

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СУРХАНДАРЬИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Соискатель Турдиев Гайрат Ялгашевич

Термезский государственный педагогический институт, Узбекистан.

Аннотация. В статье рассматривается историческое развитие транспортной системы Узбекистана в контексте её географического положения, социально-экономических потребностей и политических трансформаций. Особое внимание уделено этапам формирования транспортной инфраструктуры от древних караванных путей до советского периода индустриализации и современной модернизации в годы независимости. Анализируется роль железнодорожных и автомобильных магистралей в интеграции внутреннего рынка, развитии сельского хозяйства и промышленности, а также в обеспечении международных транспортно-логистических связей. На примере Сурхандарьинской области показаны региональные особенности транспортного развития, связанные с её приграничным положением и природными условиями. Выявлено значение транспортной системы как фактора социально-экономического прогресса, повышения уровня жизни населения и укрепления геополитического потенциала страны.

Ключевые слова: Узбекистан, транспортная система, инфраструктура, железные дороги, автомобильные дороги, Сурхандарьинская область, советский период, независимость, логистика, региональное развитие.

HISTORY OF THE TRANSPORT SYSTEM OF SURKHANDARYA REGION

Applicant: Turdiev Gayrat Zhalgashevich

Termez State Pedagogical Institute, Uzbekistan

Abstract. The article examines the historical development of Uzbekistan's transport system in the context of its geographical location, socio-economic needs, and political transformations. Particular attention is paid to the stages of transport infrastructure formation – from ancient caravan routes to the industrialization period of the Soviet Union and modern modernization in the years of independence. The role of railways and highways in integrating the domestic market, developing agriculture and industry, as well as ensuring international transport and logistics connections is analyzed. Using the example of Surkhandarya Region, regional features of transport development are revealed, determined by its border location and natural-geographical conditions. The significance of the transport system is emphasized as a factor of socio-economic

progress, improvement of living standards, and strengthening of the country's geopolitical potential.

Keywords: Uzbekistan, transport system, infrastructure, railways, highways, Surkhandarya Region, Soviet period, independence, logistics, regional development.

Введение. История транспортной системы Узбекистана развивалась естественным образом в зависимости от географического положения страны, её экономических потребностей и политических событий [1]. На различных этапах транспортная инфраструктура выступала важнейшим фактором, стимулирующим экономическое развитие. Средства передвижения и дорожные сети оказали сильное влияние на отрасли народного хозяйства, особенно на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. Кроме того, качество транспортной системы определяло возможности внутренней и внешней миграции, а также доступ к социальным услугам. Исторически территория страны находилась на пересечении международных торговых путей, вследствие чего транспортная система первоначально формировалась на основе природно-географических условий и потребностей населения в передвижении.

Методы исследования заключаются в использовании историко-сравнительного метода, позволившего проследить этапы формирования и развития транспортной системы Узбекистана, а также выявить особенности дореволюционного, советского и независимого периодов. Системный подход применялся для анализа транспортной инфраструктуры как целостного социально-экономического комплекса, взаимодействующего с демографическими процессами, сельским хозяйством, промышленностью и международными связями. Статистический метод использовался для обработки количественных данных о динамике перевозок, строительстве железных и автомобильных дорог, что позволило выявить тенденции и закономерности развития отрасли. Географический метод способствовал оценке влияния природных условий и географического положения страны и регионов, в частности Сурхандарьинской области, на формирование транспортных маршрутов. Сравнительно-аналитический метод применялся для сопоставления исторического опыта и анализа современных реформ, проводимых в годы независимости.

Обсуждение и результаты. На ранних этапах транспортные связи основывались главным образом на использовании вьючных животных, обслуживая караванную торговлю и междеревенские связи. Такая система состояла в основном из неформальных дорог, возникших без официальной

регламентации [2]. Позднее, в период Российской империи, а затем Советской власти, транспортные пути стали централизованными: активно велось строительство новых железных и автомобильных дорог для военных и хозяйственных нужд [3]. Строительство железных дорог позволило создать эффективную систему логистики между промышленными предприятиями, военными базами и источниками сырья, а автомобильные дороги сыграли важную роль в укреплении внутренних связей и обеспечении быстрого доступа населения к городским и районным центрам.

После обретения независимости транспортная система Узбекистана была реорганизована в соответствии с национальными экономическими интересами и начала развиваться по международным стандартам. Возрастающая открытость национальной экономики, усиление регионального сотрудничества, рост экспортно-импортных операций потребовали модернизации транспортной инфраструктуры. На государственном уровне были проведены важные реформы по улучшению качества дорог, созданию логистических центров и модернизации пограничных пунктов. При этом железные дороги стали основой международных транзитных коридоров, а автомобильные магистрали – важнейшим средством интеграции внутреннего рынка.

В настоящее время транспортная система Узбекистана охватывает не только внутренние потребности, но и стратегические задачи международного масштаба. Транзитные пути через Термез, связывающие с Афганистаном, дороги через Кыргызстан в Китай, а также выход к Европе через Каспийское море усиливают геополитическое значение транспортно-логистической системы страны. В авиационной отрасли налажено регулярное внутреннее сообщение, расширяется количество международных рейсов, а крупнейшие аэропорты модернизированы в соответствии с международными стандартами.

Транспортная система также играет важную роль в повышении уровня жизни населения, обеспечивая быстрый и безопасный доступ к школам, больницам, рынкам и рабочим местам. Реализуемые программы по обеспечению устойчивых транспортных связей, в том числе в сельской местности, особенно в рамках проектов благоустройства, напрямую положительно влияют на жизнь населения.

Одновременно предпринимаются политические и технологические меры по обеспечению транспортной безопасности, снижению экологических рисков и цифровизации системы. Принят ряд нормативно-правовых актов, направленных на сокращение дорожно-транспортных происшествий,

контроль за пассажирскими и грузовыми перевозками, а также улучшение технического состояния транспортных средств.

В заключение следует подчеркнуть, что история транспортной системы Узбекистана развивалась в тесной связи с отраслями народного хозяйства, образом жизни населения и международными отношениями. Дальнейшее совершенствование данной системы является одной из ключевых задач, направленных на обеспечение экономического прогресса и устойчивого развития страны.

Формирование транспортной системы Сурхандарьинской области происходило в тесной связи с её географическим положением, природными условиями и социально-экономическими потребностями [4]. Область расположена на юге Узбекистана, граничит с Афганистаном, охватывает горные и предгорные территории, а также крупные реки и долины, что исторически создало благоприятные условия для развития различных видов транспорта.

В ранние периоды транспортные связи в Сурхандарье основывались на природных дорогах и караванных маршрутах. Особенно стратегическое значение имел древний город Термез, расположенный на берегу Амударьи, который служил ключевым пунктом в торговых отношениях между Хорезмом, Бухарой и Индией. Население в основном использовало верблюдов, ослов и лошадей в качестве тягловых животных. Вдоль караванных путей формировались сёла, водные источники и постоянные дворы, что делало регион активным участником внутренней и внешней торговли.

В период Российской империи, в рамках политики Туркестанского генерал-губернаторства, предпринимались попытки формирования транспортной инфраструктуры. Однако из-за удалённости от центра и сложного горного рельефа широкомасштабные железнодорожные сети не были развиты. Автомобильный транспорт также развивался лишь в отдельных направлениях, главным образом для военных и административных нужд.

В советский период развитие инфраструктуры в Узбекистане было тесно связано с экономическими, социальными и политическими изменениями и осуществлялось в рамках централизованной плановой экономики. Под инфраструктурой понимался широкий комплекс инженерных и социальных сетей – транспорт, энергетика, ирригация, связь, коммунальные услуги, образование и здравоохранение. Советская власть

стремилась превратить Узбекистан в сырьевую базу и в этих целях осуществила радикальную перестройку инфраструктуры.

Формирование экономической инфраструктуры проходило в рамках индустриализации и сопровождалось строительством железных и автомобильных дорог, электростанций, водоснабжающих и коммуникационных объектов вокруг промышленных центров. Крупные промышленные предприятия в Ташкенте, Фергане, Коканде, Навои, Алмалыке, Ангрене и Чирчике сопровождались созданием обеспечивающей инфраструктуры – трубопроводов, трансформаторных подстанций, железнодорожных станций и автомагистралей. Так, железные дороги Ангрен–Ташкент, Ташкент–Самарканд и другие линии способствовали переработке и транспортировке сельскохозяйственного сырья.

Сельскохозяйственная инфраструктура была направлена преимущественно на развитие хлопководческого потенциала. Главную роль играли системы орошения и дренажа. На основе Амударьи, Сырдарьи, Зарафшана и других крупных рек были построены каналы – Аму-Бухарский, Каршинский, Шарбугский, Шахрихансай, Эски анхор и др. С их помощью орошались обширные земельные массивы. Насосные станции, коллекторно-дренажные сети и оросительные пункты создавались за счёт государственных средств и местных трудовых ресурсов. Это, в свою очередь, способствовало расширению сельской инфраструктуры, формированию новых деревень, колхозов и совхозов.

Энергетическая инфраструктура развивалась в рамках общесоюзной энергосистемы. Были построены новые гидро- и тепловые электростанции: Чирчик–Бозсуйский каскад, Фархадская ГЭС, Навоийская ТЭЦ и др. Эти объекты обеспечивали электричеством не только промышленность, но и населённые пункты, а электрификация сельских районов способствовала повышению качества жизни. Развитие коммуникационной инфраструктуры охватило телеграф, телефон и почтовую связь почти во всех городах и районных центрах. В 1970–1980-е годы в Ташкенте, Самарканде, Бухаре и других городах были построены автоматические телефонные станции, радиовещательные узлы и телевизионные ретрансляторы, что имело важное значение и для распространения советской идеологии.

Транспортная инфраструктура также развивалась на основе централизованного планирования. Железнодорожная сеть предназначалась не только для перевозки сырья, но и для обеспечения мобильности населения, переработки и экспорта продукции. Автомобильные дороги связывали районные центры, интегрировали деревни с городами, а

специализированные предприятия занимались строительством и ремонтом дорог. Финансирование осуществлялось через «Дорожный фонд».

В период независимости социальная инфраструктура включала строительство новых жилых массивов, школ, детских садов, поликлиник, больниц и культурных центров. В городах внедрялись коммунальные услуги – отопление, водоснабжение, канализация и вывоз отходов, а в сельской местности формировалась автономная инфраструктура [5]. Во многих населённых пунктах питьевая вода обеспечивалась за счёт колодцев и скважин. Одновременно функционировали передвижные медицинские бригады, кинопередвижки, сельские клубы, поддерживавшие культурную и здоровую жизнь.

Выводы. Общей особенностью советской инфраструктуры являлось её централизованное управление и реализация сверху вниз. Это зачастую игнорировало местные потребности и ориентировалось на союзные задачи. Тем не менее, созданная в советский период инфраструктура стала фундаментом для формирования национальной экономической базы Узбекистана накануне независимости. В целом развитие инфраструктуры в советский период способствовало превращению республики в сырьевой придаток, вовлечению населения в хозяйственную деятельность и расширению спектра социальных услуг. Наследие той инфраструктуры продолжает оказывать влияние на густонаселённые районы, крупные промышленные центры и транспортные коридоры Узбекистана и сегодня.

Литературы.

1. Бочаров, С. П. *Экономическая география Узбекистана*. – Ташкент: Университет, 1982.
2. Аширов, А. *Транспортная система Узбекистана: история и современность*. – Ташкент: Фан, 1999.
3. Толстов, С. П. *Древний Хорезм и торговые пути Центральной Азии*. – Москва: Наука, 1948.
4. Зуев, Ю. А. *Ранние тюрки и караванные пути Евразии*. – Алма-Ата: Наука, 1972.
5. Рашидов, У. Ж. *Социально-экономическая трансформация Узбекистана в годы независимости*. – Ташкент: Шарк, 2010.