

O'ZBEKISTON — DUNYO YO'LLARI TUTASHGAN YURT



Yoki istiqloq yillarida barpo etilgan avtomobil yo'llari haqida

Yo'l... so'qmoq yo'l, Somon yo'li, Buyuk Ipak yo'li, avtomobil yo'li, temir yo'l, dengiz yo'li, havo yo'li... taraqqiyot yo'li... Kattami-kichikmi, hamma yo'llar insonni ko'zlagan manziliga eltadi. Qishlog'u shaharlarni, yurtlarni bir-biri bilan bog'laydi, yaxshilikka xizmat qiladi.

Yo'lning ahamiyati, qadri bugun har qachongidan oshdi, ayniqsa, O'zbekiston uchun. Ma'lumki, sobiq Ittifoq parchalanib, uning o'rnida mustaqil mamlakatlar paydo bo'lgach, respublikamiz uchun eng murakkab, dolzarb masalalardan biri bizni dunyo bilan bog'laydigan yo'lni topish edi. Dengizi yo'q davlat uchun xalqaro avtomobil yo'li, temir yo'li barpo etish najot chorasi edi. Buning ustiga ichki yo'llarni tartibga solish, ta'mirlash, kengaytirish, yangi yo'llarni qurish vazifasi ko'ndalang bo'lib turardi. Bu muammolarni yechmay turib, mamlakatimiz taraqqiyoti haqida gap bo'lishi mumkin emasdi.

Ma'lumki, yuksak sifatli transport infratuzilmasiga ega bo'lgan mamlakatgina barqaror taraqqiyotga erishadi, xalqining turmush farovonligini ta'minlaydi. Keng va ravon yo'llar, zamonaviy magistrallar, eng so'nggi texnologik yutuqlarni o'zida mujassam etgan muhtasham ko'priklar, yerosti yo'llari infratuzilmaning tarkibiy qismi hisoblanadi.

Shuning uchun ham mustaqillikning ilk yillaridan boshlab yurtimizda barcha turdagi yo'llarni sozlash, ta'mirlash, yangilarini qurishga alohida e'tibor berib kelinayapti. Prezidentimiz Islom Karimov rahnamoligida umumfoydalanishdagi xalqaro ahamiyatga molik yo'llarni barpo etishning ustuvor yo'nalishlari ishlab chiqildi, huquqiy asoslari yaratildi, moddiy-texnik bazasi yangilandi.

"O'zavtoyol" AK boshqaruvi raisi Abdurahmon Abduvaliyevning e'tirof etishicha, zamonaviy transport kommunikatsiyalarini yaratish o'ta katta mablag'ni taqozo etadi, iqtisodiyoti baquvvat davlatgina bunday ulkan ishlarga jazm qilishi mumkin. Misol uchun, bugungi kunda olti tasmali bir kilometrlik magistral yo'lini barpo etish uchun o'rta hisobda olti-sakkiz milliard so'm mablag' sarflanadi.



O'zbekiston esa nainki jazm qilayapti, balki xalqaro andozalarga javob beradigan zamonaviy yo'llar va mahobatli ko'priklar qurilishini yil sayin kengroq ko'lamda davom ettirayapti. Yo'lsozlarimiz o'tgan davr ichida eng murakkab loyihalarni amalga oshirishning sir-sinoatini ham puxta egalladilar.

"O'zavtoyo'l" aksiyadorlik kompaniyasining ko'p ming kishilik jamoasi mehnati bilan 1991 yildan buyon 5000 kilometrdan ortiq xalqaro va davlat ahamiyatiga molik yo'llar, 200 ga yaqin ko'prik va yo'l o'tkazgich qurildi, rekonstruksiya qilindi.

Hozirgi paytda milliy avtomagistrallarimiz haqida gap ketganda, "Istiqbolga eltuvchi yo'llar", "Qit'alarni bog'lovchi magistrallar" kabi iboralarning qo'llanilishi odatga aylandi. Bu bejiz emas, negaki, yurtimiz jo'g'rofiy jihatdan Markaziy Osiyoning yuragida joylashgan. Shu bois, uning hududi orqali Osiyo va Yevropaning turli tomonlari bilan bog'lovchi 44 ta transport tranzit yo'nalishlari o'tgan. Ular jahon ahamiyatiga molik yo'laklarning uzviy qismi bo'lib, muhim iqtisodiy, ijtimoiy va strategik vazifalarni bajaradi, ishlab chiqaruvchi bilan xaridorni, davlatlar va qit'alarni bir-biriga bog'laydi.

O'zbekiston avtomobil yo'llari 30 dan ortiq xalqaro konvensiya, bitim va shartnomalarning ishtirokchisi, shuningdek, ESKATO, BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi, Xalqaro yo'l federatsiyasi, Shanxay Hamkorlik Tashkiloti, TRASEKA, Transafg'on xalqaro yo'lagini rivojlantirish bo'yicha davlatlararo muvofiqlashtirish kengashi kabi nufuzli tashkilotlar hamda mintaqaviy integratsiyalash tuzilmalari bilan hamkorlik qilib kelmoqda.

Agar mamlakatimizda umumiy foydalanishdagi yo'llar uzunligi bugunga kelib, 42,6 ming kilometrdan oshgan bo'lsa, uning asosiy qismini asfalt-beton qoplamali zamonaviy yo'llar tashkil etadi. Ayniqsa, Qamchiq dovonidan o'tgan yo'l yo'lsozlarimizning jasorati va

mahoratini namoyish etgan ulkan bir inshootdir, desak aslo mubolag'a bo'lmaydi.

Ma'lumki, o'tgan asrning to'qsoninchi yillarida Tojikistonda avj olib ketgan fuqarolar urushi qo'shni yurt orqali Farg'ona vodiysi bilan mamlakatimizning boshqa sarhadlarini bog'laydigan yo'llarni kesib qo'ydi. O'sha hududdan o'tish fuqarolar uchun ham, yuklar uchun ham xatarli bo'lib qoldi.

Mushkul vaziyatdan chiqishning birgina imkoni qolgan, bu ham bo'lsa, Qamchiq dovoni orqali o'tish edi. Ammo dovon dengiz sathidan 2268 metr balandlikda bo'lib, 50-yillarda solingan tor, tik qoyalar tagidan o'tgan yo'l va murakkab aylanmalar orqali yurishga to'g'ri kelardi. Bunga har qanday mashina dosh berolmas, har qaysi haydovchi ham jur'at qilolmasdi. Jala va ko'chkilar yupqa asfalt qoplamali yo'lni yuvib ketar, uning butun masofasi bo'ylab oqqan soy, ayniqsa, bahor oylari yo'l chetlarini o'pirib yuborardi. Qish kunlari bo'lsa, bu yo'l umuman yopib qo'yilardi.

Prezidentimiz Qamchiq dovonidan tunnel orqali o'tadigan zamonaviy yo'lni loyihalash va barpo etish vazifasini kun tartibiga qo'ydi. 1996 yilda Vazirlar Mahkamasining bu haqda qarori chiqdi. Tog' bag'ri ulkan qurilish maydoniga aylandi.

Maxsus qurilish va ta'mirlash tresti bunyodkorlari tunnellar va ularning atrofidagi trassalarni barpo etishsa, toshkentlik, andijonlik, namanganlik, farg'onalik yo'lsozlar tog'-u toshlarni, qoyalarni surib, ikki tarafdagi yo'llarni kengaytirishga kirishdilar. Ish jarayonida paydo bo'lgan muammolar sabot va matonat, hamjihatlik va omilkorlik bilan hal etib borildi. Fasllarning injiqligi, tosh-tuproq sharoitining murakkabliklari matonat bilan yengib o'tildi. Nihoyat, yerosti yo'llari qurib bitkazildi. Tunnellar yong'inga qarshi ashyolar, radiotelefonlar, telenazorat uskunalari bilan jihozlandi. Harakatni tartibga solish ishlari komputerlashtirildi.

2000 yilning 29 avgustida Qamchiq dovonidagi qo'sh tunnel to'laqonli xizmatini boshladi. Hozirgi paytda bu yerdan har kuni o'rtacha 20-22, yoz faslida esa oyiga 25-30 ming transport vositasi o'tadi. Bu — har kuni yuz mingdan ortiq kishining uzog'i yaqin qilinib, o'n minglab tonna yuklar manziliga tez va bexatar yetib borayapti, demakdir.



Binobarin, ular orasida Osiyoning kunchiqar tomonlariga, Janubiy- Sharqiy hududlariga, Sharq mamlakatlaridan Yevropaning turli mintaqalariga qatnayotgan ko'plab tranzit mashinalari bor.

Loyihadagi ishlarning asosiy qismi bajarilgan bo'lsa-da, Qamchiqda qurilish-ta'mirlash yumushlari davom etayapti. Masalan, 74 kilometrlik masofadagi to'rt tasmali trassani sement-betonga o'tkazish, yo'l qoplamasini mustahkamlash, dara va tog'lardagi ko'chkilarga qarshi o'rnatilgan muhofaza to'siqlarini yanada takomillashtirish, xizmat ko'rsatish inshootlarini modernizatsiya qilish ishlari olib borilmoqda.

Yana bir quvonchli jihati, mazkur trassa bilan yonma-yon yana bir ulkan loyiha Angren — Pop elektrlashtirilgan temir yo'li barpo etildiki, ilgari birov aytsa, ishonish mumkin bo'lmagan ishlar amalga oshirildi. Tog'lar bag'ridan o'tgan tunnelning uzunligi 19,2 kilometrga yetdi. Temir yo'l uzunligi esa 123, 1 kilometr, qiymati 1,6 milliard dollardan ziyod. Ushbu yirik loyihani qisqa muddatda, muvaffaqiyatli amalga oshirishda temiryo'lchilar bilan birga oddiy yo'lsozlar ham yelkama-elka turib mehnat qilishdi.

O'zbekistonning bugungi avtomobil yo'llari xaritasiga nazar solsangiz, g'ururlanishingiz tabiiy. Toshkent — Samarqand — Buxoro avtomobil yo'llari to'liq birinchi toifaga o'tkazildi. Buxoro — Nukus — Qo'ng'iro't — Beynov yo'nalishlari ayrim uchastkalaridan tashqari ikkinchi toifa parametrlariga moslandi. Bugungi kunda dala-yu qishloqlar orasidan o'tgan mazkur yo'llardan yeldek uchayotgan mashinalarni ko'rib, dilingiz yayraydi.

"O'zavtoyol" AK yurtimiz ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti, uning yanada obodligiga xizmat qiluvchi ko'plab loyihalarda ham faol ishtirok etib kelmoqda. Vazirlar Mahkamasining

dasturlari asosida Toshkent, Samarqand, Buxoro, Qarshi, Marg'ilon, Termiz, Qo'qon, Urganch, Nukus va boshqa shaharlarda 250 kilometr uzunlikda yangi ko'chalar qurildi, 450 kilometrda ta'mirlash ishlari olib borildi. Uzunligi 342 kilometrlik Navoiy — Uchquduq — Nukus, 223 kilometrlik Toshguzar — Boysun — Qumqo'rg'on temir yo'llarining qurilishida ham yo'lsozlar tomonidan katta hajmdagi ishlar amalga oshirildi. Amudaryoning qirg'oqlarini bir-biriga tutashtiruvchi uchta mahobatli ko'prik qurildi. Mamlakatimiz aeroportlaridagi qo'nish-uchish maydonlarini xalqaro talablar asosida qayta qurish, qishloq ko'chalari, muqaddas qadamjolariga olib boradigan yo'llarni bunyod etishda, mahallalarning obodligini ta'minlashda ham yo'lsozlarning xizmatlari katta.

Yetti yil muqaddam O'zbek milliy magistralini barpo etish g'oyasi ilgari surildi. Ushbu loyihaga ko'ra, 2281,3 kilometr asfalt qoplamali va 418,5 kilometr sement-beton qoplamali avtomobil yo'llarini qurish rejalashtirilgan edi. O'zbekiston Prezidentining 2009-2014 yillarda O'zbek milliy avtomagistralini rekonstruksiya qilish va rivojlantirish bo'yicha chora-tadbirlar to'g'risida"gi qaroriga asosan 238 kilometr avtomobil yo'li ikkitalikdan to'rt tasmalikka o'tkazilishi, 2011-2015 yillarda transport va kommunikatsiya qurilishi infratuzilmasini rivojlantirish to'g'risida"gi qarori asosida ishlab chiqilgan maqsadli dasturga muvofiq esa, 2306 kilometrlik yo'lda qurilish va rekonstruksiya ishlari bajarilishi belgilab berildi.

Umumiy uzunligi 116 kilometrni tashkil etadigan yangi yo'nalish — Guliston — Ohangaron avtomobil yo'lining qurilishi natijasida Farg'ona vodiysi bilan yurtimizning janubiy, g'arbiy va shimoliy hududlari o'rtasidagi yo'l masofasi 61 kilometrqa qisqardi. Ilgari vodiylar bu hududlarga Toshkent orqali o'tardi. Yangi yo'l transport vositalari vaqtini qariyb bir soatga kamaytirgani holda, bir kecha-kunduzda o'rtacha 40 tonna yonilg'i iqtisod qilishiga olib keldi.

Yangi yo'l bo'ylab qurilayotgan kemping, motel va boshqa xizmat ko'rsatish shoxobchalari hududning qiyofasini tubdan o'zgartirishi bilan birga kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirish, yangi ish o'rinlari yaratishda muhim omil bo'lmoqda.

Masalan, loyiha qiymati 174 milliard so'mni tashkil etadigan Yangi Toshkent aylanma yo'li Toshkent viloyatining Yangiyo'l, Zangiota, Quyi, O'rta va Yuqori Chirchiq tumanlari hududlaridan o'tibgina qolmasdan, poytaxtni janubiy hududlar, Farg'ona vodiysi bilan bevosita bog'lab, aholi punktlari ekologik holatining yaxshilanishiga, yo'l-transport hodisalarining kamayishiga, haydovchi va yo'lovchilar uchun ko'plab qulayliklar yaratilishiga xizmat qilayapti.



Mazkur aylanma trassa orqali yursangiz, uning yoqasida bunyod etilgan namunaviy uy-joylardan iborat zamonaviy qishloqlar, xizmat ko'rsatish shoxobchalari, bog'-rog'lar, ko'rkamlik va obodonchilikni ko'rib, bahri-dilingiz ochiladi.

Yo'lsozlarning bunyodkorlik solnomasi bu bilan tugamaydi. Uzunligi 67 kilometrni tashkil etgan Toshkent katta xalqa avtomobil yo'lining yaxlit ishlashini ta'minlash maqsadida poytaxtimizning Sergeli, Qo'yliq va Otchopar bozorlariga boradigan ko'chalar kesishadigan yirik chorrahada 49 metr uzunlikdagi yo'l o'tkazgich hamda Erkin qo'rg'oni hududidan o'tadigan 6 kilometrlik yangi trassa qurildi. Uning har ikki tarafida transport vositalari 3 qatordan harakatlana oladi. Shuningdek, 32 kilometr masofani tashkil etgan, ko'p miqdordagi yo'l o'tkazgich va estakadalari bilan 6-8 tasmali qatnovga ega Toshkent kichik xalqa avtomobil yo'lini ham qaytadan qurish ishlarida faol ishtirok etildi. Dam olish-sog'lomlashtirish hududiga olib boruvchi uchta katta ko'priqli 100 kilometr uzunlikdagi Toshkent — Chimyon — Chorvoq magistrali zamonaviy talablar darajasida rekonstruksiya qilindi.

Ma'lumki, dengiz portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati yo'qligi O'zbekiston uchun jiddiy muammolardan biri hisoblanadi. Natijada xorijiy davlatlarga yuklarni yetkazib berish yoki olib kelish qimmatga tushadi. Bu esa respublikadagi korxonalar eksportining raqobatdoshligiga ham ta'sirini ko'rsatmay qolmaydi. Shu boisdan, avtomobil va temir yo'llarini, logistika markazlari va kommunikatsiyalarni yanada rivojlantirish uchun aniq rejalar amalga oshirilmoqda. Ya'ni, umumiy qiymati 10 milliard dollarlik 150 dan ortiq loyiha asosida O'zbekiston milliy avtomagistralining 1 ming 800 kilometr uzunlikdagi yo'llar quriladi va rekonstruksiya qilinadi.

Ana shunday keng qamrovli ishlar bilan tizimdagi 13 ta hududiy boshqarma, 160 dan ziyod tuman pudrat-ta'mirlash-foydalanish korxonalari shug'ullanib, ushbu jamoalarning

kuchi bilan keyingi paytda yiliga o'rtacha 1500-2000 kilometrdagi yo'llar to'la va joriy ta'mirlanmoqda.

— "O'zavtoyol" AK tarkibidagi tashkilot va korxonalar tomonidan uddalangan ishlar miqyosini umumlashtiradigan bo'lsak, — deydi boshqarma boshlig'i o'rinbosari Fozil Rajabov. — O'tgan yil davomida 1,4 trillion so'mlik yoki 2014 yilga nisbatan 136 foizga ko'p yo'l qurilish, ta'mirlash va saqlash ishlari amalga oshirildi. 2016 yil Investitsiya dasturiga ko'ra esa, 512,9 kilometr avtomobil yo'llarini qurish va ta'mirlash rejalashtirilgan.

Yo'lsozlarning bunyodkorlik ishlari faqatgina yurtimizda amalga oshirilgan ishlar bilan tugamaydi. Ularning murakkab yer va iqlim sharoitlarida yo'l va ko'priklar qurish sohasida orttirgan tajribasi qo'shni davlatlarga do'stona madad berishda ham qo'l kelmoqda.

Qo'shni Afg'onistonning shimolida joylashgan Balx, Samangan, Bog'lon kabi sakkiz viloyatni Kobul shahri bilan tutashtiruvchi eng yaqin yo'l Salang dovoni orqali o'tadi. Ushbu dovon dengiz sathidan 3327 metr balandlikda joylashgan.

2003 yilning boshida Salang uzra O'zbekiston bayrog'i hilpiray boshladi. Bu — o'z boshidan ne-ne jafolarni o'tkazgan yurtga yordam qo'lini cho'zgan, tinchlik, hamkorlik va bunyodkorlik borasida kamarbasta bo'layotgan do'st mamlakatning timsoli edi.



"O'zavtoyol" AKning mutaxassis-ishchilari 2003 yil yanvaridan Afg'oniston hukumati bilan kelishuvga muvofiq 11 ta temir-beton konstruksiyali ko'priknı tiklash uchun ishga kirishdi. Bir oy o'tar-o'tmasdan uzunligi 25 metr va 100 tonnagacha yukni ko'tara oladigan birinchi inshoot qurib bitkazildi. Uning ishga tushishi o'shanda o'z-o'zidan katta

tantanaga aylanib ketgan edi. Ochilish marosimida so'z olganlar ham, biz bilan suhbatda bo'lganlar ham uning ahamiyatini yuqori baholashgan, O'zbekistonning jafokash afg'on xalqiga ko'rsatayotgan amaliy yordami sifatida o'z minnatdorchiliklarini bildirishgan edi.

— Muqaddas hadislarda "Masjidni buzib ko'prik solish mumkin, lekin ko'prikni buzib masjid solib bo'lmaydi", deyilgan, — degandi Mozori Sharif shahri imom xatibi muovini Sa'diy Ansoriy. — Shundan ham ko'prikka bo'lgan hurmat-ehtiroمنىing naqadar yuksakligini bilsak bo'ladi. O'zbekistonlik yo'lchilar ana shunday savobli ishlarni bajarishmoqda. Biz o'zbekistonliklardan, O'zbekiston Prezidentidan juda minnatdormiz.

2003 yilning fevral-mart oylari ichida avvaliga ikkinchi va uchinchi inshootning foydalanishga topshirilishi dovonning Xinjon tomonida transport qatnovini yanada osonlashtirdi. Daryo ustiga solingan qo'lbola ko'priklardan yurak hovuchlab o'tishga barham berildi.

— 15 yildan buyon shu yo'ldan qatnayman, — degan edi o'shanda yuk mashinasi haydovchisi Mahmud Abdulmahmud. — Ilgarilari Salangdan o'tish juda azob edi. Dovonga yetib olish uchun hafta-o'n kunlab yurgan paytlar ko'p bo'lgan. Hozir ancha oson bo'lib qoldi. Shuning uchun bu ko'priklarni qurganlarni doimo duo qilamiz...

Afg'onistonliklarning qalb tashakkurlariga qo'shimcha qilib shuni aytish joizki, yo'lsozlarga Salang dovoniga xos murakkab jo'g'rofiy sharoitda ishlash oson kechmadi. Birinchidan, u katta oqillik va yuqori malaka bilan ish yuritishni taqozo qilardi. "O'zavtoyol"ning bor-yo'g'i 11 kishidan iborat ixcham guruhi a'zolarida bu xususiyatlarning mujassamligi juda asqotdi. Ularning har biri bir nechta kasbning hadisini olgan, ya'ni mexanizatorlik, payvandchilik, beton qorish-u murakkab injenerlik yumushlarini ham bajarib ketaverishdi. Ikkinchidan, ko'prik qurilishida zarur bo'lgan oddiy mixdan tortib, o'nlab tonnalik konstruksiyalargacha O'zbekistondan keltirilgan edi. Salang dovonidan Termizga qadar bo'lgan masofa qariyb 350 chaqirim chiqishini hisobga olsak, butlov ishlari bilan shug'ullanadigan maxsus trestning eng zamonaviy mashina-mexanizmlar bilan ta'minlanganligi yuzlab tonna temir-beton konstruksiyalarni yetkazishda bag'oyat qo'l keldi.

Ma'lumotlarga qaraganda, ko'priklarning foydalanishga topshirilishi bilan o'sha paytning o'zida har kuni Salang dovonini orqali o'tadigan turli rusumdagi avtomobillar soni besh mingtaga yetgan edi. O'tgan o'n uch yildan beri bu oqim kundan-kunga ortib bormoqda, millionlab mashinalarning uzog'i yaqin bo'lmoqda, ular o'z manzillariga tez va xavfsiz yetib borishi ta'minlab kelinmoqda.

Yana bir muhim voqeani alohida ta'kidlash lozim, 2003 yilning 18 iyunida Tehronda O'zbekiston, Eron va Afg'oniston davlatlari rahbarlarining uchrashuvi bo'lib o'tgan edi. Unda O'zbekiston Prezidenti Islom Karimovning tashabbusi bilan Xalqaro transafg'on

yo'lagini barpo etish to'g'risidagi Bitim ham imzolandi. Dunyo hamjamiyatida XXI asr boshidagi yirik g'oyalardan biri sifatida qaralayotgan Xalqaro transafg'on yo'lagi loyihasi ana shu tariqa yuzaga keldi. Bu hujjat butun mintaqa mamlakatlarining savdo-iqtisodiy aloqalarini yanada rivojlantirish, ularning Fors va Omon ko'rfazlariga, Hind okeani, Yevropa va xalqaro dengiz yo'llariga chiqishlarini ta'minlashda huquqiy kafolat vazifasini ham o'taydi...

O'zbekiston Prezidentining 2015 yil 6 martdagi 2015-2019 yillarda muhandislik-kommunikatsiya va yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilish dasturi to'g'risidagi qarorida navbatdagi vazifalar belgilab berildi. Mamlakatimizda axborot-kommunikatsiya tizimini, yo'l-transport va muhandislik-kommunikatsiya qurilishini rivojlantirish hamda modernizatsiya qilish, shuning hisobidan o'zimizda ishlab chiqarilgan mahsulotlarni jahon bozorlariga chiqarish xarajatlarini kamaytirish muhim vazifa sifatida belgilab berilgan.

O'zbekistonning yo'l qurilishi sohasida amalga oshirayotgan bugungi ishlari va istiqboldagi maqsadli loyihalari ko'lamiga qarab fikrlaydigan bo'lsak, yaqin kelajakda mamlakatimiz iqtisodiy qudrati yanada oshadi, xalqimiz turmushi farovonlashadi, ya'ni bugun uzoqni ko'zlab, sarflanayotgan sarmoya o'z mevasini beradi.

Abdurauf QORJOVOV,

O'zbekistonda xizmat ko'rsatgan jurnalist.

[Havola: http://uzbekistonovozi.uz/uz/articles/index.php?SECTION_ID=161&ELEMENT_ID=37607](http://uzbekistonovozi.uz/uz/articles/index.php?SECTION_ID=161&ELEMENT_ID=37607)