

ЎЗБЕКИСТОН — ДУНЁ ЙЎЛЛАРИ ТУТАШГАН ЮРТ



Ёки истиқлол йилларида барпо этилган автомобил йўллари ҳақида

Йўл... сўқмоқ йўл, Сомон йўли, Буюк Ипак йўли, автомобил йўли, темир йўл, денгиз йўли, ҳаво йўли... тараққиёт йўли... Каттами-кичикми, ҳамма йўллар инсонни кўзлаган манзилига элтади. Қишлоғу шаҳарларни, юртларни бир-бири билан боғлайди, яхшиликка хизмат қилади.

Йўлнинг аҳамияти, кадри бугун ҳар қачонгидан ошди, айниқса, Ўзбекистон учун. Маълумки, собиқ Иттифоқ парчаланиб, унинг ўрнида мустақил мамлакатлар пайдо бўлгач, республикамиз учун энг мураккаб, долзарб масалалардан бири бизни дунё билан боғлайдиган йўлни топиш эди. Денгизи йўқ давлат учун халқаро автомобил йўли, темир йўли барпо этиш нажот чораси эди. Бунинг устига ички йўлларни тартибга солиш, таъмирлаш, кенгайтириш, янги йўлларни қуриш вазифаси кўндаланг бўлиб турарди. Бу муаммоларни ечмай туриб, мамлакатимиз тараққиёти ҳақида гап бўлиши мумкин эмасди.

Маълумки, юксак сифатли транспорт инфратузилмасига эга бўлган мамлакатгина барқарор тараққиётга эришади, халқининг турмуш фаровонлигини таъминлайди. Кенг ва раvon йўллар, замонавий магистраллар, энг сўнгги технологик ютуқларни ўзида мужассам этган мухташам кўприклар, ерости йўллари инфратузилманинг таркибий қисми ҳисобланади.

Шунинг учун ҳам мустақилликнинг илк йилларидан бошлаб юртимизда барча турдаги йўлларни созлаш, таъмирлаш, янгиларини қуришга алоҳида эътибор бериб келинаяпти. Президентимиз Ислom Каримов раҳнамолигида умумфойдаланишдаги халқаро аҳамиятга молик йўлларни барпо этишнинг устувор йўналишлари ишлаб чиқилди, ҳуқуқий асослари яратилди, моддий-техник базаси янгиланди.

Замонавий транспорт коммуникацияларини яратиш ўта катта маблағни тақозо этади, иқтисодиёти бақувват давлатгина бундай улкан ишларга жазм қилиши мумкин. Мисол учун, бугунги кунда олти тасмали бир километрлик магистрал йўлини барпо этиш учун ўрта ҳисобда олти-саккиз миллиард сўм маблағ сарфланади.



Ўзбекистон эса наинки жазм қиляпти, балки халқаро андозаларга жавоб берадиган замонавий йўллар ва маҳобатли кўприклар қурилишини йил сайин кенгроқ кўламда давом эттираяпти. Йўлсозларимиз ўтган давр ичида энг мураккаб лойиҳаларни амалга оширишнинг сир-синоатини ҳам пухта эгалладилар.

"Ўзавтойўл" аксиядорлик компаниясининг кўп минг кишилик жамоаси меҳнати билан 1991 йилдан буён 5000 километрдан ортиқ халқаро ва давлат аҳамиятига молик йўллар, 200 га яқин кўприк ва йўл ўтказгич қурилди, реконструкция қилинди.

Ҳозирги пайтда миллий автомагистралларимиз ҳақида гап кетганда, "Истикболга элтувчи йўллар", "Қитъаларни боғловчи магистраллар" каби ибораларнинг қўлланилиши одатга айланди. Бу бежиз эмас, негаки, юртимиз жўғрофий жиҳатдан Марказий Осиёнинг юрагида жойлашган. Шу боис, унинг ҳудуди орқали Осиё ва Европанинг турли томонлари билан боғловчи 44 та транспорт транзит йўналишлари ўтган. Улар жаҳон аҳамиятига молик йўлакларнинг узвий қисми бўлиб, муҳим иқтисодий, ижтимоий ва стратегик вазифаларни бажаради, ишлаб чиқарувчи билан харидорни, давлатлар ва қитъаларни бир-бирига боғлайди.

Ўзбекистон автомобил йўллари 30 дан ортиқ халқаро конвенсия, битим ва шартномаларнинг иштирокчиси, шунингдек, ЭСКАТО, БМТнинг Европа иқтисодий комиссияси, Халқаро йўл федератсияси, Шанхай Ҳамкорлик Ташкилоти, ТРАСЕКА, Трансафғон халқаро йўлагини ривожлантириш бўйича давлатлараро мувофиқлаштириш кенгаши каби нуфузли ташкилотлар ҳамда минтақавий интегратсиялаш тузилмалари билан ҳамкорлик қилиб келмоқда.

Агар мамлакатимизда умумий фойдаланишдаги йўллар узунлиги бугунга келиб, 42,6 минг

километрдан ошган бўлса, унинг асосий қисмини асфалт-бетон қопламали замонавий йўллар ташкил этади. Айниқса, Қамчиқ довонидан ўтган йўл йўлсозларимизнинг жасорати ва маҳоратини намоёниш этган улкан бир иншоотдир, десак асло муболаға бўлмайди.

Маълумки, ўтган асрнинг тўқсонинчи йилларида Тожикистонда авж олиб кетган фуқаролар уруши қўшни юрт орқали Фарғона водийси билан мамлакатимизнинг бошқа сарҳадларини боғлайдиган йўлларни кесиб қўйди. Ўша ҳудуддан ўтиш фуқаролар учун ҳам, юклар учун ҳам хатарли бўлиб қолди.

Мушкул вазиятдан чиқишнинг биргина имкони қолган, бу ҳам бўлса, Қамчиқ довони орқали ўтиш эди. Аммо довон денгиз сатҳидан 2268 метр баландликда бўлиб, 50-йилларда солинган тор, тик қоялар тагидан ўтган йўл ва мураккаб айланмалар орқали юришга тўғри келарди. Бунга ҳар қандай машина дош беролмас, ҳар қайси ҳайдовчи ҳам журъат қилолмасди. Жала ва кўчкилар юққа асфалт қопламали йўлни ювиб кетар, унинг бутун масофаси бўйлаб оққан сой, айниқса, баҳор ойлари йўл четларини ўпириб юборарди. Қиш кунлари бўлса, бу йўл умуман ёпиб қўйиларди.

Президентимиз Қамчиқ довонидан туннел орқали ўтадиган замонавий йўлни лойиҳалаш ва барпо этиш вазифасини кун тартибига қўйди. 1996 йилда Вазирлар Маҳкамасининг бу ҳақда қарори чиқди. Тоғ бағри улкан қурилиш майдонига айланди.

Махсус қурилиш ва таъмирлаш трести бунёдкорлари туннеллар ва уларнинг атрофидаги трассаларни барпо этишса, тошкентлик, андижонлик, наманганлик, фарғоналик йўлсозлар тоғ-у тошларни, қояларни суриб, икки тарафдаги йўлларни кенгайтиришга киришдилар. Иш жараёнида пайдо бўлган муаммолар сабот ва матонат, ҳамжихатлик ва омилкорлик билан ҳал этиб борилди. Фаслларнинг инжиқлиги, тош-тупроқ шароитининг мураккабликлари матонат билан енгиб ўтилди. Ниҳоят, ерости йўллари қуриб битказилди. Туннеллар ёнғинга қарши ашёлар, радиотелефонлар, теленазорат ускуналари билан жиҳозланди. Ҳаракатни тартибга солиш ишлари компютерлаштирилди.

2000 йилнинг 29 августида Қамчиқ довонидаги қўш туннел тўлақонли хизматини бошлади. Ҳозирги пайтда бу ердан ҳар куни ўртача 20-22, ёз фаслида эса кунига 25-30 минг транспорт воситаси ўтади. Бу — ҳар куни юз мингдан ортиқ кишининг узоғи яқин қилиниб, ўн минглаб тонна юклар манзилига тез ва бехатар етиб бораётгани, демакдир.



Бинобарин, улар орасида Осиёнинг кунчиқар томонларига, Жанубий- Шарқий ҳудудларига, Шарқ мамлакатларидан Европанинг турли минтақаларига қатнаётган кўплаб транзит машиналари бор.

Лойиҳадаги ишларнинг асосий қисми бажарилган бўлса-да, Қамчиқда қурилиш-таъмирлаш юмушлари давом этаяпти. Масалан, 74 километрлик масофадаги тўрт тасмали трассани семент-бетонга ўтказиш, йўл қопламасини мустаҳкамлаш, дара ва тоғлардаги кўчкиларга қарши ўрнатилган муҳофаза тўсиқларини янада такомиллаштириш, хизмат кўрсатиш иншоотларини модернизатсия қилиш ишлари олиб борилмоқда.

Яна бир қувончли жиҳати, мазкур трасса билан ёнма-ён яна бир улкан лойиҳа Ангрен — Поп электрлаштирилган темир йўли барпо этилдики, илгари биров айтса, ишониш мумкин бўлмаган ишлар амалга оширилди. Тоғлар бағридан ўтган туннелнинг узунлиги 19,2 километрга етди. Темир йўл узунлиги эса 123, 1 километр, қиймати 1,6 миллиард доллардан зиёд. Ушбу йирик лойиҳани қисқа муддатда, муваффақиятли амалга оширишда темирйўлчилар билан бирга оддий йўлсозлар ҳам елкама-елка туриб меҳнат қилишди.

Ўзбекистоннинг бугунги автомобил йўллари харитасига назар солсангиз, ғурурланишингиз табиий. Тошкент — Самарқанд — Бухоро автомобил йўллари тўлиқ биринчи тоифага ўтказилди. Бухоро — Нукус — Қўнғирот — Бейнов йўналишлари айрим участкаларидан ташқари иккинчи тоифа параметрларига мосланди. Бугунги кунда дала-ю қишлоқлар орасидан ўтган мазкур йўллардан елдек учаётган машиналарни кўриб, дилингиз яйрайди.

"Ўзавтойўл" АК юртимиз ижтимоий-иқтисодий тараққиёти, унинг янада ободлигига хизмат қилувчи кўплаб лойиҳаларда ҳам фаол иштирок этиб келмоқда. Вазирлар Маҳкамасининг

дастурлари асосида Тошкент, Самарқанд, Бухоро, Қарши, Марғилон, Термиз, Қўқон, Урганч, Нукус ва бошқа шаҳарларда 250 километр узунликда янги кўчалар қурилди, 450 километрида таъмирлаш ишлари олиб борилди. Узунлиги 342 километрлик Навоий — Учқудук — Нукус, 223 километрлик Тошгузар — Бойсун — Қумқўрғон темир йўлларининг қурилишида ҳам йўлсозлар томонидан катта ҳажмдаги ишлар амалга оширилди. Амударёнинг қирғоқларини бир-бирига туташтирувчи учта маҳобатли кўприк қурилди. Мамлакатимиз аэропортларидаги кўниш-учиш майдонларини халқаро талаблар асосида қайта қуриш, қишлоқ кўчалари, муқаддас қадамжоларга олиб борадиган йўлларни бунёд этишда, маҳаллаларнинг ободлигини таъминлашда ҳам йўлсозларнинг хизматлари катта.

Етти йил муқаддам Ўзбек миллий магистралини барпо этиш ғояси илгари сурилди. Ушбу лойиҳага кўра, 2281,3 километр асфалт қопламали ва 418,5 километр семент-бетон қопламали автомобил йўлларини қуриш режалаштирилган эди. Ўзбекистон Президентининг 2009-2014 йилларда Ўзбек миллий автомагистралини реконструкция қилиш ва ривожлантириш бўйича чора-тадбирлар тўғрисида"ги қарорига асосан 238 километр автомобил йўли иккиталикдан тўрт тасмаликка ўтказилиши, 2011-2015 йилларда транспорт ва коммуникация қурилиши инфратузилмасини ривожлантириш тўғрисида"ги қарори асосида ишлаб чиқилган мақсадли дастурга мувофиқ эса, 2306 километрлик йўлда қурилиш ва реконструкция ишлари бажарилиши белгилаб берилди.

Умумий узунлиги 116 километрни ташкил этадиган янги йўналиш — Гулистон — Оҳангарон автомобил йўлининг қурилиши натижасида Фарғона водийси билан юртимизнинг жанубий, ғарбий ва шимолий ҳудудлари ўртасидаги йўл масофаси 61 километрга қисқарди. Илгари водийликлар бу ҳудудларга Тошкент орқали ўтарди. Янги йўл транспорт воситалари вақтини қарийб бир соатга камайтиргани ҳолда, бир кеча-кундузда ўртача 40 тонна ёнилғи иқтисод қилишига олиб келди.

Янги йўл бўйлаб қуриладиган кемпинг, мотел ва бошқа хизмат кўрсатиш шохобчалари ҳудуднинг қиёфасини тубдан ўзгартириши билан бирга кичик бизнес ва тадбиркорликни ривожлантириш, янги иш ўринлари яратишда муҳим омил бўлмоқда.

Масалан, лойиҳа қиймати 174 миллиард сўмни ташкил этадиган Янги Тошкент айланма йўли Тошкент вилоятининг Янгийўл, Зангиота, Қуйи, Ўрта ва Юқори Чирчиқ туманлари ҳудудларидан ўтибгина қолмасдан, пойтахтни жанубий ҳудудлар, Фарғона водийси билан бевосита боғлаб, аҳоли пунктлари экологик ҳолатининг яхшиланишига, йўл-транспорт ҳодисаларининг камайишига, ҳайдовчи ва йўловчилар учун кўплаб қулайликлар яратилишига хизмат қилаяпти.



Мазкур айланма трасса орқали юрсангиз, унинг ёқасида бунёд этилган намунавий уй-жойлардан иборат замонавий қишлоқлар, хизмат кўрсатиш шохобчалари, боғ-роғлар, кўркамлиқ ва ободончиликни кўриб, баҳри-дилингиз очилади.

Йўлсозларнинг бунёдкорлик солномаси бу билан тугамайди. Узунлиги 67 километрни ташкил этган Тошкент катта халқа автомобил йўлининг яхлит ишлашини таъминлаш мақсадида пойтахтимизнинг Сергели, Қўйлиқ ва Отчопар бозорларига борадиган кўчалар кесишадиган йирик чорраҳада 49 метр узунликдаги йўл ўтказгич ҳамда Эркин кўрғони худудидан ўтадиган 6 километрлик янги трасса қурилди. Унинг ҳар икки тарафида транспорт воситалари 3 қатордан ҳаракатлана олади. Шунингдек, 32 километр масофани ташкил этган, кўп миқдордаги йўл ўтказгич ва эстакадалари билан 6-8 тасмали қатновга эга Тошкент кичик халқа автомобил йўлини ҳам қайтадан қуриш ишларида фаол иштирок этилди. Дам олиш-соғломлаштириш худудига олиб борувчи учта катта кўприкли 100 километр узунликдаги Тошкент — Чимён — Чорвоқ магистрали замонавий талаблар даражасида реконструкция қилинди.

Маълумки, денгиз портларига тўғридан-тўғри чиқиш имконияти йўқлиги Ўзбекистон учун жиддий муаммолардан бири ҳисобланади. Натижада хорижий давлатларга юкларни етказиб бериш ёки олиб келиш қимматга тушади. Бу эса республикадаги корхоналар экспортнинг рақобатдошлигига ҳам таъсирини кўрсатмай қолмайди. Шу боисдан, автомобил ва темир йўлларини, логистика марказлари ва коммуникацияларни янада ривожлантириш учун аниқ режалар амалга оширилмоқда. Яъни, умумий қиймати 10 миллиард долларлик 150 дан ортиқ лойиҳа асосида Ўзбекистон миллий автомагистралининг 1 минг 800 километр узунликдаги йўллар қурилади ва реконструкция қилинади.

Ана шундай кенг қамровли ишлар билан тизимдаги 13 та худудий бошқарма, 160 дан зиёд туман пудрат-таъмирлаш-фойдаланиш корхоналари шуғулланиб, ушбу жамоаларнинг кучи

билан кейинги пайтда йилига ўртача 1500-2000 километрдаги йўллар тўла ва жорий таъмирланмоқда.

— "Ўзавтойўл" АК таркибидаги ташкилот ва корхоналар томонидан уддаланган ишлар миқёсини умумлаштирадиган бўлсак, — дейди бошқарма бошлиғи ўринбосари Фозил Ражабов. — Ўтган йил давомида 1,4 триллион сўмлик ёки 2014 йилга нисбатан 136 фоизга кўп йўл қурилиш, таъмирлаш ва сақлаш ишлари амалга оширилди. 2016 йил Инвеститсия дастурига кўра эса, 512,9 километр автомобил йўлларини қуриш ва таъмирлаш режалаштирилган.

Йўлсозларнинг бунёдкорлик ишлари фақатгина юртимизда амалга оширилган ишлар билан тугамайди. Уларнинг мураккаб ер ва иқлим шароитларида йўл ва кўприклар қуриш соҳасида орттирган тажрибаси қўшни давлатларга дўстона мадад беришда ҳам қўл келмоқда.

Қўшни Афғонистоннинг шимолида жойлашган Балх, Саманган, Боғлон каби саккиз вилоятни Кобул шаҳри билан туташтирувчи энг яқин йўл Саланг довони орқали ўтади. Ушбу довон денгиз сатҳидан 3327 метр баландликда жойлашган.

2003 йилнинг бошида Саланг узра Ўзбекистон байроғи ҳилпирай бошлади. Бу — ўз бошидан не-не жафоларни ўтказган юртга ёрдам қўлини чўзган, тинчлик, ҳамкорлик ва бунёдкорлик борасида камарбаста бўлаётган дўст мамлакатнинг тимсоли эди.



"Ўзавтойўл" АКнинг мутахассис-ишчилари 2003 йил январидан Афғонистон ҳукумати билан келишувга мувофиқ 11 та темир-бетон конструкцияли кўприкни тиклаш учун ишга киришди. Бир ой ўтар-ўтмасдан узунлиги 25 метр ва 100 тоннагача юкни кўтара оладиган биринчи иншоот қуриб битказилди. Унинг ишга тушиши ўшанда ўз-ўзидан катта тантанага

айланиб кетган эди. Очилиш маросимида сўз олганлар ҳам, биз билан суҳбатда бўлганлар ҳам унинг аҳамиятини юқори баҳолашган, Ўзбекистоннинг жафокаш афғон халқига кўрсатаётган амалий ёрдами сифатида ўз миннатдорчиликларини билдиришган эди.

— Муқаддас ҳадисларда "Масжидни бузиб кўприк солиш мумкин, лекин кўприкни бузиб масжид солиб бўлмайди", дейилган, — деганди Мозори Шариф шаҳри имом хатиби муовини Саъдий Ансорий. — Шундан ҳам кўприкка бўлган ҳурмат-эҳтиромнинг нақадар юксаклигини билсак бўлади. Ўзбекистонлик йўлчилар ана шундай савобли ишларни бажаришмоқда. Биз ўзбекистонликлардан, Ўзбекистон Президентида жуда миннатдормиз.

2003 йилнинг феврал-март ойлари ичида аввалига иккинчи ва учинчи иншоотнинг фойдаланишга топширилиши доvonнинг Хинжон томонида транспорт қатновини янада осонлаштирди. Дарё устига солинган қўлбола кўприклардан юрак ҳовучлаб ўтишга барҳам берилди.

— 15 йилдан буён шу йўлдан қатнайман, — деган эди ўшандаюк машинаси ҳайдовчиси Маҳмуд Абдулмаҳмуд. — Илгарилари Салангдан ўтиш жуда азоб эди. Довонга етиб олиш учун ҳафта-ўн кунлаб юрган пайтлар кўп бўлган. Ҳозир анча осон бўлиб қолди. Шунинг учун бу кўприкларни қурганларни доимо дуо қиламиз...

Афғонистонликларнинг қалб ташаккурларига қўшимча қилиб шуни айтиш жоизки, йўлсозларга Саланг доvonига хос мураккаб жўғрофий шароитда ишлаш осон кечмади. Биринчидан, у катта оқиллик ва юқори малака билан иш юритишни тақозо қиларди. "Ўзавтойўл"нинг бор-йўғи 11 кишидан иборат ихчам гуруҳи аъзоларида бу хусусиятларнинг мужассамлиги жуда асқотди. Уларнинг ҳар бири бир нечта касбнинг ҳадисини олган, яъни механизаторлик, пайвандчилик, бетон қориш-у мураккаб инженерлик юмушларини ҳам бажариб кетаверишди. Иккинчидан, кўприк қурилишида зарур бўлган оддий михдан тортиб, ўнлаб тонналик конструкцияларгача Ўзбекистондан келтирилган эди. Саланг доvonидан Термизга қадар бўлган масофа қарийб 350 чақирим чиқишини ҳисобга олсак, бутлов ишлари билан шуғулланадиган махсус трестнинг энг замонавий машина-механизмлар билан таъминланганлиги юзлаб тонна темир-бетон конструкцияларни етказишда бағоят қўл келди.

Маълумотларга қараганда, кўприкларнинг фойдаланишга топширилиши билан ўша пайтнинг ўзида ҳар куни Саланг доvonи орқали ўтадиган турли русумдаги автомобиллар сони беш мингтага етган эди. Ўтган ўн уч йилдан бери бу оқим кундан-кунга ортиб бормоқда, миллионлаб машиналарнинг узоғи яқин бўлмоқда, улар ўз манзилларига тез ва хавфсиз етиб бориши таъминлаб келинмоқда.

Яна бир муҳим воқеани алоҳида таъкидлаш лозим, 2003 йилнинг 18 июнида Техронда Ўзбекистон, Эрон ва Афғонистон давлатлари раҳбарларининг учрашуви бўлиб ўтган эди. Унда Ўзбекистон Президенти Ислон Каримовнинг ташаббуси билан Халқаро трансфғон йўлагини барпо этиш тўғрисидаги Битим ҳам имзоланди. Дунё ҳамжамиятида ХХИ аср

бошидаги йирик ғоялардан бири сифатида қаралаётган Халқаро трансфғон йўлаги лойиҳаси ана шу тариқа юзага келди. Бу ҳужжат бутун минтақа мамлакатларининг савдо-иқтисодий алоқаларини янада ривожлантириш, уларнинг Форс ва Омон кўрфазларига, Ҳинд океани, Европа ва халқаро денгиз йўлларига чиқишларини таъминлашда ҳуқуқий кафолат вазифасини ҳам ўтайди...

Ўзбекистон Президентининг 2015 йил 6 мартдаги 2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникатсия ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизатсия қилиш дастури тўғрисидаги қарорида навбатдаги вазифалар белгилаб берилди. Мамлакатимизда ахборот-коммуникатсия тизимини, йўл-транспорт ва муҳандислик-коммуникатсия қурилишини ривожлантириш ҳамда модернизатсия қилиш, шунинг ҳисобидан ўзимизда ишлаб чиқарилган маҳсулотларни жаҳон бозорларига чиқариш харажатларини камайитириш муҳим вазифа сифатида белгилаб берилган.

Ўзбекистоннинг йўл қурилиши соҳасида амалга ошираётган бугунги ишлари ва истиқболдаги мақсадли лойиҳалари кўламига қараб фикрлайдиган бўлсак, яқин келажакда мамлакатимиз иқтисодий қудрати янада ошади, халқимиз турмуши фаровонлашади, яъни бугун узоқни кўзлаб, сарфланаётган сармоя ўз мевасини беради.

Абдурауф ҚОРЖОВОВ,

Ўзбекистонда хизмат кўрсатган журналист.

Ҳавола: http://uzbekistonovozi.uz/uz/articles/index.php?SECTION_ID=161&ELEMENT_ID=37607