
Farg'ona vodiysi hududidan o'tuvchi xalqaro transport yo'llarining rekonstrukturasi

Umarov Muxammadaziz Akramjon o'g'li
mukhammadazizbek@inbox.ru
O'qituvchi,
Farg'ona davlat universiteti

Annotatsiya *Ushbu maqolada Farg'ona vodiysi hududidan o'tuvchi qadimgi savdo yo'llarini tiklash, xalqaro transport yo'llarining rekonstruksiya ishlarini amalga oshirish qayd etilgan. Shuningdek, ushbu yo'llarning tiklanishi davlatlarni iqtisodiy-siyosiy va ma'naviy jihatdan yaqinlashtirishi haqida fikr yuritilgan.*

Kalit so'zlar *Integratsiya, buyuk ipak yo'li, karvon yo'li, TACIS, TRACEKA, integratsiyalashuv, globalizatsiya, infratuzilma, savdo koridori, avtomagistral*

Реконструкция международных транспортных дорог, проходящих через Ферганскую долину

Умаров Мухаммадазиз Акрамжонович
mukhammadazizbek@inbox.ru
Преподаватель,
Ферганский государственный
университет

Аннотация *В статье рассматривается вопрос восстановления древних торговых путей, проходящих через Ферганскую долину, реконструкции международных транспортных путей. Также обсуждается идея о том, что восстановление этих путей сблизит страны экономически, политически и духовно.*

Ключевые слова *Интеграция, Великий Шелковый путь, Караванный путь, ТАСИС, ТРАСЕКА, интеграция, глобализация, инфраструктура, торговый коридор, автомагистраль*

Reconstruction of international transport roads passing through the Fergana valley

Umarov Mukhammadaziz Akramjonovich
mukhammadazizbek@inbox.ru
Lecturer,
Fergana state university

Annotation *This article discusses the issue of restoring ancient trade routes that pass through the Fergana Valley, reconstructing international transport routes, and discusses the idea that restoring these routes will bring countries closer together economically, politically, and spiritually.*

Keywords *Integration, Great Silk Road, Caravan Route, TACIS, TRACECA, integration, globalization, infrastructure, trade corridor, highway*

Kirish

Transport tarmoqlarining rivojlanishi va hududiy tashkil etilishi masalalari XX asrning boshlaridanoq o'rganila boshlangan. Bu borada, eng avvalo, G'arbiy Yevropa mamlakatlarida (Germaniya, Fransiya va boshqalar) yaratilgan standart iqtisodiy g'oyalari, MDH davlatlarida asos solingan hududiy ishlab chiqarish majmualari va energiya ishlab chiqarish sikllari, respublikamizda shakllangan iqtisodiy hududlar transportini kompleks rivojlantirish muammolari kabilar ayniqsa e'tiborlidir.

Shu o'rinda ta'kidlash joizki, bugungi kunda iqtisodiy va ijtimoiy geografiya fanining keng miqyosida turlanish davri kuzatilmoqda. Uning siyosatlashuvi, ijtimoiylashuvi, ekologiyalashuvi, demografiya va boshqa omillarni o'rganishga e'tibor kuchayayotgan davrida ushbu fanning an'anaviy yo'nalishlaridan biri bo'lgan savdo - transport geografiyasi bo'yicha tadqiqotlar juda kam o'rganilgan.

Respublikamizda esa transport va savdo to'ri va tizimlari, ularning hududiy xususiyatlariga bag'ishlangan mukammal, alohida tadqiqot darajasida ilmiy ishlar esa umuman yo'q. Binobarin, zamonaviy transport tizimi tarixini alohida iqtisodiyot tarmog'i va ayni vaqtda ishlab chiqarish kuchlarini hududiy tashkil etishning muhim omili sifatida o'rganish kattta ilmiy va amaliy ahamiyatga egadir.

Adabiyotlar tahlili va metodlar.

O'zbekistonda S. M. Xodjaye (1961) respublika transportining shakllanish va rivojlanish masalalari bilan, K. Uljabayev (1999) bozor munosabatlari sharoitida temir yo'l transportidagi islohatlarni borishi muammolari bilan, D. I. Mengeldin (1971) O'zbekiston transport to'rining joylanish o'rni va rivojlanish masalalari, M. N. Adilov (1964) transportni kompleks jihatdan o'rgangan bo'lsa, R. V. Nabiyev (1964) Qoraqalpog'iston avtomobil P. X. Mahmudov (1973), B. A. Xo'jayev (1994-1999) yagona transport tizimi va respublika

transport tarmoqlarining rivojlanishiga doir tadqiqotlar olib borilgan va bu masalaning iqtisodiy jihatdan tahlillari yoritib berilgan.

Tahlil qiladigan bo'lsak, Zarnigor Valijonovanning O'zbekiston Respublikasining transporti va tashqi iqtisodiy aloqalari mavzusida ilmiy maqolada asosiy urg'u mustaqillik yillarida transportning rivojlanishiga hamda tashqi iqtisodiy aloqalarga, Gulsanam Qudratovanning Markaziy Osiyo davlatlari transport tizimidagi asosiy muammolari nomli ilmiy maqolasida nafaqat O'zbekiston balki Markaziy Osiyo mamlakatlari transporti haqida ma'lumotlar keltirilgan. Ammo O'zbekiston hududidagi savdo yo'llari haqida ma'lumotlar batfsil keltirilmagan.

Natijalar va muhokama

O'zbekiston Ipak yo'lining markazida bo'lganligi sababli Sharq va G'arb o'rtasidagi tijoratda faol ishtirok etgan. XI asrda O'rta Osiyoga sayohat qilgan arab sayyohi Abu Hamit al Qarnatiyning guvohlik berishicha bu yerdan karvonlar Eron va Arab davlatlariga to'xtovsiz qatnab turgan. Xorazmliklar qovuyllarni maxsus tayorlangan qo'rg'oshin g'iloflarda xalifaga olib borar ekanlar, Samarqand qog'ozi, Buxoro gazlamalari butun Sharqqa tarqalgan. Temuriylar zamonida karvonlar qatnovi keng yo'lga qo'yilib xafsizligi taminlangan (Umarov, 2024).

Bugungi xalqaro integratsiya jarayonlarida qadim savdo yo'llarini tiklash zaruriyati tug'ulmoqda. Buyuk ipak yo'lining tiklanishi davlatlarni iqtisodiy – siyosiy va ma'naviy jihatdan yaqinlashtirishi barchaga yaxshi ayondir.

XX asrning ikkinchi yarmida Buyuk Ipak yo'li bo'ylab mamlakatlar o'rtasidagi savdo-sotiq jonlandi. Xitoy Xalq Respublikasida 1978-yildan boshlab o'tkazilgan iqtisodiy islohatlar tufayli mamlakat jiddiy taraqqiyot yo'liga kirdi. Bu esa mamlakatning g'arbida ham sanoatning rivojlanishiga turtki bo'lib, ishlab chiqarilgan

mollarga bozor qidirila boshlandi. Ular uchun Markaziy Osiyo bozorlarini egallash hammadan ustivor maqsad bo'lganligidan yana ipak yo'lini, ya'ni quruqlik savdo yo'lini qaytadan tiklash ehtiyoji tug'ilgan edi. Ammo Sobiq Sovet hukumati bunga qiziqish bildirmadi. Chunki O'zbekistondan o'tadigan qadimiy Buyuk Ipak yo'lini tiklashdan ko'ra Xitoy bilan Yevropani Rossiya hududi orqali bog'lab turadigan yo'llardan foydalanish ushbu hukumat manfaatiga ko'proq ma'qul kelar edi.

Markaziy Osiyodagi mamlakatlar mustaqillika erishgan birinchi kunlardan oq Xitoy tomonidan o'rta tashlangan ipak yo'lini tiklash masalasini qo'llab-quvatladilar va masalaga jiddiy kirishdilar. Ular qadimiy karvon yo'lida iqtisodiy, ijtimoiy, madaniy munosabatlarni tiklash uchun bor imkoniyatlaridan foydalanishga harakat qila boshladilar. 1991-yilda Qozog'iston-Xitoy temir yo'l qatnovi yo'lga qo'yildi. Endilikda Qoshg'ar-O'sh-Andijon qadimiy karvon yo'lining ochilishiga va bu yo'lni zamonaviy yo'lga aylantirishga zamin yaratildi (Kuzikulov, 2014).

Mintaqa iqlimi undan yil davomida to'xtovsiz foydalanish imkonini beradi. O'zbekiston paxtasini Qozog'iston va Rossiya orqali Ukraina portlariga yetkizish uchun tonnasiga 100 dollardan ziyod mablag' sarflasak, shu yuk TRASEKA orqali tashilganda 55 dollarni tashkil etadi. Yangidan-yangi yo'nalishlarning ishga tushishi O'zbekistonning jahon madaniyatiga qoldirgan ulkan merosi – Buyuk Ipak yo'lining jadallik bilan qayta tiklanayotganini ham bildiradi. Ipak yo'li bo'ylab yangi zamonaviy temir va avtomobil yo'llari barpo etish masalasida bir qator yirik davlatlar va xalqaro tashkilotlar ham o'z muqobil tavsiyalarini bermoqdalar.

Ana shulardan biri TASHKENT – dasturiga kiruvchi TRASEKA loyihasi, ya'ni Yevropa – Kavkaz – Osiyo transport koridoridir. Ushbu loyihani amalga oshirish bevosita O'zbekistonga ham taalluqlidir. Birinchi Prezident I.A. Karimovning Yevropa – Kavkaz – Osiyo (TRASEKA) transport tarmog'ini rivojlantirishga bag'ishlangan Xalqaro

anjumanda (Boku konferensiyasi) so'zlagan nutqida "O'zbekiston va boshqa qator Markaziy Osiyo davlatlari bevosita dengiz kommunikatsiyalariga olib chiqadigan yo'llar yo'q bo'lgan sharoitning naqadar murakkab ekanligini chuqur his qiladi.

Ko'pincha eksport va import qilinadigan mahsulotlarning yo'l xarajatlari mahsulotning o'zidan ham qimmatga tushib ketadi. Bu eksportni iqtisodiy jihatdan foydasiz, hayotiy muhim mahsulotlar importini esa qimmatlashtirib qo'yimoqda. Shu sabali ham mazkur loyihaning amalga oshirilishi dengiz yo'lga ega bo'lmagan mamlakatlar qarshisida TransYevropa va Transosiyo transport tarmoqlari bilan bog'lanish uchun muqobil va barqaror imkoniyat ochadi" deb ta'kidlaydi (Muhammadiyev, 1999).

Yuqoridagi fikrlardan ko'rinib turibdiki, kommunikatsiyalar masalasiga jahonning barcha mamlakatlari qiziqish bilan qaramoqda. Chunki, transport barcha davlatlarda yirik muammolarni hal etishda muhim ahamiyat kasb etadi. Shu o'rinda transportning quyidagi vazifalariga alohida to'xtalib o'tish joizdir. Eng avvalo, Jahon xo'jaligining barcha tarmoqlarida yuz berayotgan iqtisodiy integratsiyalashuv, globalizatsiya jarayoni bevosita transportning rivojlanishiga bog'liq.

O'zbekiston Respublikasida umumiy ravishda yuk va yo'lovchi tashishning 90 foizga yaqin hajmini avtotransport ulushi tashkil qiladi. Bu mamlakatda yo'l-transport infratuzilmasini yanada mustahkamlash masalasi nechog'lik dolzarbligidan dalolat beradi. Avtomobil yo'llarini ta'mirlash, yangilarini qurish va ularni jahon andozalariga moslashtirish bo'yicha kompaniya oldiga qo'yilgan ustuvor vazifalar ijrosini ta'minlash uchun mamlakat miqyosida qabul qilinayotgan Investitsion dasturlarning ahamiyati ulkan bo'lmoqda.

Xususan, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2015-yil 6-martda qabul qilingan "2015-2019-yillarda muhandislik-kommunikatsiya va yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya

qilish dasturi to'g'risida"gi PQ-2313-sonli qarori mamlakatimizdagi yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish uchun dasturur amaldir.

Mazkur qaror bilan 2015-2019 yillarda "O'zbek milliy avtomagistrali" tarkibiga kiruvchi respublikadagi avtomobil yo'llari qismlari va umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarini qurish hamda rekonstruksiya qilish, shuningdek, yo'l tashkilotlarining ishlab chiqarish bazalarini texnik rivojlantirish chora-tadbirlarining manzilli ro'yxati tasdiqlangan. Unga ko'ra, 2015-2019-yillar davomida umumiy hisobda - 2699,8 km uzunlikdagi yo'llarda qurish va rekonstruksiya qilish ishlari ko'zda tutilgan.

Hozirgi paytda tranzit biznesi ko'plab mamlakatlarning asosiy foyda ko'ruvchi daromad manbaiga aylangan bo'lib, u davlat budjetiga pul tushirish bilan birga, minglab ishchi o'rinlarni yaratilishiga olib keladi. Buning uchun albatda rivojlangan transport infratuzulmasi bo'lishi talab qilinadi (Xo'jayev, 2007). Ma'lumki, sobiq Ittifoq transporti xalqaro iqtisodiy va texnik talablarga javob bermasdi, yuklarni o'z vaqtida etib kelmasligi, yuk va yo'lovchi poezdlarni uzoq vaqt stansiyalarda ushlanib qolishi, ortish va tushirish ishlarini yaxshi yo'lga qo'yilmagani, mamlakat hududiga kirib kelgan va chiqib ketayotgan transport vositalarini haddan tashqari tekshirishlarning ko'pligi va boshqa shunga o'xshash ishlar Yevropa ishbilarmon doiralarini tashvishga solgan.

Transport koridorlari birinchi navbatda iqtisodiy xavfsiz bo'lishi kerak. Buning uchun xavfsizlikka tahdid soluvchi omillardan xoli yo'nalishlar manfaatdor mamlakatlarni qiziqtiradi. O'zbekistonning dengizga chiqish imkonini beruvchi quyidagi yo'nalishlarini ko'rsatish mumkin:

- Afg'oniston va Pokiston orqali Karachi porti (Hind okeanini)
- Turkmaniston va Eron, Turkiya orqali O'rta Yer dengizga;
- Qozog'iston va Xitoy hududi orqali Uzoq Sharqdagı portlarga.

- Turkmaniston-Kavkaz orqali Qora dengizga va O'rta Yer dengiziga olib chiquvchi yo'lak, ya'ni Transkavkaz koridori. Ushbu yo'lakda Dunay daryosidan foydalanib, Yevropaga chiqish mumkin;
- Qozog'iston-Rossiya orqali Tinch okeani portlariga;
- Qozog'iston-Rossiya orqali Shimoliy Muz okeani dengizlariga, Yevropaga; Klaypeda porti (Latviya)
- Qirg'iziston orqali Xitoy va uning dengiz portlariga. Buyuk Ipak yo'lining qayta tiklanishi yangi Yevropa-Kavkaz-Osiyoning "transport arteriyasi" deb atamoqdalar.

Yuqoridagi avtomobil va temir yo'llar Xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan magistral yo'llarning Jahon miqyosida ahamiyatini yanada oshiradi. Ular doirasida avtomobil yo'llari respublikamizda o'ziga xos tarzda rivojlanib bormoqda.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonuniga ko'ra avtomobil yo'llari quyidagicha tasniflanadi:

1. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari;
2. Shahar va boshqa aholi punktlari ko'chalari;
3. Xo'jalik avtomobil yo'llari. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari ahamiyatiga qarab xalqaro, davlat va mahalliy ahamiyatli yo'llarga ajratiladi.

Farg'ona vodiysi O'zbekistonning eng zich aholi yashaydigan va iqtisodiy faol hududi bo'lib, u xalqaro transport yo'llarining strategik kesishgan nuqtasida joylashgan. Mintaqadan o'tuvchi avtomobil va temir yo'llarning rekonstruksiyasi nafaqat ichki transport infratuzilmasini zamonaviylashtirish, balki butun Markaziy Osiyo mintaqasida logistika samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Mazkur yo'llarni rekonstruksiya qilish orqali yuk va yo'lovchi tashish sifati yaxshilanadi, tranzit va savdo salohiyati kengayadi, shuningdek, viloyatlararo iqtisodiy aloqalar mustahkamlanadi.

Xalqaro ahamiyatga ega yo'nalishlarning qayta tiklanishi va modernizatsiyasi - "Qoradaryo - Andijon - O'sh - Bishkek - Almati", "Farg'ona - Namangan - Andijon - Xo'jand" kabi marshrutlar - mintaqaviy integratsiyani chuqurlashtirishga ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi (Umarov, 2024). Bundan tashqari, rekonstruksiya ishlari ekologik xavfsizlik, zamonaviy yo'l infratuzilmasi standartlariga moslashish hamda raqamli boshqaruv tizimlari joriy etilishini taqozo etadi.

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, Buyuk Ipak yo'lining Farg'ona vodiysi hududidan kesib o'tuvchi qismida har bir zamonga xos bo'lgan xizmat ko'rsatish tizimi yaratilgan. Bu holatni qadimda Buyuk ipak yo'lida tuya, ot kabi savdo karvonlari bajargan bo'lsa, hozirgi kunda zamonaviy avtomobillar, poezdlar bu vazifani bajarmoqdalar. Farg'ona vodiysidagi Buyuk ipak yo'li o'tgan bu hududlarda hozirgi kunda xizmat ko'rsatishdagi sohalar qatorida

sayyohlar qo'nim topadigan mehmonxonalar hamda ular bilan bevosita tarjimonlik qiladigan shaxslar ko'payishiga olib kelib, chet ellik jahongashtalarni mamnun etmoqdalar.

Buyuk ipak yo'lidagi trassa avtotransport vositalarining katta tezlikdagi harakatini ta'minlaydi va mamlakat iqtisodiyotiga muhim ahamiyat kasb etadi. Trassaning qurilishi bilan yaqin kelajakda yo'l atrofi cho'l hududlarini o'zlashtirishga yanada qulay imkoniyatlar yaratib, sanoatni bir tekisda joylashtirish, aholini joylashgan hududlardan tarqoq joylashgan hududlarga ko'chirish va respublika hududlarining bir tekis rivojlanishi zamin yaratadi.

Shunday qilib, Farg'ona vodiysidan o'tuvchi xalqaro transport yo'llarini rekonstruksiya qilish - nafaqat mahalliy, balki mintaqaviy va global miqyosda iqtisodiy barqarorlikni ta'minlashda muhim omil bo'lib, u mamlakatning geoiqtisodiy maqomini mustahkamlashga xizmat qiladi.

Adabiyotlar ro'yxati:

1. Davlat dasturlari portali. *Xalqaro transport yo'llarining ahamiyati oshmoqda*. <http://dd.gov.uz/uz/news/302>
2. Kuzikulov, I. (2014). *Qo'qon xonligi tarixi*. Namangan nashriyoti.
3. Umarov, M. (2024). XX asr birinchi choragida Turkistonda istiqlolchilik harakatining mohiyati, sabablari va harakatlantiruvchi kuchlari. *Fan jurnali Ta'lim va Madaniyat*, 2(1).
4. Xo'jayev, A. (2007). *Buyuk ipak yo'li: munosabatlar va taqdir*. Toshkent: O'zbekiston milliy ensiklopediyasi Davlat ilmiy nashriyoti.
5. O'zbekiston Respublikasi. (2007). *Avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonun*. O'zbekiston Respublikasi Qonun hujjatlari to'plami, 40-son.
6. Ватанпарвар. (1998, September 12). № 109 (1061).
7. Muhammadiyev, N. (1999, May 28). *Dunyoga ochilgan yo'llar*. Xalq so'zi.