iqtisodiy tizimni boshqaruvchi soha xodimlarining

⁴ ЦГА. Таджикской ССР ф-1, д, 322 1-7-8

¹ Гиссарское бекство. «Туркестанские ведомости» 1905 № 42

² А. Галкин цит. Соч. стр-195.

o‘zboshimchaligi, soliqlarni insofsizlarcha undirilishi; uchinchidan, O‘rta Osiyo masalasida Rossiya-Angliya ziddiyatlarining kuchayishi, Hind okeaniga chiqish uchun rus mustamlakachilik siyosatining haddan tashqari oshib borishi, Rossiyaning Amudaryo bo‘ylab o‘z mavqeini mustahkamlashi edi.

Turkistondagi ilk temir yo‘l 1880-yil noyabrdan 1886-yil dekabrga qadar qurib bitkazilgan bo‘lib, Krasnovodsk va Chorjo‘y shaharlarini bog‘ladi. 1888-yil may oyida Amudaryo orqali 2,7 km uzunlikdagi yog‘och ko‘prik qurilib, ishga tushirilishi natijasida temir yo‘l Samarqandgacha olib kelindi. Keyinchalik temir yo‘l qurilishi 1895–1897 yillarda Ursatevskaya (Xovos) stansiyasidan Qo‘qongacha davom ettirildi. 1899-yili temir yo‘l Toshkentga yetkazilib, Samarqand-Andijon temiryo‘llari bilan birlashtirildi¹⁷.

1899-yil 16-iyunda rus hukumatining maxsus majlisi bo‘lib, unda Turkistonga yangi temir yo‘l o‘tkazish to‘g‘risidagi masala ko‘rib chiqildi. Buxoro–Termiz temir yo‘lini qurish bo‘yicha loyiha ishlari maxfiy tarzda boshlanib, Turkiston general-gubernatorligi bo‘limi tomonidan 1910-yil 4 martida 74–sonli xat yo‘llandi. Unda Rossiya general shtabi bosh boshqarmasi boshlig‘i va tashqi ishlar vazirligiga Buxoro–Qarshi hamda Surxon vohasi yo‘nalishida qurilishi zarur bo‘lgan temir yo‘l bo‘yicha 130–sonli loyihani tezlik bilan amalga oshirish chorasini ko‘rish topshirildi¹⁸.

Shuni qayd etib o‘tish lozimki, ushbu temir yo‘l Rossiyaning Afg‘onistonga bo‘lgan siyosiy munosabatini tubdan o‘zgartirib, uzoq vaqtdan buyon orzu qilib kelinayotgan Hindistonga chiqish, Hind okeani orqali erkin savdo munosabatlarini o‘rnatish, Kichik Osiyo va Hindistonda Rossiyaning siyosiy-harbiy strategiyasini mustahkamlash masalasini tezroq hal qilish imkoniyatini yaratar edi. Tabiiyki, Termiz temir yo‘l tarmog‘ini qurishdan Afg‘oniston hukumati ham amaliy jihatdan katta foyda ko‘rar edi. Chunki

¹⁷Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

¹⁸Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

bunda Afgʻonistonning shimolidagi koʻchmanchi oʻtroq aholisi bilan tovar ayirboshlashni yoʻlga qoʻyish imkoniyati yaratilar edi. Bundan tashqari, Termiz–Mozori–Sharif–Qobul temir yoʻlining qurilishi orqali qadimiy savdo yoʻli tiklanib, bundan janubiy mintaqada Rossiyaning siyosiy mavqei mustahkamlanishi evaziga, bu yoʻlni ingliz–hind yoʻli bilan qoʻshish imkoniyati ham vujudga kelar edi. Mutaxassislar tomonidan ham Termiz–Qobul temir yoʻl tarmogʻi Kushka–Hirot yoʻnalishida ancha qulay hamda arzonga tushishi tahlil qilindi.

1914-yil boshida muhandislar Surxon vohasi hududida temir yoʻl qurish boʻyicha tegishli tayyorgarlik ishlarini boshlab yubordilar. Ishga tushirilgan ushbu temir yoʻl Rossiyani Hind okeaniga chiqishdek harbiy-iqtisodiy strategiyasining amaliy natijasi boʻlib, kelajakda Afgʻoniston, Eron va Hindistonni egallash, Sharqda rus mustamlakachiligini mustahkamlashga zamin hozirlar edi. Shuningdek, bu yoʻl Surxon vohasini toʻliq istilo qilib, uni rus sanoati uchun uzoq yillar xomashyo manbasiga aylantirish, mustamlaka toʻliq amalga oshirilgach, yer osti va yer usti boyliklarini tekinga tashib olib ketishi uchun keng imkoniyat yaratdi¹⁹.

Qonunga koʻra, avtomobil, havo, temir yoʻl, suv, elektr transporti, metropoliten va transport infratuzilmasi obektlari Oʻzbekistonning yagona transport tizimini tashkil etadi²⁰.

Transport-logistika markazlari ularga har qanday turdagi transportda kirib kelayotgan hamda olib chiqilayotgan yuklarni omborga joylashtirish, saqlash, ularga ishlov berish, qayta ishlash, qadoqlash va taqsimlash boʻyicha xizmatlar koʻrsatadi. Vakolatli organlar vokzalda, aerovokzalda, aeroportda, metropolitenda va avtostansiyaga kirish joyida transport vositasini, bagajini, yuk bagajini va yukni, yoʻlovchilarni va boshqa shaxslarni koʻzdan kechirishdan oʻtkazishi mumkin²¹.

¹⁹Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

²⁰ <https://diyoy24.uz/13851>

²¹ <https://diyoy24.uz/13851>

Avtomobil, temir yo‘l va aviatsiyada tashish o‘rtasida samarali hamkorlikni yo‘lga qo‘yishga qodir yirik operatorlar yetishmayti.

Temir yo‘l boshqaruv tizimini takomillashtirish maqsadida 1994-yil noyabrida O‘rta Osiyo temir yo‘lining O‘zbekiston Respublikasida joylashgan temir yo‘l korxonalari va bo‘limlari, loyiha — konstruktorlik va boshqa tashkilotlari, muassasalari negizida «O‘zbekiston temir yo‘llari» davlat–aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tashkil etildi. «O‘zbekiston temir yo‘llari» kompaniyasi tasarrufida asosiy temir yo‘lining foydalanish uzunligi respublikada 3992 km ni tashkil etdi. Shundan 1992,7 km bekat yo‘llari va 362,4 km respublika korxonalari shoxobcha temir yo‘llari faoliyat ko‘rsatmoqda. Surxondaryo viloyatidagi umumiy foydalaniladigan temir yo‘l shohobchasining uzunligi 414,9 km iborat bo‘ldi²².

Sovet Ittifoqi parchalanganidan keyin O‘zbekiston viloyatlari bilan temir yo‘l aloqalarini bog‘lash ancha qiyinlashdi. Negaki, Farg‘ona vodiysiga o‘tish uchun Tojikistondan, Surxondaryo, Xorazm viloyatlari va Qoraqalpog‘istonga borish uchun qo‘shni Turkmanistondan o‘tish lozim edi. Birgina Termiz shahridan Qoraqalpog‘istonga temir yo‘l orqali yuk yetkazish uchun oltita chegara-bojxona yo‘lagidan o‘tishga to‘g‘ri kelgan edi. Natijada bu viloyatlardan temir yo‘l orqali yo‘lovchi tashish to‘xtab qoldi. Termizdan Qarshi, Buxoro, Urganch, Nukus kabi shaharlarga Dushanbe-Moskva reysidagi poyezdda borilar, Turkmaniston Respublikasining Kalif shahrida teplovoz almashtirish jarayoni 2 soatcha cho‘zilishi dilni xira qilar edi. Bunday sharoitda mamlakatimizning janubiy, shimoliy va sharqiy hududlarini rivojlantirishning o‘zi bo‘lmas edi.

Shunga qaramay, viloyat temiryo‘lchilari samarali mehnat qildilar. 1993–1994 yillarda Termiz vokzalidan 2 km uzoqlikda yuklarni joylashtirish maydoni qilindi. Viloyat temir yo‘l transporti iqtisodiy qiyinchiliklarga qaramasdan, xalq xo‘jaligi uchun zarur bo‘lgan ehtiyoj mahsulotlarini yetkazib berishda faol

²²Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)” Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

ishtirok etdi. 2001- yilda Termiz temir yo‘l vokzalining yangi binosi ishga tushirildi²³.

1990-yillarning boshlarida mamlakatimiz janubini yagona temir yo‘l tarmog‘iga ulash dolzarb vazifaga aylandi. 1992-1998 yillarda turli ilmiy-texnikaviy ishlar olib borildi. Temir yo‘l o‘tadigan yo‘nalishlar belgilab olindi. Temir yo‘l qurilishi uch bosqichda o‘tkazildi. Dastlab 1998-yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” kompaniyasi o‘z hisobidan “Toshg‘uzor-Dehqonobod” yo‘nalishini, 1999-yilda esa “Boysun-Qumqo‘rg‘on” liniyasida yo‘l qurilishini boshladi.

Temir yo‘lning uchinchi bosqichi eng qiyin uchastkalariga to‘g‘ri kelgani uchun Yaponiya hukumatining imtiyozli kreditlaridan foydalanildi. Loyihani ishlab chiqish uchun 2001-yil 16-iyulda Yaponiya tomonidan grant ajratildi. Loyiha ishlari yakunlangach, 2003-yil 2-yanvarda O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Toshguzar—Boysun—Qumqo‘rg‘on” yangi temir yo‘l liniyasi qurilishini jadallashtirish to‘g‘risidagi 43-sonli qarori chiqdi. Qarorga ko‘ra, “Toshguzar—Dehqonobod” va “Boysun—Qumqo‘rg‘on” uchastkalari bo‘yicha 2003—2005 yillarda davlat byudjeti mablag‘lari (20%) hamda «O‘zbekiston temir yo‘llari» davlat-aksiyadorlik kompaniyasining o‘z mablag‘lari (80%) hisobiga, “Dehqonobod—Boysun” uchastkasi bo‘yicha 2004—2007 yillarda jalb etiladigan Yaponiyaning uzoq muddatli investisiyalari hisobiga bosqichma-bosqich qurilishi belgilandi²⁴.

2004-yilning oktyabr oyiga kelib “Toshguzar-Dehqonobod” va “Boysun-Qumqo‘rg‘on” uchastkalaridagi qurilish ishlari o‘z nihoyasiga yetdi. Ish bilan tanishish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti I.Karimov Toshg‘uzorga keldi. Bu yerda poyezdda o‘tirib Dehqonobodgacha bo‘lgan hududda qurilish ishlarini ko‘zdan kechirdi.

²³Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)” Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

²⁴Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)” Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

Qurilishning keyingi bosqichini amalga oshirish uchun 2004-yil 30-noyabrda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on yangi temir yo'l liniyasi qurilishi loyihasini amalga oshirishni jadallashtirishga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi 559-sonli Qarori chiqdi. Ushbu qaror qurilishning eng og'ir uchastkasi bo'lgan Boysun-Dehqonobod yo'nalishini qurishga qaratilgan bo'lib, unda Yaponiya hukumati tomonidan beriladigan uzoq muddatli kreditlarini jalb etish ko'zda tutildi²⁵.

Bu temir yo'l 33 oyda, ya'ni muddatidan ikki yil oldin qurib bitkazilib, 2007-yil avgustida foydalanishga topshirildi. Qurilish davomida 5 ta vokzal, 7 ta temir yo'l stansiyasi, 8 ta raz'yezd, 37 ta ko'prik barpo etildi. Temir yo'l tarmog'ining 81-kilometrida Markaziy Osiyoda bitta bo'lgan uzunligi 234,2 metrli ulkan ko'prik qurildi. Baland tog' ustidagi qoyatoshlar tabiiy hodisalar tufayli tushib poyezd vagonlariga zarar yetkazmasligi uchun bitta usti yopiq galereya qurildi.

Darhaqiqat, temir yo'l qurilishi O'zbekiston tarixidagi olamshumul tarixiy voqea edi. Shu bois O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2007-yil 22-avgustidagi PF-3911-sonli Farmoniga ko'ra, «Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on» temir yo'li qurilishida alohida o'rnak ko'rsatgan bir guruh ishchi-xizmatchilar mukofotlandi. Ushbu temir yo'l liniyasining ochilish marosimi 2007-yil 24 avgust kuni Darband stansiyasida bo'lib o'tdi. Unda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov ham ishtirok etdi.

Yangi ochilgan temir yo'l ikki yil davomida faqat ichki yuklarni tashish uchun xizmat qildi. Shu davr mobaynida uning imkoniyatlari va xavfsizlik darajasi o'rganildi. Nihoyat, 2009-yil 22-avgustidan e'tiboran Toshkent-Termiz yo'nalishida ilk poyezd qatnay boshladi. Ungacha Surxondaryo viloyati aholisi

²⁵Хидиров Х. "Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)" Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

boshqa viloyatlarga faqat avtobuslar va yengil avtomashinalar bilan qatnar edilar²⁶.

Surxondaryo viloyatining mamlakat yagona temir yo‘l tizimiga bog‘lanishi bu yerdagi tabiiy boyliklarni o‘zlashtirish imkonini berdi.

Xulosa qiladigan bo‘lsak, mustaqillik yillarida Surxondaryo viloyat transport tizimi har tomonlama yuksaldi. Tizimga eng yangi, zamonaviy transport vositalari kirib keldi. Aholiga transport xizmatini ko‘rsatish sifati yaxshilandi. Yo‘llarni jahon standartlari asosida qurishga alohida e‘tibor qaratildi.

I. bob bo‘yicha xulosalar

Yurtimizda transport-logistika sohasini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar bazasi yaratildi. Jumladan, 6 ta qonun, 7 ta O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti farmon va qarorlari, 13 ta Vazirlar Mahkamasi qarorlari va 9 tadan ortiq xalqaro konvensiyalar qabul qilingan.

Transport xizmatidan foydalanuvchilarga qulay va arzon xizmatlar taqdim etish davlatning asosiy e‘tiborida turishi asoslandi.

Mustaqillik yillarida Surxondaryo viloyat transport tizimi har tomonlama yuksaldi. Tizimga eng yangi, zamonaviy transport vositalari kirib keldi. Aholiga transport xizmatini ko‘rsatish sifati yaxshilandi. Yo‘llarni jahon standartlari asosida qurishga alohida e‘tibor qaratildi.

²⁶Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)” Тарих фанлари номзод. дисс. –Тошкент, 2008. – Б. 53-71.

II. BOB. SURXON VOHASI LOGISTIKASIDA TEMIR YO‘L VA AVTOMOBIL TRANSPORTINING O‘RNI VA AHAMIYATI

2.1. Surxon vohasining tranzit yo‘lida temir yo‘l tarixi va ahamiyati

Surxon vohasiga transport sohasining kirib kelishiga quyidagilar sabab bo‘ldi. Birinchidan, vohada xomashyo boyliklarining nihoyat darajada ko‘pligi; ikkinchidan, ushbu imkoniyatlardan to‘laqonli foydalanmayotgan mahalliy hukmdorlar, iqtisodiy tizimni boshqaruvchi soha xodimlarining o‘zboshimchaligi, soliqlarni insofsizlarcha undirilishi; uchinchidan, O‘rta Osiyo masalasida Rossiya-Angliya ziddiyatlarining kuchayishi, Hind okeaniga chiqish

uchun rus mustamlakachilik siyosatining haddan tashqari oshib borishi, Rossiyaning Amudaryo bo‘ylab o‘z mavqeini mustahkamlashi edi.

Turkistondagi ilk temir yo‘l 1880-yil noyabrdan 1886-yil dekabrga qadar qurib bitkazilgan bo‘lib, Krasnovodsk va Chorjo‘y shaharlarini bog‘ladi. 1888-yil may oyida Amudaryo orqali 2,7 km uzunlikdagi yog‘och ko‘prik qurilib, ishga tushirilishi natijasida temir yo‘l Samarqandgacha olib kelindi. Keyinchalik temir yo‘l qurilishi 1895–1897 yillarda Ursatevskaya (Xovos) stansiyasidan Qo‘qongacha davom ettirildi. 1899-yili temir yo‘l Toshkentga yetkazilib, Samarqand-Andijon temir yo‘llari bilan birlashtirildi²⁷.

1899-yil 16-iyunda rus hukumatining maxsus majlisi bo‘lib, unda Turkistonga yangi temir yo‘l o‘tkazish to‘g‘risidagi masala ko‘rib chiqildi. Buxoro–Termiz temir yo‘lini qurish bo‘yicha loyiha ishlari maxfiy tarzda boshlanib, Turkiston general-gubernatorligi bo‘limi tomonidan 1910-yil 4-martida 74–sonli xat yo‘llandi. Unda Rossiya general shtabi bosh boshqarmasi boshlig‘i va tashqi ishlar vazirligiga Buxoro–Qarshi hamda Surxon vohasi yo‘nalishida qurilishi zarur bo‘lgan temir yo‘l bo‘yicha 130–sonli loyihani tezlik bilan amalga oshirish chorasini ko‘rish topshirildi²⁸.

Shuni qayd etib o‘tish lozimki, ushbu temir yo‘l Rossiyaning Afg‘onistonga bo‘lgan siyosiy munosabatini tubdan o‘zgartirib, uzoq vaqtdan buyon orzu qilib kelinayotgan Hindistonga chiqish, Hind okeani orqali erkin savdo munosabatlarini o‘rnatish, Kichik Osiyo va Hindistonda Rossiyaning siyosiy-harbiy strategiyasini mustahkamlash masalasini tezroq hal qilish imkoniyatini yaratar edi. Tabiiyki, Termiz temir yo‘l tarmog‘ini qurishdan Afg‘oniston hukumati ham amaliy jihatdan katta foyda ko‘rar edi. Chunki bunda Afg‘onistonning shimolidagi ko‘chmanchi o‘troq aholisi bilan tovar ayirboshlashni yo‘lga qo‘yish imkoniyati yaratilar edi. Bundan tashqari,

²⁷Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

²⁸Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

Termiz–Mozori–Sharif–Qobul temir yo‘lining yaratilishi orqali qadimiy savdo yo‘li tiklanib, bundan janubiy mintaqada Rossiyaning siyosiy mavqei mustahkamlanishi evaziga, bu yo‘lni ingliz–hind yo‘li bilan qo‘shish imkoniyati ham vujudga kelar edi. Mutaxassislar tomonidan ham Termiz–Qobul temir yo‘l tarmog‘i Kushka–Hirot yo‘nalishida ancha qulay hamda arzonga tushishi tahlil qilindi.

1914-yil boshida muhandislar Surxon vohasi hududida temir yo‘l qurish bo‘yicha tegishli tayyorgarlik ishlarini boshlab yubordilar. Ishga tushirilgan ushbu temir yo‘l Rossiyani Hind okeaniga chiqishdek harbiy-iqtisodiy strategiyasining amaliy natijasi bo‘lib, kelajakda Afg‘oniston, Eron va Hindistonni egallash, Sharqda rus mustamlakachiligini mustahkamlashga zamin hozirlar edi. Shuningdek, bu yo‘l Surxon vohasini to‘liq istilo qilib, uni rus sanoati uchun uzoq yillar xom ashyo manbasiga aylantirish, mustamlaka to‘liq amalga oshirilgach, yer osti va yer usti boyliklarini tekinga tashib olib ketishi uchun keng imkoniyat yaratdi²⁹.

XX asr boshlarida temir yo‘l transportidan foydalanishdan siyosiy maqsad ko‘zlandi. Bular:

- a) Rossiya mustamlakasi va sovet hokimiyati yillarida xomashyoni markazga tashish;
- b) siyosiy manfaatlarni hisobga olgan holda reja asosida ish yuritish;
- v) paxta yakka hokimligini o‘rnatish;
- g) harbiy-strategik manfaatlarni amalga oshirish, rusiy aholini mintaqaga olib kelib joylashtirish va boshqalardan iborat edi³⁰.

Rossiya imperiyasida sodir bo‘lgan keskin siyosiy o‘zgarishlar hamda hokimiyatning bolsheviklar qo‘liga o‘tishi Surxon vohasidagi temir yo‘l

²⁹Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

³⁰Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

qurilishi masalalarida ham jiddiy o'zgarishlarni yuzaga keltirdi. Temir yo'l transporti sovet hukumati uchun iqtisodiy jihatdan arzon hamda qulay bo'lish bilan bir qatorda, mamlakatning ichki siyosatini nazorat qilib turishda zarur edi. Shu tufayli 1918-yili sovet hukumati O'rta Osiyo-Toshkent temir yo'lini o'z nazoratiga oldi. 1919-yil Termiz–Kelif temir yo'li davlat nazoratiga o'tkazildi. Shuningdek, Orol dengizi bilan bog'liq Amudaryo bo'ylab harakat qiladigan suv transporti ham davlat tomonidan musodara qilinib, xususiy flotlar tugatildi. 1920-yilga kelib sovet hukumati transport ustidan qattiq davlat nazoratini o'rnatib, ushbu sohaga oid xususiy mulkchilikka to'liq barham berdi. Davlatga qarashli temir yo'l tarmoqlarini birlashtirib, yangi temir yo'llarni qurish, transport bilan bog'liq aloqa tizimini yo'lga qo'yish va ushbu sohaga oid masalalarni hal qilishda davlat tomonidan maxsus mablag'lar ajratishga alohida e'tibor berdi³¹.

Sovet hukumatining asosiy maqsadi chekka o'lkalarni o'z nazoratida ushlab turish, mahalliy aholini bolsheviklar targ'ibotiga bo'ysundirish edi. Shu maqsadda paxta monopoliyasi o'rnatildi. Buning uchun boshqa qishloq xo'jalik mahsulotlarini Rossiya hisobidan ta'minlash siyosati qo'llandi. Aholi ehtiyojlari uchun zarur oziq-ovqat mahsulotlarini markaziy hududlardan tashib olib kelish masalasida ham transport muhim vosita bo'lib xizmat qildi. Turkistonda paxtachilikni rivojlantirish maqsadida 1923-yil 23-avgustida sobiq sho'ro hukumati qarori bilan Bosh paxta qo'mitasiga ichki bozordan 10 mln. pud xom paxta va 3 mln. pud paxta tolasi sotib olish vazifasi topshirildi. Ushbu topshiriqni amalga oshirish faqat temir yo'l transporti zimmasiga yuklatildi. Natijada temir yo'l transporti tarmoqlari orqali 8 mln pud g'alla, 227 vagon (50 mln.arshin) manufaktura, 110 vagon shakar, 32 vagon choy, 150 vagon shisha

³¹Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

va idish-tovoqlar, 40 vagon rezina buyumlar (kalish va boshqalar), 300 vagon yog'och jo'natish rejalashtirildi³².

1925-yilda Termiz–Jarqo'rg'on–Surxon temir yo'llar tarmog'i qurilishi boshlandi. Aynan o'sha yilda Termiz stansiyasidan Amudaryo portiga yuklarni keltirish uchun temir yo'l tarmog'i ham qurildi³³. 1925-yilda Termiz stansiyasi 4 ta temir yo'l shahobchasiga ega bo'ldi. Shulardan ikkitasi qabul qilish va jo'natishga mo'ljallangan, bittasi vagonlar turishiga, yana bittasi esa harbiy qo'shinlarga xizmat qilish uchun qurilgan edi. O'sha yillari poyezdlarning yuk tashish og'irligi 450 tonnadan oshmagan. Poyezdlarning yuk tortish vagonlari soni 20–25 tadan iborat bo'lib, harakat tezligi 13 km/soatni tashkil etgan³⁴.

Ikkinchi jahon urushi yillarida O'zbekistonda temir yo'llardan umumli foydalanish muhim masalaga aylandi. Frontni oziq-ovqat, qurol–yaroq va harbiy qismlar bilan ta'minlash soha xodimlari zimmasiga yuklatildi. O'zbekiston transportchilari temir yo'l bo'ylab front uchun zarur yuklar tashib, g'alabaga munosib hissa qo'shdilar.

Surxon vohasi hududida temir yo'l transportining paydo bo'lishi va rivojlanishi uzoq yillik taraqqiyotga ega bo'ldi. O'zbekistonda transport taraqqiyoti bilan bog'liq manbalarning dalolat berishicha, temir yo'l transportining rivojlantirilishi jamiyat taraqqiyotiga, uning ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy jihatdan rivojlanishiga muhim hissa qo'shgan. O'zbekistonda temir yo'l sohasi Sovet hokimiyati davrida nazoratga olinib, asosan, o'lkadagi xom-ashyo zahiralari markazga tashib ketishga mo'ljallangan edi. Shuningdek, Rossiya imperiyasi va sovet hokimiyati yillarida bu yerda transport tizimining rivojlanishi markaz manfaatlarini hisobga olgan

³²Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

³³Хидиров Х. “Ўзбекистонда транспорт соҳаси: натижалар ва муаммолар (XX асрда Сурхон воҳаси мисолида)”. Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)диссертацияси. — Термиз, 2021. – Б. 14-35.

³⁴ Ленин байроғи, 1991 йил, 28 июнь, – Б.2.

holda amalga oshirildi. Bu borada xomashyo mahsulotlarini tashib ketish va harbiy salohiyatni mustahkamlash markaz tomonidan asosiy maqsad sifatida belgilab olingan edi. Shunga qaramay, temir yo'llarning paydo bo'lishi O'zbekiston uchun ijobiy ahamiyatga ega bo'ldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib hissa qo'shgan edi.

Markaziy Osiyo mintaqasi uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan umumiy uzunligi 223 km bo'lgan Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on temir yo'lining ishga tushirilgani Vatanimiz taraqqiyoti yo'lida tarixiy o'rin tutadi. Ana shu ulkan va murakkab loyihani amalga oshirish natijasida yuk tashish hajmi 2007-yilga nisbatan 1,7 barobarga oshdi, mahalliy xomashyolarni qayta ishlash natijasida 90 dan ziyod yangi korxonalar ishga tushirilib, mavjudlari modernizatsiya qilindi. Natijada 55 ming aholi doimiy ish bilan ta'minlanib, barqaror daromad manbaiga ega bo'ldi³⁵.

Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasining ishga tushishi Respublikamiz janubiy mintaqasi ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish uchun muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasi muhim ahamiyatga ega bo'lib, Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarini ijtimoiy va iqtisodiy rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratadi, tabiiy yer osti konlarini o'zlashtirishni amalga oshirish imkonini beradi, shuningdek Surxondaryo viloyatining shimoliy tumanlarini temir yo'l bilan bog'ladi va mintaqaning transportli ta'minlanganlik darajasi yuqori ko'rsatkichga ega bo'ldi³⁶.

Hududning mineral xomashyo resurslariga tabiiy gaz zahirasi, gaz kondensati va neft, tosh ko'mir kamyob-molibden, volfram, vanadiya, kumush, kobalt, geliy va germaniyga ega hudud hisoblanadi. Bundan tashqari hudud

³⁵ Джўраев Х.Х. Бойсунда таранспорт соҳасининг шаклланиш тарихидан / “Бойсун – моддий ва номоддий маданият бешиги” анжуман тўплами. – Т: 2017, – Б. 228.

³⁶ Джўраев Х.Х. Бойсунда таранспорт соҳасининг шаклланиш тарихидан/“Бойсун – моддий ва номоддий маданият бешиги” анжуман тўплами. – Т: 2017, – Б. 228.

qurilish materiallarini ishlab chiqarish, keramzit xomashyosi, oyna ashyosi va boshqalarga boy.

Temir yo‘l yangi liniyasining ishga tushishi bilan sanoatning hudud resursiga asoslangan barcha tarmoqlarida ishlab chiqarish bir necha barobar o‘sdi³⁷.

2.2. Surxon vohasining tranzit yo‘lida avtomobil transportining o‘rni

Har bir sohaning rivojlanishi bevosita xizmatlar sohasi bilan bog‘liq, ya’ni sanoat bo‘ladimi, qishloq xo‘jaligi bo‘ladimi, boshqa har qanday soha bo‘ladimi ularni asosiy bir biri bilan bog‘lovchi kuch xizmatlar sohasi hisoblanadi. Chunki

³⁷ Джўраев Х.Х. Бойсунда таранспорт соҳасининг шаклланиш тарихидан/“Бойсун – моддий ва номоддий маданият бешиги” анжуман тўплами. – Т: 2017, – Б. 228.

har qanday sohada ishlab chiqarilgan mahsulot xizmatlar sohasi orqali iste'molchiga etkaziladi. Shu bois, aytish mumkinki, ishlab chiqarish va xizmatlar sohasini bir-birini bog'laydigan, barcha sohalar uchun ko'prik vazifasini bajaradigan soha bu – transport xizmati ko'psatish sohasidir. Ushbu sohaning u yoki bu darajada rivojlanishi har qanday sohaga o'z ta'sirini o'tkazmay qolmaydi.

Bu masala dasturlarida ham o'z ifodasini topib, har yili qabul qilinadagan davlat dasturlarida albatta, yo'l-transport infratuzilmasini yanada pivojlantirish masalalari ko'tariladi hamda mazkur yo'nalishda aniq vazifalar belgilab beriladi. Mamlakatimizda so'nggi yillarda transport xizmatlarini pivojlantirish bo'yicha qator ishlar amalga oshirildi.

Birgina oxirgi qabul qilingan, transport xizmati ko'psatishni tashkil etish tizimini yanada takomillashtirish, mulkchilikning bapcha shakllaridagi tashuvchilar uchun raqobat muhitini hamda qulay shart-sharoitlarni yaratish, shuningdek, respublikaning transport -tranzit salohiyatini oshirish maqsadida, O'zbekiston Pecpublikasi Prezidentining 2019 yil 6 martdagi "Yuk va yo'lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ4230-conli Qarori³⁸ mazkur yo'nalishdagi ishlarni yanada jonlantirish lozimligini ko'rsatib berdi. Jahon iqtisodiyotida vujudga kelayotgan tendensiyalardan, shuningdek, dunyo mamlakatlarini istiqbolli iqtisodiy va ijtimoiy rivojlantirishdan ko'rish mumkinki, transport xizmatlari keyingi yillarda muhim sohalardan biriga aylanib bopdi.

Bundan tashqari transport xizmati xalqaro mehnat taqsimotining shakllanishi va rivojlanishiga ham o'z hissasini qo'shadi. Albatta jahonda transport sohasining rivojlanishi, kengayib borishi, uning turlarining ko'payib borishiga bir qancha omillar ta'sir qiladi. Bularga geografik, iqtisodiy, siyosiy, ijtimoiy va boshqa omillarni kiritish mumkin. Dunyo miqyosida transportda yuk va yo'lovchi tashishga qulaylik yaratish maqsadida yo'llarning ko'payib va

³⁸O'zbekiston Pecpublikaci Prezidentining 2019 yil 6 maptdagi "Yuk va yo'lovchi tashish tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ4230-conli Qarori

uzunlashib borishi, transport tarmog'ining zamonaviylashib borishi, transportning harakatlanuvchan tarkibining kengayishi, tashish qobiliyati va imkoniyatlari bir necha martaga ko'payishi hamda hapakatlanish tezligi ortishi kuzatildi³⁹.

Mamlakatimizda yo'lovchi va yuk tashish hajmining asosiy qismi avtomobil transportiga to'g'ri kelishi va uning umumiy hamda xususiy sabablari⁴⁰:

- avtomobil transportida yuk tashishning qulayligi;
- kichik hajmdagi yuklarni tashishda ham imkoniyatning yuqoriligi;
- havo transportining qimmatligi;
- ichki temir yo'llarning yaxshi rivojlanmaganligi;
- dapyo transportidan foydalanish imkoniyati deyarli yo'qligi;
- avtomobil transportini xarid qilish imkoniyatining yuqoriligi bilan izohlanadi.

Transport xizmatlarini ko'rsatish bevosita logistika bilan bog'liq. Shu bois, har yili qabul qilinadigan davlat dasturlarida ham transport-logistikasi masalasiga alohida e'tibor qaratiladi. Yaqinda qabul qilingan hukumat qaroriga muvofiq Transport vazirligini asosiy vazifalari belgilab berildi.

Bundan tashqari transport vazirligining tarkibida transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o'rganish markazi ham o'z ish faoliyatini olib boradi. Albatta turli olimlar tomonidan logistikaning turlari va uning ko'lami to'g'risida ma'lumotlar keltirilgan. Ammo, logistikaning bugungi kundagi mohiyatidan kelib chiqib, uni kengaytirish va har birini asoslash mumkin. Logistika olimlar tomonidan o'tkazilgan tadqiqotlar va ularning natijasini ikki guruhga bo'linadi.

Birinchi guruh olimlar tomonidan logistika alohida xo'jalik yurituvchi sub'yekt faoliyatining yo'nalishi sifatida ishlab chiqarish jarayonida materiallar

³⁹ Шарипов К., Калонов М. Ўзбекистон республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истиқболлари ҳамда транспорт логистикаси. — Иқтисодиёт ва таълим / 2020. № 6.

⁴⁰ Шарипов К., Калонов М. Ўзбекистон республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истиқболлари ҳамда транспорт логистикаси. — Иқтисодиёт ва таълим / 2020. № 6.

oqimini boshqarish deb ta'riflangan bo'lsa, ikkinchi guruh tadqiqotchilar tomonidan fanlararo ilmiy yo'nalish sifatida materiallar oqimi samaradorligi va uni oshirishning yangi imkoniyatlarini qidirishga qaratilgan⁴¹.

Mamlakatimizda transport logistikasi rivojlanib borar ekan, mazkur sohasi hisob-axborot bilan ta'minlash, doimiy kuzatishlar va o'rganishlar asosida tahlil ishlarini amalga oshirish hamda nazorat qilish orqali prognoz ko'rsatkichlarini shakllantirish muhim ahamiyat kasb etadi.

Logistika tushunchasiga quyidagicha ta'rif berish lozim: "Transport logistikasi bu – transport xarajatlarini kamaytirish maqsadida moddiy va moliyaviy resurslarning harakatini samarali boshqarib, xarajatlarni minimallashtirishga asoslanishidir".

Mustaqillik yillarida transport sohasiga alohida e'tibor berilib, yo'llar ta'mirlanib, aholiga xizmat qiluvchi transportning soni oshib, yangi yo'nalishlar tashkil etilib, zarur moddiy mablag'lar ajratib berildi.

Masalan, birgina Sho'rchi tumani misolida ko'rib chiqadigan bo'lsak, 1999-yilda 33,5 million tonna kilometr yuk tashilib, 52,1 million yo'l kilometr yo'lovchiga xizmat ko'rsatilib, 388,6 million so'mlik yuklar manzillarga yetkazilib, tuman transporti iqtisodiy jihatdan xalq xo'jaligiga katta amaliy yordam berib, tumanning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga munosib hissa qo'shdi. Natijada 2000-yilda kelib, 21,1 million tonna kilometr yuk manzillarga tashilib, 363,9 million so'mlik yuk tashishdan daromat olindi⁴².

Sho'rchi tumanida transport sohasining rivojiga e'tibor yildan-yilga oshib borib, aholiga xizmat ko'rsatuvchi yangi texnika vositalarining soni va turi ko'payib borishi natijasida xalq xo'jaligi yuklarini tashish, yo'lovchilarga madaniy xizmat ko'rsatish davlat rejasi asosida olib borildi. Aholiga transport xizmatining tahliliga e'tibor berilganda 2003-yilda 2658,6 ming tonna yuklar

⁴¹ Шарипов К., Калонов М. Ўзбекистон республикасида транспорт хизматларини ривожланиш истиқболлари ҳамда транспорт логистикаси. — Иқтисодиёт ва таълим / 2020. № 6.

⁴² С.Турсунов, Қ.Эшбоев. Шўрчи тарихидан лавҳалар. – Т: "Fan va texnologiya". 2013, 320.бет.

tashilib, 40658,6 ming tonna km yuk aylanmasi ishlari bajarildi. Shunigdek, 41929,1 ming kishi manzillariga yetkazilib, yo'lovchidan olingan daromad 473,7 million so'mga yetdi.⁴³

Sho'rchi tumanida 2004-yilda transport korxonalari 2 million 632 ming tonna yuk tashilib, transport yo'nalishida 45984 ming tonna km yuk aylanmasi ishlari bajarilib, 5261,7 ming kishi manzillariga yetkazilgan bo'lsa, yuk tashishdan 4107,4, yo'lovchi tashishdan 742,2 million so'mlik foyda olindi. 2006-yilda transport xizmatlari 42,3 foiz o'sishga erishilib, 1549,7 ming tonna turli xildagi xalq xo'jaligi yuklari o'z manzillariga yetkazib berildi. Tumanda transport sohasiga e'tibor uchun zarur mablag'lar ajratilib, aholiga xizmat qilish borasida katta ishlar bajarilib, ushbu soha xodimlarining turmush tarzini yaxshilash masalasida alohida xizmatlar qilindi. Sho'rchi aholisiga transport xizmatining yo'lga qo'yilishi tufayli 2009- yilda 3196,7, 2010 yilda 3311,8 ming tonna yuklar tashilib, ushbu xizmatlar natijasida 2009-yilda 9173,3, 2010 yilda 10835,8 million so'm daromad olindi. Shuni alohida takidlash keraki aholiga yo'lovchi xizmat ko'rsatish borasida ijobiy ishlar qilinib, 2008-yilda 16468, 2009 -yilda 18140,3 ming yo'lovchi tashish ishlar amalga oshirildi. Eng muhimi transport yo'nalishda olingan foyda 2008-yilda 2523,4, 2009 yilda 2984,3 million so'mni tashkil etdi.⁴⁴

Tumanda faoliyat ko'rsatayotgan korxonalarni kengaytirish, yangilash, yangilarini qurish natijasida muhim transport tarmoqlarni rivojlantirish va yangi turdagi transport turlarni xizmatini tashkil etishga jiddiy kirishildi. Sho'rchida transport trarmoqlarining jadal rivojlantirishga alohida e'tibor berilib, transport turlari bo'yicha yunalishlarni yo'lga qo'yish va jadal rivojlantirish masalasida sezilarli ishlar amalga oshirilib, yul qurilish uchun zurur mahalliy mahsulotlar ishlab chiqarishga e'tibor ko'chaydi.

⁴³ С.Турсунов, Қ.Эшбоев. Шўрчи тарихидан лавҳалар. – Т: “Fan va texnologiya”. 2013, 320.бет.

⁴⁴ С.Турсунов, Қ.Эшбоев. Шўрчи тарихидан лавҳалар. – Т: “Fan va texnologiya”. 2013, 320.бет.

Mustaqillik yillarida transport ishchi- xodimlarni ijtimoiy himoya qilishga davlat tomonidan katta e'tibor berilib, uy-joy qurilishi eng muhim masala sifatida qaralib, ushbu soha uchun davlat byudjeti asosiy qismi ajratildi. Transport ishchi-xodimlari uchun yangi zamonaviy uy-joylar qurish bo'yicha tanlov loyihalari yaratilib, qulay ixcham zamon talabidan kelib chiqib, hamma shart-sharoitga ega bo'lgan uy-joylar davlat mablag'lari hisobidan qurib berildi.

2009-yilda transport va aloqa sohasida ijobiy siljishlar kuzatilib. transport sohasining asosiy rivojlantiruvchi turi sifatida xususiy avtomobil egalari tomonidan tashilgan yuklar va yo'lovchilarning davr mobaynidagi o'sish suratlari ko'zga tashlandi. 2009-yilda barcha turdagi transportda tashilgan yuk hajmi 3086,9 ming tonnani yoki 2008-yilga nisbatan 121,8 foizni tashkil etdi. Shu jumladan xususiy avtotransport egalari tomonidan 1753,1 ming tonna yuklar tashilib, barcha turdagi transportda yuk aylanmasi 124,2 mln. tonna km.ni, o'sish sur'ati 110,5 foizni, shu jumladan xususiy transport egalari yuk aylanmasi 114,6 mln tonna km.ni (108,3 foiz) tashkil etdi. 2010-yilda barcha turdagi transportda tashilgan yo'lovchilar soni 16808,9 ming kishiga, o'sish sur'ati esa 113,3 foizga teng bo'lib, avtomobil transportida tashilgan yo'lovchilar umumiy hajmidan xususiy avtotransport egalari tashilgan yo'lovchilar 15894,9 ming kishini (110,3 foiz) tashkil etdi.⁴⁵

Avtomobil transporti bo'yicha yo'lovchi aylanmasi 151,7 mln yo'lovchi km.ni, ya'ni 2008-yilning shu davriga nisbatan 110,8 foizga, shu jumladan xususiy avtotransport egalari yo'lovchi aylanmasi 139,8 mln yo'lovchi km.ni yoki 109,1 foizni tashkil etdi. Yuk tashishdan olingan daromad 9223,2 mln so'mni, jumladan, 115,9 foizni, xususiy avtotransport egalari daromadi 8378,9 mln so'mni tashkil qilib, reja 113,7 foizga bajarildi. 2009-yilda yo'lovchi tashishdan olingan daromad 2652,8 mln so'mni, jumladan 114,6 foizni, shundan xususiy avtotransport egalari daromadi 2621,2 mln so'mni, jumladan, reja 114,5 foizni tashkil etdi. Avtomobil yo'llarini saqlashga, ta'mirlash va

⁴⁵ С.Турсунов, Қ.Эшбоев. Шўрчи тарихидан лавҳалар. – Т: "Fan va texnologiya". 2013, 320.бет.

rekonstruksiya qilishga 173,4 mln. so‘m mablag‘ sarflandi. Sho‘rchida 2009-yilda avtotransport sohasida ijobiy ishlar qilinib, aholiga xizmat qilishning yangi turlari yaratilib yuk tashish 3086 ming tonna, yuk tashish aylanmasi 12414 ming tonna ishlar amalga oshirilib, yo‘lovchi tashish 1680 million kishiga yetib, yo‘lovchi tashish aylanmasi 15171 ming yo‘lovchiga yetkazildi.⁴⁶

2006-yilda avtomobillarni va boshqa texnikalarni ta‘mirlash xizmatlari 127,1 foizga bajarilgan bo‘lsa, yangi xizmat turlarini kengroq qo‘llanish natijasida 2010-yilga kelib 132,5 foiz o‘shishga erishildi. Tumanda servis xizmatini yo‘lga qo‘yish tufayli aholi uchun qulayliklar yaratish maqsadida 2006-yilda yo‘lovchi tashish va yuk tashish bo‘yicha transport xizmatlarini rivojlantirish 116,3 foizga bajarilib, yangi avtomobil transportining taraqqiy etish natijasida yo‘lovchi va yuk tashish bo‘yicha belgilangan rejalar 123,5 foizga bajarildi.

2010-yilda Sho‘rchi tumani hududi orqali Moskva - Dushanbe poyezdi o‘tib, Sho‘rchidan Termiz, Qarluq, Boysun, Denov, Sherobod, Qumqo‘rg‘on, Kofrun yo‘nalishlarida avtobuslar qatnab, Sho‘rchi hududidan o‘tgan temir yo‘l uzunligi 28 km ni tashkil qiladi. Sho‘rchi tumanida 2012-yilda avtomobil transporti xizmati bilan 4093,6 ming tonna yuklar tashilib, 166455,9 ming tonna kilometr yuk aylanma ishlari amalga oshirildi. Shuningdek, tuman transport xizmatining bevosita faoliyati tufayli 2012-yilda 19322,4 ming kishi yo‘lovchilar o‘z manzilgohlariga olib borilib, yo‘lovchi aylanmasi 202117,8 ming yo‘lovchi kilometrni tashkil qildi. Tumanda aholini talab ehtiyojlaridan kelib chiqib, yangi yo‘nalishlarni ochish, transport sohasidagi muammolarni bartaraf qilish borasida ijobiy ishlar amalga oshrildi. 2013-yilning 9 oy davomida avtomobil transport yo‘nalishda 3085, ming tonna yuklar tashilib, 122603,7 ming tonna km yuk aylanmasi ishlari bajarildi. Shuningdek, avtomobil transporti bevosita harakati bilan 14881,9 ming yo‘lovchilar belgilangan

⁴⁶ С.Турсунов, Қ.Эшбоев. Шўрчи тарихидан лавҳалар. – Т: “Fan va texnologiya”. 2013, 320.бет.

manzillarga olib borildi. Sho'rci tumani qadimdan karvon yo'llar ustiga joylashgan bo'lib, mustaqillik yillarida jahon andozalariga mos talab darajasidagi keng mustahkam shinam yo'lakchalar, katta avtomobil yo'llar, shohbekatlar qurilib, ko'ptarmoqli yo'lovchi yo'nalishlari tashkil etilib, tuman aholisiga yo'lovchi hamda maishiy xizmat ko'rsatish tarmoqlari rivojlandi.

Sanoat sohasida ham sanoat mahsulotlari ishlab chiqarish yaxshi ko'rsatgichlarni ko'rsatdi va bunda logistika sohasi ham muhim o'rin tutadi.

Masalan Surxon vohasi tumanlari misolida oladigan bo'lsak, xususan Sherobod tumanida «Paxta» ochiq turdagi hissadorlik jamiyati o'tgan 2005-yil davomida 12 mlrd. 389 mln. so'mlik sanoat mahsulotlari ishlab chiqarib, 2004-yilga nisbatan 100,6 foizni tashkil qilgan. Xujaikon tuz hissadorlik jamiyati esa 770,0 mln so'mlik sanoat mahsulotlari ishlab chikardi, o'tgan yilning shu davriga nisbatan 100,3 foizga bajardi. Tumanda aholi jon boshiga o'rtacha 11151 so'mlik sanoat mollari ishlab chiqarildi⁴⁷.

Xalq iste'mol mollari ishlab chiqarish 2005-yilda 1950,6 mln so'mni, yoki o'tgan yilning shu davriga nisbatan 101,1 foizni tashkil qilib, tuman aholisi jon boshiga 14100 so'mdan to'g'ri keldi. Jumladan, xalq iste'mol mollari tola ishlab chiqarish 11937 tonna, o'tgan yilning shu davriga nisbatan rejani 100,0 foizga, chigit ishlab chiqarish 17307 tonna yoki 2004-yilga nisbatan 98,9 foizni, lint ishlab chiqarish esa 440 tonnani, o'tgan yilga nisbatan 73 foizni tashkil etdi⁴⁸.

Xujaikon-tuz OTXJda osh tuzi ishlab chiqarish 22069 ming tonnani tashkil etib, o'tgan yilning shu davriga nisbatan 100 foizni tashkil etadi. 2005-yilda tumanda qurilish montaj ishlari 9 mlrd. 67 mln. so'mni tashkil qilib, 2004-yilning shu davriga nisbatan 121 foizga bajarildi. Pudrat ishlarining o'sish

⁴⁷С.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: "Yangi nashr", 2014. 356 бет.

⁴⁸С.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: "Yangi nashr", 2014. 356 бет.

sur'ati 3 mlrd 668,6 mln. so'mga yoki 2004-yilning shu davriga nisbatan 104 foizni tashkil qilgan. Ammo, bu ko'rsatkich viloyat buyicha 107,6 foizni tashkil etdi.

2005-yil davomida PMK-258 MCHJ 1879,1 mln. so'mlik, PMK-Sherobod MCHJ 1210,1 mln so'mlik, Agroqurilish MCHJ 79,2 mln so'mlik, «Olg'a» mas'uliyati cheklangan jamiyati tomonidan 35,8 mln so'mlik pudrat ishlarini bajarishga erishildi. 2005-yil davomida 12,5 km uzunlikda suv quvurlari tortilgan bo'lib, yillik rejaga nisbatan 64,1 foizga, tabiiy gaz quvurlari tortish 26 km ni rejalashtirgan bo'lib, amalda 15 km ni, yillik rejaga nisbatan 57,7 foizga bajarildi. 2005-yil davomida 545 dona gaz o'lchagich pribori o'rnatilib, belgilangan rejaga nisbatan 80,4 foizga bajarildi. 2005-yilda tumanda transport va yuk tashish hajmi tuman buyicha 1379,5 ming tonnani tashkil etdi. Yuk aylanmasi 52,8 ming tonnani tashkil etdi. Tashilgan yo'lovchilar 21183,1 ming kishini tashkil etib, bu soha ham 110,5 foizga, yulovchi aylanmasi esa 165,4 mln. yul km ni tashkil etdi⁴⁹.

Tuman ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti, iqtisodiy islohotlarni mukammal amalga oshirish natijasida yanada yuqori ko'rsatkichlarga ega bo'lmoqda. Ayniqsa, sanoat, kapital qurilish, savdo va maishiy xizmat ko'rsatish sohasida amalga oshirilayotgan ishlar mustaqilligimizning ulug' imkoniyatlaridan biri hisoblanadi.

Tuman yildan yilga o'zining ma'naviy, ijtimoiy taraqqiyoti bilan obodonlashtirish sohasidagi amalga oshirilayotgan yuksak taraqqiyoti bilan yanada go'zallashib, iqtisodiy salohiyoti yuqori rivojlangan hududlardan biriga aylanmoqda. 2006-yil Sherobod tumani hokimligining bevosita rahbarligi, tashkilotchiligi, ishlarni amalga oshirishdagi ibрати bilan aholining turmush tarzi yanada yaxshilanib, moddiy va ma'naviy hayot sohasida ulkan ibratli ishlar

⁴⁹C.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: "Yangi nashr", 2014. 356 бет.

qilinmoqda. 2006-yilning birinchi yarmida tumanda aholi jon boshiga mahsulot ishlab chiqarish harakatdagi narxlarda 39700 million so‘mga, solishtirma narxlarda esa 39 mln. 700 ming so‘m miqdorga yetkazildi⁵⁰.

Shuningdek, tumanda osh tuzi ishlab chiqarish 12890 tonnaga, paxta tolasi ishlab chiqarish 4352 tonna, paxta chigit ishlab chiqarish 6120 tonnaga yetkazildi. Eng muhimi xalq iste‘mol mollari ishlab chiqarish 895 mln. so‘mga, aholi jon boshiga mahsulot ishlab chiqarish 6540 so‘mga yetkazildi. Tuman yildan yilga ijtimoiy-iqtisodiy sohada katta yutuqlarga erishib, mamlakatimiz iqtisodiy qudratining yuksalishida o‘zining munosib hissasini qo‘shib kelmoqda. Kapital qurilish sohasida tumanda muhim ahamiyatga ega bo‘lgan ibratli ishlar qilinib, zamonaviy ahamiyatga ega bo‘lgan qurilish inshootlari ishga tushirilib, aloqa va transport sohasida yuqori ko‘rsatkichlarga ega bo‘lmoqda.

2006-yilning birinchi yarmida tumanda kapital quyilmalar bo‘yicha 5811 mln. so‘mlik, pudrat ishlar bo‘yicha 1525 mln. so‘mlik ishlar amalga oshirilib, tuman ko‘rkiga mos bo‘lgan zamonaviy qurilishlar ishga tushirildi. Ayniqsa, tumanda 2006-yilning birinchi yarim yilida aloqa va transport sohasida namunali xizmat ko‘rsatish sohasi katta imkoniyatlarga ega bo‘lib, muhim ahamiyatga ega bo‘lgan maishiy xizmat ko‘rsatish imkoniyatlari yaratildi. 2006-yil yanvar, iyun oylarida avtomobil transportida yuk tashish 645 ming tonna, yo‘lovchilarni tashish 10062 ming kishiga yetkazildi. Zamonaviy aloqa xizmati sohasida tumanda sezilarli ibratli ishlar amalga oshirildi. Natijada tumanda aloqa xizmati bo‘yicha daromad ta‘rifi 79,6 mln. so‘mga, aholidan xizmat uchun tushadigan daromad 31,2 mln. so‘mga yetkazildi⁵¹.

⁵⁰С.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: “Yangi nashr”, 2014. 356 бет.

⁵¹С.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: “Yangi nashr”, 2014. 356 бет.

Tuman aholisiga maishiy xizmat ko'rsatish, yangi savdo shohobchalarini qurish, ishga tushirish, savdo tarmoqlarini zamonaviy usulda tashkil etish borasida mustaqillik yillarida juda katta mukammal ishlar amalga oshirildi. 2006-yil yanvar, iyun oylarida umumiy chakana narxdagi tovar aylanmasi haqiqiy narxda 4590 mln. so'mga, aholi jon boshiga chakana narxda tovar aylanmasi taqqoslama narxda 35800 so'mni tashkil etdi⁵².

II. bob bo'yicha xulosalar

Surxon vohasi hududida temir yo'l transportining paydo bo'lishi va rivojlanishi uzoq yillik taraqqiyotga ega bo'ldi. O'zbekistonda transport taraqqiyoti bilan bog'liq manbalarning dalolat berishicha, temir yo'l transportining rivojlantirilishi jamiyat taraqqiyotiga, uning ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy jihatdan rivojlanishiga muhim hissa qo'shgan.

O'zbekistonda temir yo'l sohasi Sovet hokimiyati davrida nazoratga olinib, asosan, o'lkadagi xom-ashyo zahiralari markazga tashib ketishga mo'ljallangan edi.

Rossiya imperiyasi va sovet hokimiyati yillarida bu yerda transport tizimining rivojlanishi Markaz manfaatlarini hisobga olgan holda amalga oshirildi. Bu borada xom ashyo mahsulotlarini tashib ketish va harbiy salohiyatni mustahkamlash markaz tomonidan asosiy maqsad sifatida belgilab olingan edi. Shunga qaramay, temir yo'llarning paydo bo'lishi O'zbekiston uchun ijobiy ahamiyatga ega bo'ldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib hissa qo'shgan edi.

⁵²С.Турсунов, А.Турсунов, М.Тоғаева. Шеробод тарихидан лавҳалар. - Т.: "Yangi nashr", 2014. 356 бет.

Markaziy Osiyo mintaqasi uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan umumiy uzunligi 223 km bo'lgan Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on temir yo'lining ishga tushirilgani Vatanimiz taraqqiyoti yo'lida tarixiy o'rin tutadi.

Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasining ishga tushishi Respublikamiz janubiy mintaqasi ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish uchun muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Transport xizmatlarini ko'rsatish bevosita logistika bilan bog'liq. Shu bois, har yili qabul qilinadigan davlat dasturlarida ham transport-logistikasi masalasiga alohida e'tibor qaratiladi.

Jahonda yuz berayotgan globallashuv hamda vertikal integratsiya jarayonlarining avj olishida transport-logistika faoliyatining ahamiyati tobora ortib bormoqda.

III BOB. SURXON VOHASI QISHLOQ XO‘JALIGI IQTISODIYOTIDA LOGISTIKA TIZIMINI TASHKIL QILISH

3.1. Surxon vohasi an’anaviy qishloq xo‘jaligi

O‘zbek xalqining qadimiy ajdodlari ibtidoiy jamiyat davrlaridan boshlab tabiiy sharoitga moslashib, o‘ziga xos xo‘jalik madaniy tiplarini yaratganlar. Bu holat mahalliy etnoslarning shakllanishiga ham o‘z ta’sirini o‘rkazib kelgan. Chunki tabiiy sharoitning ta’siri belgilarini etnik madaniyatning barcha sohalarida, ishlab chiqarish vositalaridan, ayniqsa mehnat qurollaridan boshlab maishiy turmush buyumlari va hatto elatlarning nomlarigacha sezish mumkin.

Sug‘orma dexqonchilik xo‘jaliklari asosan daryolardan suv chiqadigan hududlarda joylashgan. Bahori ekinlar tog‘ etagi mintaqasida ekilgan. Ekin yerlarining ishlatilishiga qarab ikkala xo‘jaliklarda ham ziroatchilikning har xil usullari quriq, partov yoki bo‘z va dam berilgan shudgor va paykalli yerlarga bir xil ekish qo‘llanilgan. Ko‘p joylarda qurilish materiallari yetkazish maqsadida ziroatchilik ko‘chat o‘tqazish bilan birga olib borilgan. Maxsus ajratilgan yerlarga tol, terak, qayrag‘och ekilib bir necha yillardan keyin ular qurilishga ishlatilgan. Odatda oilada o‘g‘il farzand tug‘ilsa unga atab maxsus qurilish materiali bo‘ladigan ko‘chatlar ekilib, u voyaga yetguncha terakzorga aylanib ketgan⁵³.

⁵³Tурсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

Pishgan donli ekinlar o‘roq bilan o‘rilgan. O‘roqlar ishlovchining talabiga ko‘ra katta-kichik qilib yasalgan. Yosh o‘spirinlar, qizlar, ayollar kichik va yengil o‘roqlarni ishlatishgan. Maxsus o‘roqchilarning o‘rog‘i solbarli, tig‘li qismi uzun va enli bo‘lgan. Mahalliy o‘roqlar deyarli bir xil, fakat katta-kichikligi va tig‘ining shakli bilan farqlangan. Xorazm o‘rog‘i o‘ziga xos shakli va tishining maydaligi bilan ajralib turadi.

Dehqonchilikda voha aholisi lalmikor maydonlarga qovun, tarvuz ekan. Sug‘oriladigan yerlarda esa oshqovoq (kadi), bodring yetishtirilgan. XX asrning boshlaridan e‘tiboran esa voxada kartoshka, rediska, karam, pomidor, baqlajon kabi ekinlar ekila boshlagan. Buxoro, Xorazm, Farg‘ona viloyatlarining qovunlari singari Surxondaryo qovunlari xam o‘zining xushbo‘yli, shirinligi bilan mashhur bo‘lgan. Shuningdek, Bandixon, Istara, Gilambob, Bobotog‘, Beshqo‘ton qovun-tarvuzlari, Sherobod, Jarqo‘rg‘on, Denov sabziyu, sholg‘omlari, Dashnobod anorlari, Boysun, Xonjiza, Sangardak olxo‘ri-yu olmalari, Machay, Kengtala, Shalqon pitalari, Oltinsoy uzumlari qo‘shni shaharlar bozorlarining ko‘rki bo‘lgan⁵⁴.

Voha ziroatchilari «oq piyoz» va «qizil piyoz»ni muntazam ravishda ekib kelishgan. Erta bahorda yerga qadaladigan bosh ko‘kpiyoz juda ko‘p iste‘molda bo‘lgan, Mushtumi, mirzoyi kabi sabzi navlari serhosil bo‘lgani uchun jamoa yerlariga, tomorqalarga ekilgan.

Surxondaryo vohasining tog‘ oldi tumanlari va daryo qirg‘oqlariga yaqin joylarida tabiiy iqlim qulayligi tufayli bog‘dorchilik va uzumchilik ancha rivojlangan. Qishloqdagi tomorqalarda 20-40 tup tok 5-10 tup mevali daraxtlar mavjud bo‘lgan. Toklar suvni kam ichganligi sababli, boshqa mevali daraxtlardan ajratib ekilgan. Shahar joylardagi hovlilarda daraxt va toklar soni 2-4 tupdan oshib ketmagan. Daraxtlar tagidagi yer bo‘sh

⁵⁴Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

yotmasligi uchun beda ekilgan. Chunki boshqa ekinlardan farqli ravishda beda soyada ham o'savergan⁵⁵.

Vohaning Boysun, Sherobod, Denov kabi beklklari xududlarida tut daraxtlari xam parvarish qilingan. Joylarda balxitut, shotut, marvarid tutlarni ko'proq uchratish mumkin bo'lgan. Shuningdek, olmaning erta pishar va kuzgi pishar, novlari, nokning gulobi, noshvoti kabi turlari hovlilarda parvarishlangan Denov, Yurchi, Mirshodi, Sherobod bozorlarida uzumning charos, kora kishmish, husayni, maska, sultoni, shakarak kabi turlarini, qovunning handalak, ko'kcha, buxori, ko'kkalavash, bo'rikalla, zariftolli, tarvuzning olatarvuz, qoratarvuz, chinnitarvuz, qirqkunlik tarvuz, olmaning kizil olma, ok, olma, nok olma, tiramoyi olma singari turlarini uchratish mumkin ekan.

Shuni ta'kidlash mumkinki, voha dehqonlari jonbozlik ko'rsatib ishlashmasin, tuprog'i qanchalik unumdor bo'lmasin, ekin oralariga ishlov beradigan texnikalarning oddiyliigi xo'jaliklarning qaddini tiklashga, boyishiga imkon bermagan. Barcha beklklar hududida 150-200 yil ilgariigiga o'xshab natural xo'jalik, ya'ni maxsulotni bozorga chiqarib sotish uchun emas, balki o'z a'zolarining extiyojlarini qondirish uchun ishlab chiqaradigan xo'jalik tarzi ustunlik qilardi⁵⁶.

O'troq dehqon xo'jaliklarida an'anaviy pillachilik rivojlangan. Ilgari pilla yetkazish yordamchi xo'jalik sohasi hisoblanib, unda faqat xotinlar band bo'lgan. Hatto ipak urug'i (qurti)ni ayollar qo'ltig'ida xaltachada saqlab parvarish qilgan. Pilla yetkazadigan xonalar jihozlanmagan zarur issiqlik va havo yetishmagan. Oqibatda ipak qurti yaxshi parparish qilinmaganligidan pilla o'z vaqtida pishib yetilmagan va sifati past bo'lgan. Ipak qurti urug'ini olish korxonalarini kam mahsulot bergan. Urug' yetmasligidan uni Italiya va Turkiyadan yuqori narxda sotib olishga majbur bo'lganlar. Hozir jamoa xo'jaliklarida ipakchilik zamonaviy agrotexnikaga asoslangan. Ko'pchiligi katta daromadli xo'jalik sohasiga aylangan. Bu ishda hozir ham ayollar asosiy

⁵⁵Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁵⁶Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

rolni o'ynaydilar. Erkaklar ishxona va taxtasupalarni tayyorlaydilar, ozuqa (yaproq) yetkazib beradilar. Ipak qurti tayyorlaydigan maxsus korxonalar va ilmiy-tadqiqot tashkilotlari mavjud. Jamoa xo'jaliklarida ipakchilik uchun maxsus ro'zg'orlar shug'ullangan.

Shunday qilib, o'zbek dehqonchiligi uzoq tarixiy tajribaga ega bo'lib, o'zining an'anaviy sohalarini saqlabgina qolmay, balki yangi zamonaviy agrotexnika va fan yutuqlariga tayanib yuqori darajaga ko'tarilgan. Qishloq xo'jaligi ko'pgina qiyinchiliklarni boshdan kechirib, o'zbek xalqining tabiiy iste'dodi, mehnat-sevarligi va shijoatliligi tufayli ancha rivojlangan jamoa xo'jaliklarini yuzaga keltirdi⁵⁷.

Ziroatchilikda va qishloq xo'jaligining boshqa sohalarida zamonaviy agrotexnika, irrigatsiya inshootlari, ilm-fan yutuqlaridan samarali foydalanish natijasida Surxon vohasi qolaversa, O'zbekiston Respublikasi ilg'or agrosanoat mamlakatlaridan biriga aylandi. Qishloq aholisining turmush tarzi va madaniyati, ijtimoiy sharoiti ancha yaxshilandi. Mamlakatimizning mustaqillikka erishishi, o'zbek dexqonlarining o'z yeriga o'zi xo'jayin bo'lishi ularning moddiy va madaniy turmushining yana ham yuksalishiga zamin yaratib berdi⁵⁸.

O'zbeklar qadim davrlardan chorvachilik bilan shug'ullanib kelganlar. Ammo o'troq aholi bilan yarim o'troq aholi orasida turli xildagi chorva xo'jaligi mavjud bo'lgan. Ilgari ko'chmanchi bo'lgan qabilalardan Movarounnahr turklari, Dashti qipchoqdan kelib joylashgan ko'chmanchi o'zbeklar yarim o'troq holda yashab chorvachilik bilan shug'ullanganlar. Ayniqsa, qo'ng'iroq, loqay, qarluq, turk kabi yirik qabilalarning avlodlari chorvador hisoblanganlar. Ular bahorda qo'ylar bolalagandan keyin podani tog'li va adirlardagi yaylovlarga yoki dasht o'tloqlariga haydab chiqqanlar. Odatda yaylovlarda ayollar va o'smirlar bo'lgan, erkaklar vodiya

⁵⁷Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁵⁸ Турсунов С., Пардаев Т., Махмадиёрова Н. Сурхондарё – этнографик макон. — Т.: Akademnashr, 2012. – 232 б.; Турсунов С., Пардаев Т., Пайғамов А., Нарзуллаева Н. Сурхон воҳаси моддий маданият тарихи. – Т.: Muhatir, 2013. — 324 б.; Турсунов С., Эшбоев Қ. Шўрчи тарихи ва этнографияси. — Т.: Fan va texnologiya, 2013. – 320 б.;

dexqonchilik ishlari bilan band bo'lib, vaqt-vaqti bilan yaylovga chiqib oziq-ovqat yetkazib turganlar. Ular asosan yaylov chorvachiligida qo'y-qo'zilarni boqqanlar.

Yarim o'troq o'zbeklar qo'ychilikka alohida mehr qo'ygan va bu uzoq, tarixiy an'anaga ega. Xalq orasida tarqalgan turli afsona va rivoyatlarda qo'y jannatdan keltirilgan, deb hikoya qilinadi. Hozirgacha cho'ponlar o'zining risolasi va piriga ega. Ularning piri Cho'pon ota hisoblanib, cho'pon bo'lish xudoning marhamati, shuning uchun u juda hurmatli kasb deb qaralgan⁵⁹.

O'zbek chorvachiligida qorako'lchilikka ayniqsa e'tibor katta bo'lgan, dumbali qo'ylar ham ko'p boqilgan. Qorako'l qo'ylari asosan tekisliklardagi yaylovlarda boqilgan. Kuzga yaqin hosil yig'ilgandan keyin podalar yaylovlardan qaytarilib qishlog'dagi maxsus ajratilgan qo'tonlarda saqlangan. Ular qishloq atrofidagi dalalarda boqilib, kechalari qo'tonlarda to'plangan. Keyingi bahorda qo'y-qo'zilar yana yaylovlarga chiqarilgan. Undan oldin qo'ylarning birinchi marta junini qirqishgan, keyin uzoq, yaylovlarga ko'chilgan. Qo'ylarning dumbali hisori nasllari ayniqsa Janubiy O'zbekistonda va Tojikistonda ko'proq bo'lgan. Ular ko'proq tog'li yaylovlarda kuzning o'rtalarigacha boqilgan, keyin vodiya haydab keltirilib, kuzgi junni qirqib va qochirib bo'lgach, qishloq atrofidagi o'tloqlarda va og'ilxonalarda boqilgan.

Ekstensiv xo'jalik sharoitida chorvachilikka e'tibor zo'r bo'lgan va uzoq, davr to'plangan amaliy tajribaga tayangan holda avloddan-avlodga yetib kelgan. Elda mashhur cho'ponlar avlodi mavjud bo'lgan. Kambag'al oilalar odatda 10-15 xo'jalikka birikib atoqli cho'ponlardan yollab tayinlangan va ularga yordamchi sifatida ikki-uch o'g'il bola ajratilgan. Cho'pon mehnati uchun shartnoma asosida qo'y, natura mahsulot yoki pul bilan hisoblashgan⁶⁰.

⁵⁹Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁶⁰Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

Qo'ychilik asosan sotishga mo'ljallangan. Dasht tumanlarda qorako'lichilik rivojlangan va bozorlarga chiqarilgan. Qorako'l terilarini ilgari maxsus savdogarlar o'z vakillari orqali terib olganlar, barra go'shti shahar (qishloq) bozorlariga chiqarilgan. Qorako'l go'shtlari juda shirin bo'lganligi uchun ular tirik holda shahardagi qassoblarga keltirib sotilgan. Ularning junini qirqib ba'zan shahardagi o'zbeklarga og'ilxonada boqishga yoki maxsus cho'ponlarni yollab topshirganlar. Podalarni Ko'hitang va Bobotog' tog' tizmalaridagi yozgi yaylovlarda boqib avgust oyidan shahar bozoriga chiqara boshlaganlar. Katta boylar ham molfurushlik qilganlar.

Qo'y juni ham bozorga chiqarilgan. Undan ayrim xo'jaliklarda kigiz, palas, gilam, qop va xurjun ishlab chiqarilgan va qisman savdo qilingan. Qo'y terisidan po'stin va telpak, shuningdek to'shama, mesh, sanoat va boshqa uy-ro'zg'or buyumlari yasalgan.

Ko'pchilik o'zbeklar echki go'shtini «sovuqlik» deb iste'mol qilganlar. Uning junidan xo'jalikda zarur arqon va ip eshilgan, terisidan poyabzal tikilgan, mesh hamda sanoch ishlab chiqilgan. Keyingi yillarda angor echkilarini parvarish qilish avj oladi. Bunday echkilarning juni yuqori sifatli bo'lib, ulardan ajoyib gilamlar va tivit ro'mollar to'qilgan⁶¹.

Dehqonchilikda yirik shoxli mollardan eng zarur ish kuchi sifatida ho'kizlarni alohida parvarish qilganlar. Qo'ychilikdagidek, yirik shoxli mollarni ham maxsus o'troq dehqonlar xarid qilgan. Surxon vohasida ko'proq qo'y go'shtini iste'mol qilganlar. To'y-ma'rakalarda buzoq va g'unajinlar so'yilgan⁶².

O'zbekistonda qadimgi davrlardan yilqichilik ham ancha rivojlangan. Afsonaviy otlar xalq ijodida, doston va rivoyatlarda, shoirlar va baxshilar tilida kuylangan. Otlar minish, aravaga qo'shish hamda yuk tashish uchun parvarish qilingan. O'zbeklarda ko'chmanchi elatlardagidek yilqilar uyuri,

⁶¹Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁶² Турсунов С., Пардаев Т., Махмадиёрова Н. Сурхондарё – этнографик макон. — Т.: Akademnashr, 2012. – 232 б.;

ya'ni biyalar to'dasi bo'lmagan, ammo, yuqori sifatli ot navlariga qiziqish zo'r bo'lgan. Hozirgacha saqlanib kelgan afsonaviy otlar nafaqat rivoyatlarda, toponimik (masalan, Xazorasp) va diniy e'tiqodlarda (totemistik tasavvurlarda) ham namoyon bo'lgan. Sharqiy Buxorodagi ayrim qabilalarda (loqay, marka va x. k) uyurli otlar saqlangan. Ko'pincha otlar Samarqand, Buxoro, Qashqadaryo va qo'shni o'lkalarda sotilgan. Mahalliy aholi ayniqsa qorabayir, loqay kabi navlarni parvarish qilgan.

Dasht va sahro zonasida yashovchi o'zbeklar tuyachilik bilan shug'ullanganlar. Tuyalardan asosan yuk tashishda, ba'zan xo'jalik ishlarida, ko'proq karvon savdosida foydalanilgan, Tuyalar odatda dashtda cho'ponsiz boqilgan, uncha parvarish talab qilinmaydigan mol. Undan tuya egasi jun, sut va go'sht olgan. O'zbekistonning janubida asosan bir o'rkachli, shimoliy rayonlarida esa ikki o'rkachli nor tuyalar parvarish qilingan.⁶³

O'troq ziroatchilik bilan shug'ullanuvchi o'zbeklarda chorvachilik uncha rivojlanmagan, chunki sug'orma yer tanqisligidan xashak yetmagan. Mahalliy dehqonlar oz sonli sigir, echki va qo'yni sut, qatiq va go'sht uchun, ot va eshakni minish va yuk tashish uchun parvarish qilganlar. Ot-arava va ho'kizlar ko'proq boy-baquvvat oilalarda bo'lgan. Ishchi hayvonlar ham asosan boylarda bo'lib kambag'al dexqonlar ulardan korandaga olib ishlatganlar. O'troq aholi o'z mollari va qo'y-echkilarini jamoa bo'lib, maxsus yollangan cho'ponlarga boqtirgan yoki og'ilxonada saqlab boqqanlar. Kambag'al oilalarda minish, yuk tashish va boshqa xo'jalik ishlarida eshak yoki xachirdan foydalanilgan.⁶⁴

⁶³Tурсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur , 2020. – Б. 27-39.

⁶⁴ Турсунов С., Пардаев Т., Махмадиёрова Н. Сурхондарё – этнографик макон. — Т.: Akademnashr, 2012. – 232 б.; Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur , 2020. – 208 б.; Турсунов С., Қобулов Э. Сурхондарё тарихи. – Т.: Tafakkur, 2020. – 258 б.; Турсунов С., Пардаев Т., Пайғамов А., Нарзуллаева Н. Сурхон воҳаси моддий маданият тарихи. – Т.: Muharrir, 2013. — 324 б.; Турсунов С., Эшбоев Қ. Шўрчи тарихи ва этнографияси. — Т.: Fan va texnologiya, 2013. – 320 б.; Турсунов С., Рашидов Қ. Бойсун. — Т.: Akademnashr, 2011. – 430 б.; Турсунов С., Турсунов А., Тоғаева М. Шеробод тарихидан лавҳалар. — Т.: Yangi nashr, 2014. — 356 б.; Турсунов С., Тўхтаев А., Аннаева З. Жарқўрғон тарихидан лавҳалар. — Т.: Yangi nashr, 2019. — 315 б.

Parrandachilik o'zbeklarda keng tarqalmagan. Ammo ko'p oilalarda ular go'sht va tuxum uchun saqlangan. Tovuq go'shtli, saryog'da pishirilgan palov tansiq taomlardan hisoblangan.

Hozirgi davrda an'anaviy chorva xo'jaliklari jamoa va davlat xo'jaliklarida birlashtirilgan va zamonaviy texnika va yem-xashak bilan ta'minlangan. Yakka xo'jaliklarda qo'y-echki, parranda va mol parvarish qilinadi. Shaharda yem-xashak yetmasligidan chorva faqat ayrim xo'jaliklarda, shaxsiy xovlilarda mavjud. Ayniqsa tog' etagi va dasht tumanlaridagi yirik jamoa xo'jaliklarida chorvadorlik muhim soha hisoblanadi va unga e'tibor ham katta. Paxtakor tumanlarda ham chorvachilikka imkoniyati boricha e'tibor berish talab etiladi⁶⁵.

Surxondaryo viloyatida qorako'lchilik ancha rivojlangan. Bu yerda maxsus jamoa xo'jaliklari mavjud. Surxondaryo viloyatdagi ba'zi jamoa xo'jaliklarida chorvachilik an'analari saqlangan. Ular qo'shni Turkmanistonva Tojikiston yaylovlaridan ham foydalanadilar. Echkichilik butun viloyatda tarqalgan.

O'zbekistonda o'tkazilgan arxeologik tadqiqotlar bu yerda ikki ming yillar muqaddam keng rivojlangan hunarmandchilik mavjud ekanligini isbotladi. Bu davrda sinfiy jamiyatlar paydo bo'lib, yirik mehnat taqsimoti negizida hunarmandchilik mustaqil soha bo'lib ajralib chiqqan. Oqibatda shaharlarning o'sishi, savdo-sotiqning rivojlanishi ro'y beradi. Butun mintaqada yirik shaharlar nafaqat iqtisodiy va ijtimoiy, balki siyosiy va madaniy markazlarga aylana boshlagan.

Ayniqsa, IX-XII asrlarda hunarmandchilik keng miqyosida rivojlanib, O'rta Osiyoning, shu jumladan, o'zbek elining ham qo'shni davlatlar bilan iqtisodiy-madaniy aloqalari avj oladi. Mahalliy hunarmandchilik xalq xo'jaligiga zarur mahsulotlar ishlab chiqarib texnik va badiiy jihatdan yuksak darajaga ko'tariladi. O'zbek xonliklari davrida poytaxtlarda zodagonlar, boy-to'ralar va hokimlar ehtiyojlarini qondiradigan hashamatli binolar, turli zebu-ziynatlar

⁶⁵Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

yaratadigan kasb-hunarlar ancha rivojlanadi. Shahar va kishloq aholisiga zarur mahsulotlar yetkazib beradigan har xil hunarmandchilik sohalari paydo bo‘ladi⁶⁶.

Odatda hunarmandchilikning eng kamida 32 xili mavjud bo‘lgan aholi yashaydigan joyga shahar deb nom berilgan. 1897-yili birinchi aholi ro‘yxati vaqtida katta shaharlarda aholining ko‘pchilik qismi hunarmandlar hisoblangan. Ikkinchi katta ijtimoiy tabaqani ayrim mahalla savdo rastalarida joylashgan savdogarlar va dallollar tashkil qilgan.

Shuni alohida qayd qilish lozimki, o‘tmishda o‘troq o‘zbeklar nafaqat qo‘shni ko‘chmanchi elatlar mahsulotini iste‘mol (xarid) qiluvchilar, balki ular uchun zarur hunarmandchilik mahsulotlarini yetkazib beruvchilar sifatida ham namoyon bo‘lgan. Shuning uchun mahalliy ustalar ko‘plab teri va jundan, yog‘och va metallardan, paxta va ipakdan turli buyumlar, kiyim-kechaklarni ishlab chiqib bozorlarda sotganlar. O‘rta asr hunarmandlarining yana bir xususiyati (ayrim odatlari bizgacha yetib kelgan) ularning muayyan ijtimoiy tashkilotlarga ega bo‘lishida edi. Bu o‘ziga xos jamoachilik an‘analariga tayangan maxsus uyushmalarga biri-kish edi. Asli mazkur uyushmalar hunarmandchilik texnikasi va ishlab chiqarish xarakteri bilan bog‘liq va o‘z hamkasblari manfaatini qo‘riqlash maqsadida tashkil topgan tashkilotlardir.⁶⁷

O‘zbek hunarmandchiligining yana bir xususiyati uning ko‘p sohalarining bevosita uy-ro‘zg‘or xo‘jaligi bilan bog‘liqligi edi. Ko‘p hunarmandlar asosiy kasbidan tashqari ayniqsa qishloq sharoitida (ba‘zan shaharda ham) dehqonchilik, bog‘dorchilik va sabzavotchilik bilan ham shug‘ullanib kelganlar. Ularning ko‘pchilik qismi o‘z mahsulotlarini yaqin bozorga chiqaribgina qolmay, ishlab chiqilgan mahsulotiga qarab natura bilan ham haq olganlar (g‘alla yoki mol bilan). Bunday holat qishloq jamoachiligi an‘analari bilan bog‘liq bo‘lib, dastavval hamqishloqlar ehtiyojlariga bo‘ysungan. Uy

⁶⁶Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur , 2020. – Б. 27-39.

⁶⁷Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur , 2020. – Б. 27-39.

hunarmandchiligida ip yigirish, to‘qish, kigiz bosish kabi kasblar bilan shug‘ullanilgan. To‘qimachilikda gilam va palos birinchi galda turar edi.

Hunarmanchilik ravnaqi ishlab chiqaruvchi kuchlar va tovar-pul munosabatlarining rivojiga, natural rentaning pul bilan almashinuviga borliq. Xonliklardan mollar karvonlar orqali Rossiyaga jo‘natilgan. Ish quollarining oddiyligi, texnikaviy jihatdan qoloqligiga qaramay o‘zbek xunarmandchiligining ko‘p sohalari nihoyatda yuksak san‘at namunalari yaratgan ajoyib amaliy kasb-hunar sifatida tanilgan.

Hunarmandchilikning qadimiy davrlardan eng keng tarqalgan sohasi temirchilik hisoblangan. Bu sohaning rivoji dastavval mahalliy xom ashyoga bog‘liq, bo‘lgan. O‘zbekiston o‘zining yer qazilma boyliklari, oltin, kumush, mis, temir kabilar bilan ilgaridan mashhur. 1913-yilda mahalliy hunarmandlar 72 foiz metall buyumlar ishlab chiqarganlar. Metall ishlab chiqarish 19 ta kasbga bo‘lingan.

Rivojlangan sohalardan biri metall quyish bilan borliq bo‘lib, uni ko‘p joylarda degrezlik (ya’ni «qozon quyish») yoki qozonchi, Xorazm va Buxoroda «pozachi» yoki «pozagar» (omoch tishi quyuvchi) deb nomlaganlar. Degrez odatda har xil hajmdagi qozon, poza (tish), choy idish, obdasta, aspak, shamdon, manqaldon, qora-chiroq, arava g‘ildiragiga takchuyon yoki halqa, juvoz boshmog‘i va hokazo ishlab chiqargan. Ba’zan buyurtma yelim idish, qandil, kelicha va boshqa buyumlar ham qo‘yilgan⁶⁸.

Umuman, metall buyumlar ishlab chiqarish hunarmandchiligi asosan to‘rtta yirik sohaga bo‘lingan: temirchilik, zargarlik, miskarlik va tunukasoqlik⁶⁹.

XIX asr oxirlari XX asr boshlarida o‘zbek temirchiligi shunchalik rivojlanganki, uning ichida mehnat taqsimoti asosida mustaqil sohalar yuzaga

⁶⁸Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁶⁹ Турсунов С., Пардаев Т., Махмадиёрова Н. Сурхондарё – этнографик макон. — Т.: Akademnashr, 2012. – 232 б.; Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – 208 б.; Турсунов С., Қобулов Э. Сурхондарё тарихи. – Т.: Tafakkur, 2020. – 258 б.; Турсунов С., Эшбоев Қ. Шўрчи тарихи ва этнографияси. — Т.: Fan va texnologiya, 2013. – 320 б.; Турсунов С., Рашидов Қ. Бойсун. — Т.: Akademnashr, 2011. – 430 б.; Турсунов С., Турсунов А., Тоғаева М. Шеробод тарихидан лавхалар. — Т.: Yangi nashr, 2014. — 356 б.; Турсунов С., Тўхтаев А., Аннаева З. Жарқўрғон тарихидан лавхалар. — Т.: Yangi nashr, 2019. — 315 б.

kelgan. Masalan, uy-ro'zg'or buyumi va erkak sarpasi tarkibi hisoblangan o'zbek pichog'ini maxsus pichoqchilar, qulf-kalitni qulfchi yoki qulfgarlar, igna-bigizni ignachi yoki ignasozlar, har xil asbob va buyumlarni chilangar misgarlar xomashyo (taxtalangan mis, jez, qizil yoki sariq mis)ni asosan Rossiyadan keltirganlar, rux, qo'rg'oshin, kislota, nashatir ham tashqaridan yetkazilgan. Odatda idishlarni qizil misdan yasaganlar, nashatir va tuz bilan olovda qattiq qizdirib, keyin suvga solib qizartirganlar. O'tga solinmasdan yasaladigan idishlar (ko'zacha, kosa, piyola, patnus va x.k.) ni qalaylashtirib oqlaganlar. Barcha manbalarda mahalliy ustalarning zo'r mahorat bilan badiiy buyumlar yasaganligi to'g'risida gapiriladi. Har xil buyumlarda o'simliklar, geometrik va hayvonlar stilidagi ilmiy uslubdagi naqshlar o'zining jozibadorligi va yuksak saviyasi bilan kishi diqqatini o'ziga jalb qiladi⁷⁰.

O'zbek zargarligi ham qadimiy davrlardan o'zining ajoyib san'ati bilan keng tanilgan. Zargarlik noyob badiiy asarlarining namunalari ko'pgina arxeologik qazilmalardan topilgan. Zargarlar texnik jihatdan umum metall buyumlarini yasash uslublaridan tashqari o'ziga xos xususiyatlarga ham ega bo'lganlar. Hatto oltin va kumushni bolg'alash, qizdirish, sayqallash, pardozlash, buyumga ko'z bosish, tilla suvi berish kabi ishlarda o'ziga xos nozik uslub talab qilingan.

Zargarlar boylarning buyurtmasi bilan katta-kichik qimmatbaho bezaklarni juda chiroyli qilib yasaganlar. Ular xon va beklar uchun otlarning anjomasiga oltin, kumush va qimmatbaho toshlardan turli bezaklar ham ishlab chiqarganlar. Xorazm zargarlari bosh va ustki kiyimlar osiladigan bezaklar (duzug, shavka-laduzug, taxaduzug, klitbagi, tumor, aravak, zirak, bilazik, yuzik kabilar)ni zo'r mahorat bilan yaratganlar.

Denov bekligi hududida zargarlar qimmatbaho ziynatlangan metallardan turli uzuklar yasaganlar: shonshanak ko'zli yoki ko'zsiz uzuk, tilla uzuk,

⁷⁰Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

kumush uzuk, mis uzuk, qalay uzuk, ovrancha uzuk, rumcha uzuk; ish uslubiga qarab — quyma uzuk, suqma uzuk, muhir uzuk va hokazo; metaliga yoki shakliga qarab turli bilak uzuklar tilla bilak uzuk, kumush, mis quyma, tugmali, yapaloq, ilon boshi, baqa bosh, karmanalik va hokazo. Quloqqa osadigan sirgʻalarning turlari ham koʻp boʻlgan: Muhammadi sirgʻa, besh oyoqli sirgʻa, qoʻngʻiroqli zira, anjirboldoq va hokazo⁷¹.

Burunga osadigan aravak va lativa, sochga taqadigan metall qismlardan iborat sochpopuk (chochpopuk), naycha, pur sochpopuk, tillazulf, kokilli, panjara, qubba; boʻyinga va koʻkrakka osiladigan bezaklar (zebigardon, javok, bazuband); peshanaga taqiladigan tillaqosh, tillabargak va har xil tumorlar zargarlar tomonidan zoʻr mahorat bilan ishlangan. Oltin, kumush va boshqa qimmatbaho toshlar Rossiya, Eron, Hindiston, Qoʻqon va Buxorodan keltirilgan.

Voha zargarlari asosan uyida, baʼzilari bozorda doʻkon qurganlar. Beklarning koʻshk va saroylarida mahsus zargarlik doʻkonlari boʻlgan va u yerda qimmatbaho toshlar bilan bezatilgan pichoq va qilichlar yasalgan. Doʻkon jihozlari kichkina sandon, bir necha xildagi bolgʻa (choʻkich), qaychi, ombur, tutqich, sim yasaydigan kira, kichkina bosqonli uchoq va misdan yasalgan balandam, arracha va turli naqsh beradigan metall qalamlardan iborat boʻlgan. Boysun, Sherobod, Denov zargarlari oʻyib qorakumush naqshlari berishda zoʻr mahorat koʻrsatganlar⁷².

Oʻrta Osiyo, shu jumladan Rossiyaning mustamlakasiga aylangan Oʻzbekistonda zargarlik va miskarlik kasblari asta-sekin tushkunlikka uchraydi. Arzon baholi zavod-fabrika zebu-ziynat buyumlarining mahalliy bozorlarga koʻplab keltirilishi bu yerdagi hunarmandchilikning tanazzulga yuz tutishiga sabab boʻlgan edi.

Hozirgacha keng tarqalgan qadimiy kasblardan biri yogʻoch buyumlari yasash hunarmandchiligidir. Duradgorlik (yoʻnigʻchilik) asli qurilish kasbi

⁷¹Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

⁷²Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

bilan bevosita bog‘liq bo‘lgan. Mahalliy ustalar yog‘ochdan har xil ishlab chiqarish qurollari, uy-ro‘zg‘or buyumlari, transport vositalari (arava, kema), sinch va ustunlar, oyna-eshiklar, sandiq va beshiklar, elak va charx, egar va hokazolar ishlab chiqarganlar. Ayniqsa ot, tuya va eshaklar uchun egar yasovchilik kasbi keng rivojlangan. Denov, Sherobod, Boysun hududlarida maxsus egarchilar mahallasi bo‘lgan⁷³.

Badiiy ahamiyatga ega bo‘lgan o‘ymakorlik duradgorlikda alohida ahamiyatga ega. Zo‘r mahorat bilan yasalgan eshik va darvozalar, ustun va shiftlar hozirgacha ajoyib san‘at namunalari hisoblangan.

Xulosa qilib aytganda, Surxon vohasi aholisining an‘anaviy xo‘jaligi xalqning ko‘p ming yillik tarixiy tajribasi asosida shakllangan bo‘lib, o‘ziga xos an‘anaga egadir.

3.2. Qishloq xo‘jaligiiqtisodiyotida logistika tizimini tashkil qilish

Jahonda yuz berayotgan globallashuv hamda vertikal integratsiya jarayonlarining avj olishida transport-logistika faoliyatining ahamiyati tobora ortib bormoqda.

Transport sohasida zamonaviy logistika provayderlaridan foydalanish moddiy zaxiralar hajmini 30% dan 60% gacha tejash, shuningdek, transport

⁷³Турсунов С. Сурхондарё этнографияси. – Т.: Tafakkur, 2020. – Б. 27-39.

xizmatlaridan foydalanuvchi sanoat korxonalarining transport xarajatlarini taxminan 25-30 foizga kamaytirilishiga erishish imkonini beradi⁷⁴.

Jahonda transport-logistika tizimi iqtisodiy samaradorligini oshirish yuzasidan keng qamrovli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Xususan, transport-logistika faoliyatini yanada samarali rivojlantirish masalalariga tizimli yondashish, zamonaviy logistika provayderlarini qo'llash asosida yuklarni tezkor yetkazib berish, logistikaning zamonaviy usullaridan foydalangan holda transport-logistika tizimi samaradorligini oshirishni ta'minlaydigan iqtisodiy yondashuvlarni shakllantirish hamda transport-logistika tizimi faoliyati samaradorligini oshirish shular jumlasidan hisoblanadi⁷⁵.

Shu boisdan, transport-logistika tizimi iqtisodiy samaradorligini baholash metodikasini takomillashtirish bo'yicha tadqiqotlar olib borishni yanada rivojlantirish asosiy ilmiy tendensiyalardan hisoblanadi.

Transport xizmatlari sohasi O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining asosiy tarmoqlaridan biri hisoblanadi.

E'tirof etish joizki, transport vazirligi tomonidan "O'zbekiston Respublikasi transport tizimini 2035-yilgacha rivojlantirish strategiyasi" yuzasidan tegishli qaror loyihasi ishlab chiqilib, barcha manfaatdor vazirlik va idoralar bilan kelishgan holda 2019-yil 4-sentyabrda xat bilan Vazirlar Mahkamasiga kiritilgan. O'z navbatida Vazirlar Mahkamasini 2019-yil 14-dekabr kuni mazkur qaror loyihasini O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasiga kelishish va tasdiqlash uchun kiritgan⁷⁶.

⁷⁴ Рихсибоев Н. Транспорт-логистика тизими иқтисодий самарадорлигини баҳолаш методикасини такомиллаштириш // "Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar" (Economics and Innovative Technologies) ilmiy elektron jurnali 91 <http://iqtisodiyot.tsue.uz/journal>

⁷⁵ Рихсибоев Н. Транспорт-логистика тизими иқтисодий самарадорлигини баҳолаш методикасини такомиллаштириш // "Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar" (Economics and Innovative Technologies) ilmiy elektron jurnali 91 <http://iqtisodiyot.tsue.uz/journal>

⁷⁶ Норкулов С. Транспорт корхоналарини иқтисодий жихатдан ривожланиши ва замонавий ҳолати // Ta'limda raqamli texnologiyalarni tadbiq etishning zamonaviy tendensiyalari va rivojlanish omillari. file:///C:/Users/Admin/Downloads/96-109.pdf

O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti tomonidan 2020-yil 2-martda⁷⁷ tasdiqlangan davlat dasturiga muvofiq Strategiya loyihasi 2030-yilgacha o‘zgartirilgan.

Tarixga nazar tashlasak, qadimdan asosiy transport vositasi tuya hisoblanib, havoning issiq-sovug‘iga va suvsizlikka chidamli tuyaning nafaqat terisi va go‘shiti iste‘molda bo‘lgan, balki undan katta miqdorda jun ham olingan. xonliklar davrida , masalan, Buxoro amirligida birinchi jahon urushiga qadar 70000 pud tuya juni tayyorlanib, shundan 30000 pudi Rossiyaga jo‘natilgan. Yirik shohli hayvonlar butun amirlikka tarqalgan bo‘lsa ham, ular asosan katta miqdorda amlokдорliklarida boqishgan. Yirik shohli hayvonlar amirlikda 1,7 million boshni tashkil etgan, bundan tashqari tog‘li hududlarda katta miqdorda echki boqilib, ularning soni 6,5 millionga yetgan.

Amlokдорliklarda ijtimoiy turmush tarzi va iqtisodiy-ijtimoiy hayotida muhim ahamiyatga ega bo‘lgan savdo-sotiq, uning rivojiga hissa qo‘shgan yo‘llarni qurish masalasiga alohida e‘tibor berishga harakat qilingan. Masalan, amlokдорligini o‘zaro aloqasini bog‘laydigan yo‘llarni qurish, ta‘mirlash, ko‘priklarni qurish ishlariga ma‘lum e‘tibor berildi. Sho‘rchi amlokдорligining yo‘llarini ta‘mirlash, davonlarni, daryo jilg‘alarini tozalash, suv o‘pirib, yuvib ketgan daralarni tiklash masalasida Hisor-Sho‘rchi-Qumqo‘rg‘on-Jarqo‘rg‘on manzilgohlaridagi ko‘priklarni qurish ishlari, qayta ta‘mirlash XIX asrning 20-30 yillarida mukammal amalga oshirildi. Biroq yo‘llarni asosiy qismida tosh yotqizilmaganligi tufayli, loy, botqoqlik aravalarining harakatiga jiddiy to‘siq bo‘lib, karvonlar harakatini to‘xtatib, g‘ildiraklarini tez izdan chiqishiga sabab bo‘lar edi.

Yo‘l qurilishi imkoniyat va yetarli xarajatlar bo‘lishiga qaramasdan amir va uning bekliklarida e‘tibor nihoyatda sust bo‘lib, yo‘l hamda ko‘prik qurishga oid muhandislik imkoniyatlaridan foydalanilmas edi.

⁷⁷ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 январдаги Фармони. 2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида//www.lex.uz

G'ildirakli aravalar uchun yo'llarning yo'qligi, yuk tashuvchi hayvonlarning tuyog'i ta'sirida yo'llarni tezda buzilib, o'nqir-cho'nqir bo'lishi oqibatlarini deyarli ta'mirlanmaslik tufayli yo'lning enini aniqlash qiyin bo'lib, yo'llar o'z yo'nalishlarini o'zgartirib turardi. Masalan Sho'rchi amlokdorligining yo'li XIX asrda doimo shu ahvolda ekanligi ko'plab tarixiy manbalarda qayd etilgan. Natijada yuk tashuvchi hayvonlar uchun nihoyatda qiyin bo'lib, og'ir yuk tashuvchi ot va tuyalar harakati mashaqqatli edi. Biroq Sho'rchi amlokdorligida otlar asosiy transport vositasi bo'lib, chidamli hamda baquvvatligi bilan ajralib turardi. XIX asrning boshlarida Hisor, Bobotog' otlari alohida ajralib, bu otlar o'zining mashhurligi bilan ajralib turgan. Chidamli bo'lgan bir botmon (8 pud) arpani va baquvvat egasini ko'tarib keta olardi.

1900-yil Termiz harbiy istehkomi harbiy qismlar uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan strategik yo'llar loyahasini tayyorlashni boshladi. Sho'rchi amlokdorligiga olib boriladigan yo'llarini aniqlash zarur harbiy harakatlar uchun qulay imkoniyatlarni yaratishga Rossiya harbiy majburiyati jiddiy kirishdi. Chunki Sho'rchi amlokdorligi daryo qirg'oqlarida joylashgan bo'lib, yo'llar nihoyatda notekis, qum-loyqa bosgan baland-pastliklardan iborat bo'lganligi uchun Rossiya harbiy qismlari harakatiga to'sqinlik qilar edi.

Sho'rchi-Denov-Hisor yo'llari loy, chang egri-bugri yo'llar bo'lib, ushbu yo'llarni ta'mirlash, yangidan qurish, pochta, savdo xizmatini yaxshilash, ko'priklar qurish, ta'mirlash masalasida yetarli darajada mablag' bo'lsada, ish qilinmadi. Asosan yo'llar so'qmoq ko'rinishda bo'lib, tuya karvonlarini harakat qilishiga to'sqinlik qilib, loygarchilik davrida ba'zi yo'llarda harakat 2-3 oy to'xtab qolgan. Yuklar asosan otlar bilan tashilib, inson va yuk tashuvchi hayvonlar uchun katta qiyinchiliklar keltirib, savdo-sotiq rivojlanishini keskin kamaytirib yubordi. Rossiya hukumati Termizni egallab, o'zining muhim harbiy strategik tayanch markaziga aylantirgach, Termiz-Denov yo'llarini loyahasini yashirincha tuzishga kirishdi. Temir yo'l qurish, g'ildirakli aravalar uchun tosh yotqizilgan yo'llarni ishga tushirish masalasida o'z loyihalarini yaratdi. Biroq mahalliy xalq hamda beklik ma'muriyatini Rossiyaga nisbatan

bo'lgan yomon kayfiyati ushbu masalani amalga oshirishda ancha vaqt xalaqit berib turdi.

Surxon daryosidagi ko'priklardan tashqari viloyat yo'l qurilishiga aloqador bo'lgan tashkilotlar va mablag' ajratadigan omillarni yildan yilga ko'payishi, yangi mablag'larni ajratilishi, davlat hisobidan ko'priklar, yo'llar qurilishi hamda qayta ta'mirlash ishlari transport sohasiga xizmat ko'rsatishni takomillashib borishiga olib keldi.

III bob bo'yicha xulosalar

Jahonda transport-logistika tizimi iqtisodiy samaradorligini oshirish yuzasidan keng qamrovli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Xususan,

transportlogistika faoliyatini yanada samarali rivojlantirish masalalariga tizimli yondashish, zamonaviy logistika provayderlarini qo'llash asosida yuklarni tezkor yetkazib berish, logistikaning zamonaviy usullaridan foydalangan holda transportlogistika tizimi samaradorligini oshirishni ta'minlaydigan iqtisodiy yondashuvlarni shakllantirish hamda transport-logistika tizimi faoliyati samaradorligini oshirish shular jumlasidan hisoblanadi.

Shu boisdan, transportlogistika tizimi iqtisodiy samaradorligini baholash metodikasini takomillashtirish bo'yicha tadqiqotlar olib borishni yanada rivojlantirish asosiy ilmiy tendensiyalardan hisoblanadi.

XULOSA

Yurtimizda transport-logistika sohasini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar bazasi yaratildi. Jumladan, 6 ta qonun, 7 ta O'zbekiston Respublikasi

Prezidenti farmon va qarorlari, 13 ta Vazirlar Mahkamasi qarorlari va 9 tadan ortiq xalqaro konvensiyalar qabul qilingan.

Transport xizmatidan foydalanuvchilarga qulay va arzon xizmatlar taqdim etish davlatning asosiy e'tiborida turishi asoslandi.

Mustaqillik yillarida Surxondaryo viloyat transport tizimi har tomonlama yuksaldi. Tizimga eng yangi, zamonaviy transport vositalari kirib keldi. Aholiga transport xizmatini ko'rsatish sifati yaxshilandi. Yo'llarni jahon standartlari asosida qurishga alohida e'tibor qaratildi.

Surxon vohasi hududida temir yo'l transportining paydo bo'lishi va rivojlanishi uzoq yillik taraqqiyotga ega bo'ldi. O'zbekistonda transport taraqqiyoti bilan bog'liq manbalarning dalolat berishicha, temir yo'l transportining rivojlantirilishi jamiyat taraqqiyotiga, uning ijtimoiy-iqtisodiy, madaniy va siyosiy jihatdan rivojlanishiga muhim hissa qo'shgan.

O'zbekistonda temir yo'l sohasi Sovet hokimiyati davrida nazoratga olinib, asosan, o'lkadagi xom-ashyo zahiralari markazga tashib ketishga mo'ljallangan edi.

Rossiya imperiyasi va sovet hokimiyati yillarida bu yerda transport tizimining rivojlanishi Markaz manfaatlarini hisobga olgan holda amalga oshirildi. Bu borada xomashyo mahsulotlarini tashib ketish va harbiy salohiyatni mustahkamlash markaz tomonidan asosiy maqsad sifatida belgilab olingan edi. Shunga qaramay, temir yo'llarning paydo bo'lishi O'zbekiston uchun ijobiy ahamiyatga ega bo'ldi. Chunki u ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanishiga munosib hissa qo'shgan edi.

Markaziy Osiyo mintaqasi uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan umumiy uzunligi 223 km bo'lgan Toshguzar–Boysun–Qumqo'rg'on temir yo'lining ishga tushirilgani vatanimiz taraqqiyoti yo'lida tarixiy o'rin tutadi.

Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'l liniyasining ishga tushishi Respublikamiz janubiy mintaqasi ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish uchun muhim ahamiyatga ega bo'ladi.

Transport xizmatlarini ko'rsatish bevosita logistika bilan bog'liq. Shu bois, har yili qabul qilinadigan davlat dasturlarida ham transport-logistikasi masalasiga alohida e'tibor qaratiladi.

Jahonda yuz berayotgan globallashuv hamda vertikal integratsiya jarayonlarining avj olishida transport-logistika faoliyatining ahamiyati tobora ortib bormoqda.

FOYDALANILGAN MANBA VA ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. –Toshkent: O‘zbekiston, 2016. – B.56.
2. Mirziyoyev Sh.M. Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta’minlash-yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. –Toshkent: O‘zbekiston, 2017. – B.50.
3. Mirziyoyev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. –Toshkent: O‘zbekiston, 2017. –B.59.
4. Mirziyoyev Sh.M. Tanqidiy tahlil, qat’iy tartib–intizom va shaxsiy javobgarlik – har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo‘lishi kerak. – Toshkent: O‘zbekiston, 2017. –B.107.
5. Mirziyoyev Sh. M. Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. –Toshkent: O‘zbekiston, 2017. – B.491.
6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 1994 yil 7 noyabr PF -982-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat — aksionerlik kompaniyasini tuzish to‘g‘risida”gi Farmoni / www.lex.uz.
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 6 martdagi PQ-3589-sonli “Avtomobil yo‘llarini qurish va ulardan foydalanish sohasida ishlarni tashkil etishning ilg‘or xorijiy uslublarini joriy etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori / www.lex.uz.
8. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 27 noyabrdagi PQ-4035-sonli “Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori / www.lex.uz.
9. Fayzullayev J. Zamonaviy transport-logistika tizimining boshqaruv samaradorligini oshirish. // “Iqtisodiyot va innovasion texnologiyalar” ilmiy elektron jurnali. 2017 yil № 6. www.iqtisodiyot.uz
10. Azimov Sh. Yurtimizda transport-logistikasi markazlariga yaratilgan imkoniyatlar hamda ulardan kutilayotgan samaradorlik sarhisobi. <https://samarqand.adliya.uz/uz/news/detail.php?ID=33215>
11. Sharipov K., Kalonov M. O‘zbekiston respublikasida transport xizmatlarini rivojlanish istiqbollari hamda transport logistikasi — Iqtisodiyot va ta’lim /

12. Xidirov X. “O‘zbekistonda transport sohasi: natijalar va muammolar (XX asrda Surxon vohasi misolida)” Tarix fanlari nomzod. diss. – Toshkent, 2008. – B. 53-71.
13. Djo‘rayev X.X. Boysunda taransport sohasining shakllanish tarixidan / “Boysun – moddiy va nomoddiy madaniyat beshigi” anjuman to‘plami. – T: 2017, – B. 228.
14. Rixsiboyev N. Transport-logistika tizimi iqtisodiy samaradorligini baholash metodikasini takomillashtirish // “Iqtisodiyot va innovasion texnologiyalar” (Economics and Innovative Technologiyes) ilmiy elektron jurnali 91 <http://iqtisodiyot.tsuye.uz/journal>
15. Norkulov S. Transport korxonalarini iqtisodiy jixatdan rivojlanishi va zamonaviy xolati // Ta’limda raqamli texnologiyalarni tadbiq etishning zamonaviy tendensiyalari va rivojlanish omillari. www.pedagoglar.uz 16-to‘plam mart 2023 <file:///C:/Users/Admin/Downloads/96-109.pdf>
16. Jabborov I.M. O‘zbek xalqi etnografiyasi. – Toshkent: O‘qituvchi, 1994. – 312 b.
17. Jabborov I.M. O‘zbeklar: turmush tarzi va madaniyati. – Toshkent: O‘qituvchi, 2003. – 207 b.
18. Tursunov S., Pardayev T., Maxmadiyorova N. Surxondaryo – etnografik makon. — T.: “Akademnashr”, 2012. – 232 b.
19. Tursunov S. Surxondaryo etnografiyasi: o‘quv qo‘llanma. — T: “Tafakkur” , 2020. – 208 b.
20. Tursunov S., Qobulov E. Surxondaryo tarixi: o‘quv qo‘llanma. — T: “Tafakkur” , 2020. – 258 b.
21. Tursunov S., Pardayev T., Qurbonov A., Tursunov N. O‘zbekiston tarixi va madaniyati – Surxondaryo etnografiyasi. – T.: “Alisher Navoiy nomidagi O‘zbekiston Milliy kutubxonasi nashriyoti”, 2006. — 278 b.
22. Tursunov S., Pardayev T., Payg‘amov A., Narzullayeva N. Surxon vohasi moddiy madaniyat tarixi. – T.: “Muharrir”, 2013. — 324 b.

23. Tursunov S., Eshboyev Q. Sho‘rchi tarixi va etnografiyasi. — T.: “Fan va texnologiya”, 2013. — 320 b.
24. Tursunov S., Rashidov Q. Boysun. T.: “Akademnashr”, 2011. — 430 b.
25. Tursunov S., Tursunov A., Tog‘ayeva M. Sherobod tarixidan lavhalar. — T.: “Yangi nashr”, 2014. — 356 b.
26. Tursunov S., To‘xtayev A., Annayeva Z. Jarqo‘rg‘on tarixidan lavhalar. — T.: “Yangi nashr”, 2017. — 566 b.
27. Fayzullayeva M.X. O‘zbek taomlari bilan bog‘liq an‘analar. — Toshkent: Yangi nashr, 2010. — 160 b.
28. O‘zbekiston milliy ensiklopediyasi. 1-12-jildlar. — Toshkent: O‘z ME Davlat ilmiy nashriyoti, 2001-2006 yillar.
29. O‘zbekiston SSR tarixi. To‘rt tomlik. T.IV Bosh muharrir I. Mo‘minov. — Toshkent: Fan, 1976. — B.624.
30. O‘zbekiston Respublikasi: Ensiklopediya. M. Aminov, T. Dolimov, T. Jo‘rayev va boshqalar. — Toshkent: Qomuslar bosh tahririyati, 1997. — B.656.
31. O‘zbekistonning yangi tarixi. Turkiston Rossiya imperiyasi mustamlakachiligi davrida. Birinchi kitob. — Toshkent: Sharq, 2000. — B. 464.
32. O‘zbekistonning yangi tarixi. Ikkinchi kitob. O‘zbekiston Sovet mustamlakachiligi davrida. — Toshkent: Sharq, 2000. — B. 688.
- 33.** O‘zbekistonning yangi tarixi. Uchinchi kitob. Mustaqil O‘zbekiston Respublikasi. — Toshkent: Sharq, 2000.

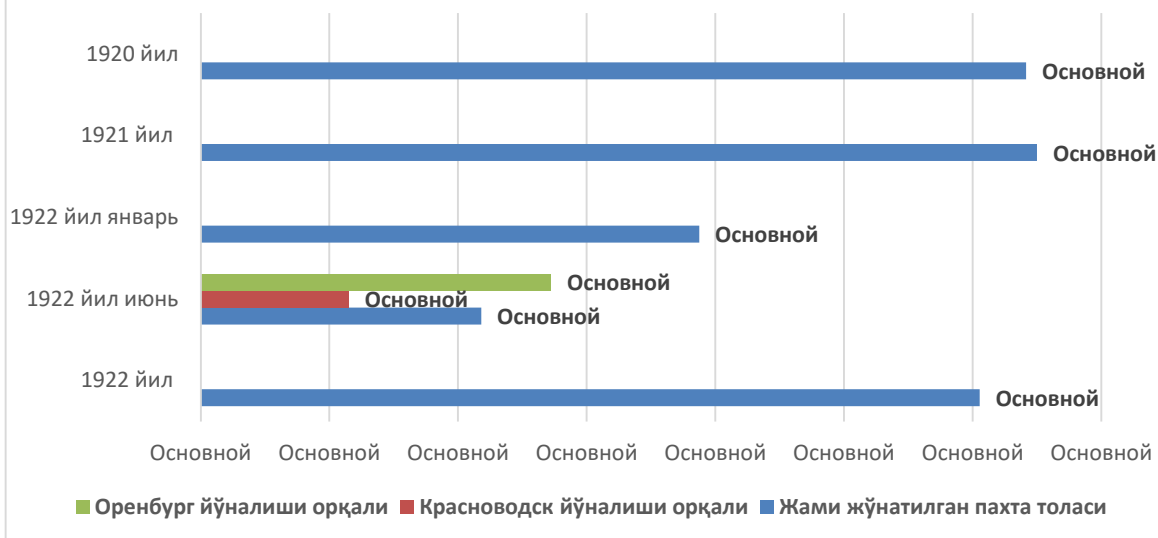
Elektron resurs

1. <https://lex.uz/>
2. <https://lex.uz/docs/4084926>
3. <https://lex.uz/docs/5320217>

4. <https://lex.uz/uz/docs/5841063>
5. <https://lex.uz/docs/4084926>
6. <https://lex.uz/docs/5554856>
7. <https://lex.uz/docs/4380951>
8. <https://lex.uz/docs/5849841>
9. <https://www.gazeta.uz/uz/2021/12/16/baxshi/>
10. <https://yuz.uz/news/boysun-bahori-xalqaro-folklor-festivali-misr-matbuoti-diqqat-markazida>

ILOVALAR

Темир йўл тармоқлари орқали Ўзбекистондан марказга жўнатилган пахта толаси (вагон ҳисобида)



Ўзбекистонда темир йўллар қурилиши динамикаси (км ҳисобида)

