

global internet tarmog'ida o'zaro hamkorligini tartibga solish mexanizmlarini yaratish va amalga oshirish bo'yicha chora-tadbirlarni amalga oshirish, xususan, chet el xostinglari (ofislari) bilan taqiqlangan saytlarga kirishda foyda-

lanuvchilar ushbu qoidaga muvofiq tartibga solish ushbu portal / saytning noqonuniyligi haqida ogohlantirish bilan miltillovchi chiziq paydo bo'lishi kerak.

Adabiyotlar

1. Абдуллажонов О. Диний ақидапарастликнинг келиб чиқиши, моҳияти ва Ўзбекистонга кириб келиши. -Т.: Академия, 2002.
2. Азимов А. Религиозный экстремизм и фундаментализм. -Т.: 1998.
3. Алиминова Д. Инсоният тарихи-ғоя ва мафкуралар тарихидир. -Т.: «Янги аср авлоди», 2001.
4. Вандам Е.А. Геополитика и геостратегия. -М.: Авторские издательство, 2002.
5. Гаджиев К.С. Введение в геополитику. -М.: «Логос», 2000.
6. Глобализация и моделирование социальной динамики. -М.: Институт социальных наук. 2001.
7. Ёшларни бузғунчи ғоялардан асраш: муаммо ва ечимлар. -Т.: «Заркалам», 2006.
8. Жўраев Н. Халқаро терроризм ва минтакавий можаролар. -Т.: 2000.
9. Заркулаев А. Ғоялар кураши. -Т.: «Мовароуннахр», 2000.
10. Ирисов Б. Дин, ақидапарастлик ва таҳдид. -Т.: «Маънавият», 2000.
11. Juzjoniy A. Islam huquqshunoslik hikayat mazhabi va Markaziy Osiyo fikirlari. -Т.: Islam universiteti nashriyoti. 2002.
12. Jabbarov Sh. Ma'naviyatimizning falsafiy qirralari. -Т.: «Marifat», 1996.

РЕЗЮМЕ. Maqolada ekstremizm va terrorizm mafkurasi tarqalishiga qarshi kurashish maqsadida dunyoda yaratilgan tashviqot va aksil-tashviqot tizimining bugungi holati tahlil qilinadi. Diniy ekstremizm va terrorizmga qarshi kurashish sohasidagi huquqiy va mafkuraviy masalalar muhokama qilindi.

РЕЗЮМЕ. В статье анализируется современное состояние системы пропаганды и контрпропаганды, созданной в мире в целях противодействия распространению идеологии экстремизма и терроризма. Обсуждены правовые и идеологические вопросы в сфере борьбы с религиозным экстремизмом и терроризмом.

SUMMARY. In this article, the author tried to reveal the specifics of such an urgent problem as terrorism and extremism, which threatens the human world today. He analyzed the history and present day of terrorism and extremism based on historical and logical principles in revealing these peculiarities.

ХОРАЗМ ВОҲАСИ ВА ҚОРАҚАЛПОҒИСТОННИНГ ИЖТИМОЙ-ИҚТИСОДИЙ ҲАЁТИДА СУВ ЙўЛЛАРИНИНГ ТУТГАН ЎРНИ (1937-1941 йй)

С.А.Сулайманов – тарих фанлари номзоди, доцент

Бердақ номидаги Қорақалпоқ давлат университети

Таянч сўзлар: сув йўллари, Амударё, Орол денгизи, транспорт, порт, кема.

Ключевые слова: водный путь, Амударья, Аральское море, транспорт, порт, лодка.

Key words: waterways, Amudarya, Aral Sea, transport, port, ship.

Марказий Осиё ҳудуди жаҳон мамлакатлари билан биргаликда сув йўлларининг ривожланишини таъминлайдиган ва Буюк ипак йўлининг қадимий магистрал йўлининг тикланишига ҳисса қўшадиган транзит транспорт йўлакларини яратишни назарда тутди. Бугунги кунда сув йўллари тарихини ўрганиш долзарб масалалардан ҳисобланади. Шунинг учун 1937-1941 йиллардаги Хоразм воҳаси ва Қорақалпоғистоннинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётида сув йўлларининг тутган ўрнини ўрганиш ва тарихий маълумотларни тадқиқ этиш жуда муҳимдир.

1937 йилдан қорақалпоқлар сиёсий ҳаётида ҳам ўзгаришлар содир бўлди ва автоном республика сифатида ЎзССР таркибига кирди. Шу билан бирга сув йўллари жараёнлари билан боғлиқ воқелик Ўзбекистон билан бевосита боғлиқ бўлганлигини таъкидлаш лозим. Амударёда сузган кемаларнинг сони 1937 йилга келиб 230 та ни ташкил қилди. Халқ хўжалиги учун зарур бўлган юкларни ва йўловчиларни ўз манзилларига етказиш мақсадида Амударёда юк ташувчи ва йўловчи транспортлари қайта таъмирланди. Қорақалпоғистон ўз флотига эга бўлди. Темир йўл орқали Чоржўйга келган юклар Амударё орқали Қорақалпоғистон шаҳар ва туманларига етказилди [1:56].

Дарё транспорти соҳаси учун учинчи беш йиллик режа (1938-1942 йй) йиллари машаққатли меҳнат билан ўтди. 1939 йил март ойида қабул қилинган режа бўйича мамлакатнинг саноат қудратини янада мустаҳкамлаш, колхоз тузумини мустаҳкамлаш, халқ фаровонлиги ва маданий даражасини юксалтириш, темир йўл транспортида юк айланмасини 1,5 баробар, дарё транспортида 1,7 баробар ошириш таъминланди. Бу мавжуд юк ташиш йўналишларини такомиллаштириш ва янгиларини ривожлантириш, флотнинг техник ҳолатини янада яхшилаш, уни янги кемалар билан тўлдириш, шунингдек, порт ва денгиз хўжалигини ривожлантиришни талаб қилди [1:57].

Ўрта Осиё денгиз кемачилигига қарашли кемалар экипажлари, портлар ва кема таъмирлаш корхоналари

ишчилари Ўрта Осиёнинг қардош республикалари халқ хўжалиги учун юкларни ўз вақтида етказиб беришни таъминлашга интилиб, ўз зиммаларига юқори меҳнат мажбуриятларини олдилар. Амударё сув йўлида режаларни ўз вақтида бажараётган кема капитанлари “Смидович” кемаси (капитан Ибрагим Нурметов), “Ворошилов” кемаси (капитан Чари Гелдиев), “Ломоносов” кемаси (капитан Мадраим Избастиев), “Микоян” кемаси (капитан Кара Хатамов), № 49 моторли теплаход (капитан Қурбонбай Қулметов) экипажлари Амударёдаги ушбу ҳаракатнинг фаоллари эди [4:189].

1938-1939 йил кишидан бошлаб юк ташиш компаниясида Стахановчилик мактаблари ташкил этила бошланди. Уларни яратиш ғояси кенг тарқалди. Улар нафақат қирғоқ корхоналарида, балки кемаларда ҳам пайдо бўлди.

Кема қурувчиларнинг саъй-ҳаракатлари билан “Красное Сормово” кемасозлик заводидан йиғма ҳолда олиб келинган янги пароходларни энг тез фурсатда йиғишга асосий эътибор қаратилди. 1936-1938 йилларда 300 от кучига эга 18 та шундай пароход “Ленин”, “Ворошилов”, “Микоян”, “Ломоносов”, “К.Маркс”, “М.Горький” ва бошқалар қисқа муддатларда йиғилиб сувга туширилди. Улар Орол ва Амударё флотининг асосий тортувчи транспорт ядросига айланди. Юқори маневрлик, саёз сувда сузиш ва яхши тортиш хусусиятларига эга бу кемалар Амударё-Чоржўй-Нукуснинг энг қийин участкасида ишлатилди [1:57].

1937-1938 йилларда Ўрта Осиё кемасозлик корхонасининг кема таъмирлаш заводлари томонидан 21 та қуруқ юк ташувчи ва 16 та металл контейнер баржалари фойдаланишга топширилди. Бу ишда айниқса, “Хўжайли кема таъмирлаш заводи ишчилари токаръ И.А.Каннуников, уста Умбетбай Жанабаев, қозонхоналар устаси П.С.Мишаков, дастгоҳ бошлиғи А.Зевакин, прораб Ф.М.Седобинцев ва бошқалар ўзгача тиришқоклик билан ажралиб турган” [1:58].

Юк айланмасининг ўсиши билан транспортни рационализация қилиш, хусусан, маршрут тизимини жорий этиш тобора муҳим аҳамият касб этди. У жўнаш жойидан етиб келиш пунктигача юк ташилмасдан ҳаракатланишини таъминлаш мақсадида параходларни юк турига ва кемалар тортилишига қараб шакллантиришни назарда тутган. Бу кема флотининг иш унумдорлигини ошириш, бекор туриш ва етказиб бериш муддатларини қисқартириш, юк ташиш таннархини камайтириш имконини берди. Амударёда 1940 йилги навигация режасини 140% га бажарган “Микоян” параходининг экипажи оғир параходлар орасида ўз фаоллиги билан Амударё сув йўналишининг ташаббускори эди [4:189].

Бутун халқ хўжалиги билан бир қаторда сув транспорти ҳам ривожланиб борди. Ўрта Осиё сув йўлларида юк ташиш ҳажми мисли кўрилмаган миқёсда ўсди. Агар 1923 йилда, яъни кемачилик корхонаси ташкил топган йилда сув йўлларида бор-йўғи 9,1 минг тонна юк ташилган бўлса, 1940 йилга келиб юк ташиш ҳажми 873 минг тоннага етди, яъни қарийб 96 баро-барга ошди. Булар Ўрта Осиёнинг сув йўли ишчиларининг ўн етти йиллик меҳнати самараси эди [1:58].

Ўрта Осиё кемачилиги Амударё сув йўлида сузувчи кема капитанлари Қ.Хатамов, Ч.Келдиев, Ф.Тишков, Абдуллаев, С.Султонов, А.Отамурадов, А.Коноваловлар Амударё ва Орол денгизиде оғир юк кўтарувчи параходларни бошқаришнинг янги техникасини ўзлаштиришга катта ҳисса қўшди.

«Дехканин» пароходи буксирида баржалари билан Амударё сувида фаолият олиб борган. Кема капитани Избастиев номи бутун Амударё кемачилигида машҳур эди. Унинг ёрдамчилари Блохин ва Курбонбоевлар ва бутун жамоа иш унумдорлигини оширишга ҳисса қўшган [2:304].

Қорақалпоғистонда 1936 йилда сув транспортининг юк айланмасига бўлган эҳтиёж (олиб келиш, четга олиб чиқиш) 1935 йил давлат режасига кўра 109,9 минг тоннадан 146,5 тоннагача ёки 33,2%га ўсди. Ўрта Осиё бўйича навигацияга олиб келинадиган юкларнинг умумий миқдори ҚҚ АССР учун 117,5 минг тоннани ташкил этди, шундан 89,7 минг тонна Чоржўй орқали ва 27,8 минг тоннани Орол денгизи орқали ташиш ташкил этилди [3:85]. Бу ҳолат бир томондан аҳолининг кўпайиши билан иккинчи томондан ҳудуднинг ўзаро интеграция жараёнларига қўшилиши билан изоҳланар эди.

Айрим юк айланмалари, асосан қурилиш ва ўрмон хўжалиги импорти, пахта тозалаш саноати маҳсулотлари ва беда уруғига бўлган экспорт талабнинг ошиши билан боғлиқ эди.

Юк ташиш билан боғлиқ мавжуд вазиятни тавсифлаш учун шуни айтиш кифояки, Давлат кемасозлик корхонаси кемалари томонидан йил давомида сув транспортида катта кечиқишлар билан юклар ташилиб, қурилиш материалларини ўз вақтида манзилига етказиш имкони бўлмади. Айрим халқ хўжалиги учун зарур юклар 4-6 ойлаб Чоржўй станциясида қолиб кетди ва манзилга ўз вақтида етиб келмади. ҚҚАССР учун юборилган юклар Толдиқдаги юк ташиш базасида 30 минг тоннага яқин нефт тўпланиб қолди [3:85].

Ўрта Осиё кемачилиги томонидан Амударёда рейсларнинг тўғри ташкил қилинмаганлиги 1938 йилда юк айланмасини амалга оширишни янада қийинлаштирди.

Рудзутак СССР Давлат план қўмитасига Қорақалпоғистон АССРнинг 1936 йилга мўлжалланган халқ хўжалиги режасига кириштиш чора-тадбирлари тўғрисидаги тақлифлари - қуйидагиларни баён қилди:

1936 йилда СССР сув йўллари халқ комиссарлигига Амударё сув йўли учун махсус техникалар ва янги кемалар келтириш мажбурияти юкланди. РСФСР Халқ

Комиссари томонидан белгиланган ва юқорида келтирилган барча чора-тадбирлардан кейин амалга оширилади. Янги қурилган кемаларни фойдаланишга топшириш муддатларини ҳисобга олган ҳолда, Амударё кемачилик компаниясининг ўрта ва қуйи оқимдаги флоти ва ҚҚАССР МК маҳаллий ташкилотларининг шахсий флоти қуйидаги рақамларда белгиланди:

1936 йил август ойида ҳар бири 250 тонналик 7 та юк баржасида ҳар бири 300 та от кучдан иборат иккита пароход ишга тушди. ҚҚАССРнинг иқтисодий ўсиш йўналишларида янги механизациялашган кемалар ҳисобига флотнинг юк ташиш ҳажми 413 тоннага кўпайди. Механизациялашган флотнинг иш фаолияти умумий юк ташиш ҳажми пастки ва ўрта оқимда ортади ва 1936 йил охирига келиб асосий кемалар фақат йил охирида фойдаланишга киришади ва доимий равишда юк ташиш ҳажми сув транспортида ошиб боради [3:87].

Сув транспорти нуктаи назаридан шуни таъкидлаш керакки, турли идоралар ва ташкилотлар ўртасида бўлиниб кетганлиги сабабли, ўзиюрар ва тортувчи кемалардан фойдаланиш самарадорлиги жуда чекланган эди. Чунки ягона транспорт режаси мавжуд бўлмаган, ягона таъмирлаш базаси ва денгизчиларни ишга жалб қилиш, кемаларни таъмирлаш ва ишчиларни ёллаш масалаларида етарлича ваколатли ягона раҳбарлик ҳам етишмаган.

Бундан ташқари, Чоржўйда бир қатор юк ташиш базаларининг мавжудлиги ишда чалкашликларни келтириб чиқариб, баъзи бир қийинчиликларни ва мутлақо кераксиз харажатларни келтириб чиқарган.

Бунинг учун бутун идоравий флотни, шу жумладан, Қорақалпоқрансга тегишли бўлган флотни бир жойга жамлаш, бунинг учун ҚҚАССР Халқ Комиссарлар Совети қошида мустақил Республика сув трестини ташкил этиш ва бир вақтнинг ўзиде Чоржўйдаги бошқа юк ташиш базаларини тугатиш керак эди. “Ушбу чора флотдан энг яхши фойдаланишни ва уни ўз вақтида таъмирлашни таъминлашга имкон беради, бунинг учун Кема таъмирлаш заводи қуриш зарур. Агарда бу иш амалга ошса ҳар йили республикага 30-35 тонна юкни қўшимча олиб келиш имконини беради”-деб тақлиф беришган [5:27].

Шунингдек, ушбу чора Давлат режа комиссияси томонидан ишлаб чиқилмоқда ва ушбу масаланинг янги ижобий ҳал этилиши транспорт харажатларини сезиларли даражада камайтиришга, республика идоравий сув флотининг нормал ишлаши, юкларнинг бир қисмини ва республикани эҳтиёжнинг камида 36% миқдорида таъминлашга имкон беради-деб илова ҳам қилишган [5:28].

Бундан ташқари Амударё кемасозлик корхонаси маъмурияти барча юкларни фақат Шаббоз пристанига ташишни амалга оширган, қурилиш материалларининг катта қисми Нукус шаҳри ва шимолий туманларга борган. Бу ҳолат юк таннархини ошишига таъсир кўрсатган. Буни ““Промкооперация”га “Қорақалпоқ транс” транспортини юқори тарифлар билан жалб қилиш зарурати ҳисобга олинмайди, бу эса қурилиш нархини сезиларли даражада оширади. Шундай қилиб, цементни контейнердан Нукусга ташиш Давлат денгиз кемаси тарифлари бўйича 77 рубл, Қорақалпоқ Транс корхонасида 197 рублни ташкил қилади, натижада сотиш нархи ҳар бир тонна учун 383 рублга этади-деб изоҳлашган” [5:29].

Ўзбекистон ССР Халқ Комиссарлари Совети томонидан Қорақалпоғистон АССРга ёқилғи маҳсулотларини етказиб бериш жадвали 1938 йил 4 апрелда №642 сонли баённома билан тасдиқланиб, 1938 йил баҳорги экиш учун Қорақалпоғистон АССР Халқ Комиссарлари Советининг махсус талабига биноан - Ўзбекистон нефт корхоналари бошлиқлари (ўрток

Шевяков) ва Амударё кемачилик корхоналари (Ўртоқ Назаров) идораси томонидан ўз вақтида етказиб берилмади [4:81]. Бундан келиб чикиб, юк ташиш бўйича йиллик режалар бор-йўғи ярмига бажарилган. Шу жihatдан ҳукумат “ҚҚАССР юк ташиш режасини бажариши учун барча кема составини тайёр ҳолга келтириши зарур”- деб топшириқ берган [4:81].

Албатта, соҳа мутасаддилари олдида катта вазифалар турган ва уларнинг иқтисодий аҳамияти тежамкор, қўлами арзонроқ, қайта юклаш, тезроқ алоқа ва яхши сузиши учун шароит яратишни назарда тутар эди.

Буларнинг барчасини, афсуски, ўша вақтда бажаришнинг иложи бўлмаган. Ҳолатни тушуниб етган маҳаллий мутасаддилар “қашшоқликка қарамай, Амударё бўйлаб транспортни ва бу ерда йўл коммуникацияларини яхшилаш, коммуникацияларни куриш бўйича мавжуд бўлган имкониятлардан кўра кўпроқ ишларни амалга ошириш мумкин эди, бунинг учун кўпроқ ташаббускорлик, мавжуд воситалардан яхшироқ фойдаланиш, муаммоларни енгиб ўтиш керак”- деган фикрни билдириб ўтишган [4:18-19].

Қорақалпоғистондаги сув йўли Марказни иккита сув йўли: Амударё бўйлаб, Чоржўй-Тўрткўл ва Орол денгизи орқали Мўйноқ – Тўрткўл ва учинчи йўл кум орқали Қазали-Чимбой билан боғлаган. Сўнгги йўл минтақада товарларни ташишда унчалик аҳамиятга эга эмас бўлиб, у кам аҳамиятга эга бўлган йўл эди ва асосан навигациянинг ёпилиш даврида ундан фойдаланилган. “Минтақага энг яқин темир йўл станциялари Чоржўй 500 версть, Орол денгизидан вилоят марказигача 800 верстни ташкил қилган” [4:19].

Архив маълумотларига кўра, ўша вақтдаги уларнинг имконияти қуйидаги шаклда тақдим этилган:

Амударё воҳасининг ўрта оқимида Давлат денгиз кемачилиги туман юк ташиш қўмитаси маълумотларига кўра, қайиқ ва кемаларда 112670 тонна юк ташиш мумкин, шунинг учун кўрсаткич 51,08 уларнинг фарқи 48,4. Бу кўрсаткични кўтаришнинг имкони мавжуд, яъни хусусий қайиқ ва кемалардан фойдаланилса, давлат юкларини ҳам ўз вақтида манзилига етказиш мумкин.

Қорақалпоғистон бошқа минтақалар ва ўз ичида алоқа қилиш учун қуйидаги йўл алоқаларига эга:

1. Амударё ва Орол денгизи сув йўли Тошкент темир йўли магистраль йўли Орол денгизи станциясигача Тўрткўл шаҳридан 842 км ни ташкил қилади. Бу йўл бўйлаб навигация йилига 7 ой давом этади.

2. Амударё бўйлаб сув йўли Ўрта Осиё магистраль темир йўли Чоржўй станциясидан Тўрткўл шаҳригача йўлнинг узунлиги 454 км. Навигация мавсумининг муддати 9 ой давом этади [4:31].

Адабиётлар

1. Магистраль дружбы (Из истории Среднеазиатского пароходства) под ред А.Рослякова. –Ашхабад: «Билим»1983.
2. ЎМА, 3-244 фонд, 1 рўйхат, 5 иш.
3. ҚР МДА, Р-50-фонд, 1-рўйхат, 46-иш.
4. ҚР МДА, Р-50-фонд, 1-рўйхат, 108-иш.
5. ҚР МДА, Р-50-фонд, 1- рўйхат, 182-иш.

РЕЗЮМЕ. Ушбу мақолада Хоразм воҳаси ва Қорақалпоғистоннинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётида сув йўлларининг тутган ўрни, 1937-1941 йиллардаги Орол денгизи ва Амударё сув йўли орқали халқ хўжалиги учун зарур бўлган юкларни ва йўловчиларни етказиб беришнинг аҳамияти ҳақида сўз боради.

РЕЗЮМЕ. В статье говорится о важности доставки товаров и пассажиров для национальной экономики через Аральское море и Амударьинский водный путь социально-экономическую жизнь Оазис Хорезма и Каракалпакстана 1937-1941 гг.

SUMMARY. This article talks about the role of waterways in the socio-economic life of the Khorezm oasis and Karakalpakstan, the importance of delivering goods and passengers needed for the national economy through the Aral Sea and Amudarya waterways in 1937-1941.

Таъкидлаш лозимки, Амударёда сув оқимининг ўзгарувчанлиги, дарёнинг тез-тез ўзгариб туриши, оқим ва гирдобларнинг мавжудлиги, навигация мавсумида кема ва қайиқларнинг барқарор сузишига маълум даражада қийинчилик туғдирган. “Чоржўй-Тўрткўл линияси бўйлаб кемаларнинг сузиб ўтиш вақти ёзда юқори оқимга қарши 8-12 кунга етади ва пастга қараб 5-3 кунгача камаяди. Баҳор ва кузда 15-20 кунгача ва 10-15 кунгача давом этган. Орол денгизидан Тўрткўлгача ёзда юқори етказиш юқори оқимга қараб 12-16 кун ва қуйи оқимда 8-10 кунга қисқаради” [4:6-7]

3. Карвон йўли Тўрткўл-Бухоро оралиги 480 км ни ташкил қилади. Бу йўл хонлик даврида Хива воҳасини Бухоро билан боғловчи савдо йўли бўлиб хизмат қилган. Ҳозирги вақтда у бўйлаб товарлар ҳаракати, асосан, товарларни олиб кириш тартибининг ўзгариши сабабли, фақат қишда фавқулудда ҳолатларда қўлланилган.

4. Қазали-Нукус карвон йўли 500 км (йўл ҳолати ўлчанмайди ва карвон йўлининг кунлар сони билан белгиланади 15-20 кун), йўлнинг ҳолати ва ҳозирги ҳолат унда фақат баҳорда транспорт ҳаракатига сабаб бўлади, йилига тахминан 5 ой давомида йўлдан фойдаланиш мумкин.

5. Карвон йўли Ўрта Осиё магистраль темир йўлининг Кармана станцияси – Томди оралиғида бутун йил давомида фойдаланиш учун жавоб беради. Товарларни етказиб бериш муддати 6 кунни ташкил этади.

Шундай қилиб, Қорақалпоғистоннинг ташқи бозорлар билан алоқаси нуқтаи назаридан ҳам, ички хусусиятга эга бўлган барча йўллар энг ноқулай ҳолатда ва албатта, элементар эҳтиёжларни ҳам қондира олмаган. Худуд, айниқса, Орол денгизининг ҳам, дарёнинг ҳам тоннажини ҳисобга оладиган бўлсак, ўз ҳажми бўйича ҳатто битта Қорақалпоғистоннинг талабларига жавоб бермаган.

Шунга қарамай Орол денгизи ва Амударё сув йўли орқали оммавий юкларни ташиш доимий равишда ўсиб бориб, унда ғалла, минерал ўғитлар, пахта ва пахта чигити, мой, саноат товарлари ва бошқалар ташилган. Юк ташиш корхонасининг иши Қорақалпоғистон АССР, Ўзбекистон ССРнинг Хоразм вилояти, Туркменистон ССРнинг Тошовуз вилоятининг иқтисодий ва маданий юксалишини таъминлаб, бунда сув транспорти ушбу вилоятларнинг СССРнинг марказий районлари билан ягона алоқа йўли ҳисобланган.

Хулоса қилиб айтганда, 1937-1941 йиллар орасида Қорақалпоғистон алоҳида субъект сифатида Ўзбекистон таркибига кирди. Мазкур шароитда сув йўлларининг аҳамияти янада ортиб бир томондан халқ хўжалигининг ўсишига имкон яратган бўлса, иккинчи томондан минтақанинг ягона транспорт тизимининг шаклланишига ҳам ўз ҳиссасини қўша олди.