

Дороги узбекского народа



Дороги узбекского народа: вчера, сегодня, завтра

или
грёзы Отабека

. У нас в народе, наверное, нет людей, не читавших известное произведение основателя узбекского романтизма Абдулла Кадыри "Минувшие дни", не завидовавших любви Отабека, не сожалевших о горькой участи Кумуш. Как говорят, для любви нет преград. Для этого чувства даже понятие времени и расстояния не почём. Вот поэтому поклонники влюблённого Отабека, восхищались тем что тот и знойным летом, и суровой зимой не уставал от постоянных поездок с Ташкента в Маргилан. Ведь не зря сказано в народе, долог путь, да изъездчив...

Современная интерпретация

Теперь подумайте, каково бы было Отабеку, если он жил в наше время, в период независимости? Естественно, воспитанный от природы, интеллигентный Отабек распорядился бы собственным автомобилем. Как отметил Глава государства Ислам Каримов, "сегодня почти каждая вторая семья имеет личный транспорт, что особенно вызывает удовлетворение и гордость — отечественного производства". Также на долю автомобильного транспорта приходится более 90 % пассажирских и грузовых перевозок. Следовательно, наши рассуждения о том, что герой статьи Отабек вместо своего коня владел бы современной Каптивой, по крайней мере, Ласетти, вполне оправданы. И было бы целесообразно по порядку раславить автомашины национального бренда. Но нам бы хотелось обратить ваше внимание на более важный момент. Помните ли Вы дороги, по которым шагал конь Отабека? Неудивительно, если перед вашими глазами зарисовались ухабистые, неровные тропинные дороги. Далёкие, одинокие... Несложно, казалось бы, вам, читателю, вспомнить, сколько времени, усилий требовала сама церемония подготовки к пути. На наш взгляд, необходимость улучшения уровня жизни, стремление к комфорту и удобству стали толчком к совершенствованию и развитию человечества, на самом деле. Таким образом, заслуживают достойной похвалы наши дорожники, сближающие далёкие сердца, творящие в сфере дорожного строительства.

Вчера...

Возможно, стоило бы оставить те времена, когда жили Отабеки, творили Кадыри, и

заглянуть на недавнюю историю. Всего лишь четверть века назад путь с периферийных краёв до столицы страны до такой степени изматывал, доводил до изнеможения человека, что даже вспомнив, приходишь в расстройство. Инфраструктура вокруг дорог, то есть её отсутствие, служило причиной возникновения ряда проблем. Можно даже не затрагивать суть вопросов, касающихся ровности и безопасности дорог.

В период бывшего СССР проекты, связанные со стройкой новых дорог, реализовались исходя из интересов Центра, и экономисты присоединяли сеть автомобильных дорог нашей страны к числу неэффективных сетей. И поэтому при новостройке автомобильных дорог обособленно не учитывались и не исследовались вопросы условия климата, образа жизни населения.

В итоге:

- резкое изменение температуры воздуха приводило к снижению качества дорог (в частности, возникновение колеи);
- не учитывались те факторы, связанные с созданием инфраструктур около дорог (бензоколонки, кемпинги и т.д.);
- ширина автомобильных дорог сокращалась, то есть, в основном, они были двухполосные.

После приобретения независимости, принимая во внимание то, что автомобильные дороги занимают важное место в экономике страны, начался период положительных изменений в области дорожного строительства. В частности, в 1992 году среди государств СНГ Узбекистан первым принял Закон "Об автомобильных дорогах", и урегулировалась и упорядочилась правовая основа осуществления проектов, касающихся содержания, строительства и реконструкция автомобильных дорог.

Сегодня...

В годы независимости Узбекистана в республике проведена масштабная работа по совершенствованию современных автомобильных дорог, постройке новых дорог, отвечающих требованиям международных стандартов, их комплексной реконструкции и эксплуатации.

По инициативе Президента был выдвинут проект по строительству "Узбекской

национальной автомагистрали", соединяющей северо-западную часть страны с восточной, южные границы с северными, полностью отвечающей всем современным требованиям. Данный проект служит не только созданию единой национальной транспортной системы, увеличению объёма, повышению эффективности грузооборота в автотранспорте, но и формированию новых рабочих мест и обеспечению занятости населения. Главными задачами названного проекта является строительство и реконструкция четырёхполосных дорожных участков, входящих в состав Узбекской национальной магистрали, обеспеченных современными цементно-бетонными и асфальто-бетонными покрытиями, и следовательно, эти цели служат развитию системы автомобильных дорог.

Сегодня общая протяженность автомобильных дорог в Республике Узбекистан составляет порядка 184 тысяч км. Компания "Узавтойул" в качестве специального ответственного органа в соответствии с Законом Республики Узбекистан "Об автомобильных дорогах" осуществляет деятельность по эксплуатации и содержанию автомобильных дорог общего пользования протяженностью 42 676 км. Стоит отметить, что основная часть этих дорог капитально отремонтирована, реконструирована, построена заново. Казалось бы, очень маленький период по меркам величественной истории, но в сфере дорожного строительства проделана большая работа. Но масштаб проводимых реформ настолько широк, что он во много раз превышает объём не только периода бывшего СССР, но и начала независимости страны.

В частности:

- За четверть века независимости были осуществлены мероприятия по строительству и реконструкции 4867 км автомобильных дорог и эксплуатации 24854 км.
- За последние 5 лет были расширены сотни км дорог. За этот период осуществлено строительство и реконструкция в общей сложности 2224 км автомобильных дорог общего пользования, 458 км дорог переделаны из двухполосных в четырёхполосных, 87 км автомобильных дорог построены заново. Данный показатель в 14 раз больше по сравнению с 90-ми годами.
- Необходимо также отметить об инфраструктуре около автомобильных дорог. В какой бы области Вы ни были, на территории построенных или реконструированных дорог создаётся инфраструктура, отвечающая всем международным требованиям.
- Широко используется международный опыт и современные технологии в области дорожного строительства. В частности, в Республике Каракалпакстан и Хорезмской области в объектах реконструкции частей одной из огромных артерий автомобильных дорог страны А-380 "Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу" с 440-490 км и 490-581 км велись строительные работы по цементобетонному покрову участков. В 100-километровой части автомобильной дороги

М-39 "Алмати-Бишкек-Тошкент-Термиз", проходящей через Сурхандарьинскую область, строительные работы по нанесению покрытий были осуществлены при помощи новых технологий.

- В рамках проекта строительства "Узбекской национальной автомагистрали" в случаях пересечения крупных городов транзитными транспортными средствами были достигнуты такие успехи, как экономия горюче-смазочных продуктов, времени, а также улучшение экологической среды городов. За прошедший период при пересечении таких городов, как Коканд, Бухара, Каттакурган, Гулистан, Карши, были построены 108 км новых дорог. Опыт проведения строительных работ по постройке новых дорог в 90-е годы ещё не были внедрены в практику.
- На сегодняшний день каждый год в Узбекистане осуществляется строительство и реконструкция в среднем 500 км автомобильных дорог и ремонт 1500-1600 км дорог. Ныне показатель строительства и реконструкции автомобильных дорог в 12 раз больше по сравнению с 90-мы годами.
- В системе АК "Узавтойул" функционируют 23082 сотрудников и рабочих.

Стоит отметить, что были отремонтированы все техники для строительства и ремонта автомобильных дорог, в период с 2013 по 2015 гг. были приобретены около 1500 современной строительной техники. Это, в свою очередь, оказывает своё положительное влияние на повышение качества дорог, сокращение срока строительных работ, а также продление времени пользования автомобильными дорогами.

Строителей дорог, то есть дорожников можно сравнить с богатырём Фарход из повести "Фарход и Ширин". Такие Фархады, полные сил и энтузиазма, совершают самую благородную работу на свете и посвящают себя этой деятельности – строительство дорог. Особенно когда едешь по ровным автомобильным дорогам вдоль гор, ясно обрисовывается такая картина: кто-то, так же как богатырь Фархад, между горами не покладая рук убирает огромнейшие камни, а другой выравнивает те же места. Несомненно, данные дороги, построенные счастливыми и блаженными людьми, обязательно поведет нас к счастью. Кажется, чтобы Отабекам достичь свидания с возлюбленными Кумуш, необходима лишь ровность и безопасность дорог, как их сердца.

Завтра...

В годы независимости со стороны правительства республики был принят ряд программ, направленных на развитие и совершенствование коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры. Постановление Президента Республики Узбекистан от 6 марта 2015 года № ПП-2313 "О Программе развития и модернизации инженерно-

коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры на 2015-2019 годы" служит дальнейшему совершенствованию дорожных инфраструктур страны. В текущем году в связи с окончанием строительных работ по модернизации Узбекской национальной автомагистрали было осуществлено строительство и реконструкция почти 513 км автомобильных дорог, для данного мероприятия будут выделены инвестиционные средства в сумме 1379,4 млрд. сумов. Необходимо отметить, что масштаб названных задач в 10 раз больше по сравнению с 2000 годами.

В ближайшие годы будет эксплуатирована величайшая национальная автомагистраль, улучшающая экономический потенциал Узбекистана. В результате будут достигнуты нижеследующие положительные изменения в дорожно-транспортной системе:

- доля автомобильного транспорта на пассажирские и грузовые перевозки внутри республики увеличится до 60-70 %;
- увеличение международных и транзитных перевозок в среднем на 45-55%;
- создание развитой транспортной инфраструктуры;
- снижение негативного влияния аварий и дорожно-транспортного комплекса республики на окружающую среду;
- заключение последующего этапа развития единой, целой и эффективной сети автотранспортных коммуникаций страны.

При этом, за счёт высокого качества дорог достигается экономия времени и топлива. В ближайшем будущем 350 км расстояния между Ташкентом и Маргиланом, требовавшего от Отабека нескольких дней мытарства, будет достигнута всего лишь за 2,5-3 часа времени.

Вместо заключения

Сегодня мы живём в век информационных технологий или, как указал в своём предсказании известный учёный Тоффлер, "третья волна" – в постиндустриальном обществе.

В этом обществе все ценности сталкиваются с понятием времени, во всех сферах соблюдается принцип оперативности, и каждый член этого общества когда-нибудь будет считаться с этой особенностью современной цивилизации. Нам казалось, что причина слез матери главного героя произведения Кадыри "Минувшие дни" Узбек ойим, обиды на Кумуш исключительно лежит в долгом расстоянии, во времени, разлучающих его сына – Отабека. Если бы развитие событий происходило в современности, а именно XXI веке, расстояние между Ташкентом и Маргиланом, всего лишь 350 км, не стало бы почвой для злобы Узбек

ойим, страданий и мучений Отабека, горькой судьбе Кумуш, потому что возможность прибытия за считанные часы не дала бы повода для разлуки влюбленных, и не появилась бы в их жизни Зайнаб. Чтоб Отабеки не были разлучны с Кумуш, Фархады достигали своих Ширин, дороги должны быть ровными, а расстояния близкими, как их сердца.

Желаем успехов дорожникам в их благородных деяниях как Фархады, поставившие перед собой цель достижения свидания Отабека с Кумуш!

Гульноза Алимова, АК "Узавтойул"