

**O‘ZBEKISTONDA TRANSPORT SOHASINI
RIVOJLANTIRISH BO‘YICHA DAVLAT SIYOSATI.**

Sadirov Aziz Sirojiddinovich

Qarshi davlat texnika universiteti mustaqil tadqiqotchisi

Annotatsiya. Mazkur maqolada O‘zbekistonda transport sohasini rivojlantirish bo‘yicha amalga oshirilgan davlat siyosatining asosiy bosqichlari tahlil qilinadi. Mustaqillikning dastlabki yillaridan boshlab avtomobil transporti, yo‘l infratuzilmasi, jamoat transporti va xalqaro transport aloqalarini rivojlantirishga qaratilgan chora-tadbirlar yoritiladi. Shuningdek, avtomobil yo‘llarini qurish va rekonstruksiya qilish, transport xizmatlari hajmini oshirish, hududlararo va xalqaro tashuvlarni kengaytirish, transport-logistika infratuzilmasini takomillashtirish hamda tranzit salohiyatini kuchaytirishga qaratilgan davlat dasturlari va institutsional islohotlarning ahamiyati ko‘rib chiqiladi.

Kalit so‘zlar: transport siyosati, avtomobil transporti, yo‘l infratuzilmasi, jamoat transporti, yuk tashish, yo‘lovchi tashish, transport-logistika, tranzit salohiyati, xalqaro transport koridorlari, transport infratuzilmasi, davlat dasturlari, transport islohotlari.

Аннотация. В статье анализируются основные этапы государственной политики по развитию транспортной сферы Узбекистана. Рассматриваются меры, реализованные с первых лет независимости и направленные на развитие автомобильного транспорта, дорожной инфраструктуры, общественного транспорта и международных транспортных связей. Особое внимание уделяется строительству и реконструкции автомобильных дорог, росту объемов грузовых и пассажирских перевозок, расширению межрегиональных и международных перевозок, совершенствованию транспортно-

логистической инфраструктуры и повышению транзитного потенциала страны.

Ключевые слова: транспортная политика, автомобильный транспорт, дорожная инфраструктура, общественный транспорт, грузовые перевозки, пассажирские перевозки, транспортная логистика, транзитный потенциал, международные транспортные коридоры, транспортная инфраструктура, государственные программы, транспортные реформы.

Abstract. This article analyzes the main stages of state policy aimed at developing the transport sector in Uzbekistan. It examines measures implemented since the early years of independence to improve road transport, road infrastructure, public transport, and international transport connections. Particular attention is paid to the construction and reconstruction of highways, the growth of freight and passenger transportation, the expansion of interregional and international transport services, the modernization of transport and logistics infrastructure, and the enhancement of the country's transit potential.

Keywords: transport policy, road transport, road infrastructure, public transport, freight transportation, passenger transportation, transport logistics, transit potential, international transport corridors, transport infrastructure, state programs, transport reforms.

Mustaqillikning dastlabki yillaridan boshlab O'zbekistonda jamoat transporti xizmatlaridan samarali foydalanishni ta'minlash, transport infratuzilmasini yangilash va yo'lovchi tashish tizimini bozor iqtisodiyoti talablariga moslashtirish davlat siyosatining muhim yo'nalishlaridan biriga aylandi. 1991-yilda mamlakat avtomobil yo'llari tizimi asosan sobiq ittifoq davrida shakllangan infratuzilmaga tayangan holda faoliyat yuritdi. Umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari uzunligi 40 ming kilometrdan ortiq bo'lib, ularning muayyan qismi ta'mirlash va rekonstruksiya qilishni talab etardi [1].

Shuningdek, transport yo‘nalishlarining katta qismi sobiq ittifoq miqyosidagi iqtisodiy aloqalarga moslashtirilgani sababli ichki hududlararo bog‘liqlikni kuchaytirish zarurati mavjud edi.

1992–1993-yillarda avtomobil transporti mamlakat ichki yuk tashish tizimida yetakchi o‘rinni egalladi. Manbalarda uning umumiy yuk tashishdagi ulushi 70 foizdan ortiq bo‘lgani qayd etiladi[2]. Ayniqsa, neft-gaz va sanoat obyektlarini o‘zlashtirishda kon hududlariga olib boruvchi avtomobil yo‘llarining qurilishi va rekonstruksiya transport infratuzilmasining ishlab chiqarish jarayonlari bilan bevosita bog‘langanini ko‘rsatadi. Shu bilan birga, avtomobil yo‘llarining eskirishi, qoplamalarning tez yemirilishi va transport vositalari parkining yetarli darajada yangilanmaganligi yo‘l xo‘jaligini barqaror moliyalashtirish masalasini dolzarblashtirdi. Natijada 1994-yildan umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llarini saqlash va ta‘mirlash uchun xo‘jalik subyektlarining tovar aylanmasidan 0,3 foiz miqdorida ajratmalar joriy etildi[3]. Bu yo‘l infratuzilmasini moliyalashtirishning qo‘shimcha manbalarini shakllantirishga qaratilgan dastlabki iqtisodiy mexanizmlardan biri bo‘ldi.

1990-yillarning o‘rtalariga kelib avtomobil transportining nafaqat ichki, balki mintaqaviy ahamiyati ham ortib bordi. 1995-yilda avtomobil transporti yuk tashishda yetakchi mavqeni saqlab qolgan bo‘lib, uning mamlakat iqtisodiyotidagi ulushi yuqori darajada qolganligi ilmiy adabiyotlarda qayd etilgan. Xalqaro avtomobil aloqalarini huquqiy jihatdan tartibga solish borasida 1996-yil 16-yanvarda O‘zbekiston Respublikasi Hukumati bilan Turkmaniston Hukumati o‘rtasida “Xalqaro avtomobilda yo‘lovchi va yuk tashish aloqasi to‘g‘risida”gi Bitim imzolandi[4]. Ushbu hujjat ikki davlat o‘rtasidagi va ularning hududlari orqali amalga oshiriladigan tranzit tashuvlarning huquqiy asoslarini belgilab berdi. Mazkur bitimning 1998-yil 6-apreldan kuchga kirishi O‘zbekiston avtomobil transportining xalqaro va mintaqaviy tashuvlar tizimiga integratsiyalashuvini yanada kuchaytirdi. Unda

ikki davlat o'rtasidagi bevosita va tranzit tashuvlar, shuningdek uchinchi davlatlarga yuk va yo'lovchi tashish tartiblari belgilandi[5].

2000-yilga kelib avtomobil transporti mamlakat transport tizimida yetakchi mavqeini saqlab qoldi. Shu yili 701,2 mln tonna yuk va 3 284,7 mln yo'lovchi avtomobil transportida tashildi. Trolleybuslarda 77,1 mln, tramvaylarda 92,4 mln, metropolitenda esa 125,7 mln yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi[6]. Mazkur ko'rsatkichlar avtomobil transportining yo'lovchi tashishda asosiy o'rinni egallaganini, shahar elektr transporti esa asosan yirik shaharlardagi ommaviy qatnovlarni ta'minlaganini ko'rsatadi.

2001-yilda avtomobil transportida yuk tashish hajmi 658,7 mln tonnani, yo'lovchi tashish esa 3 164,3 mln kishini tashkil etdi. Shu davrda trolleybuslarda 61,7 mln, tramvaylarda 91,9 mln va metropolitenda 141,9 mln yo'lovchi tashildi[7]. Yuk tashish hajmining kamayishiga qaramay, shahar jamoat transportiga, xususan metro xizmatlariga bo'lgan talab barqaror saqlanib qoldi. 2002-yilda avtomobil transportida yuk tashish 627,9 mln tonnagacha qisqarib, 2001-yilga nisbatan 30,8 mln tonnalik pasayish kuzatildi. Biroq ushbu holat avtomobil transportining hududiy tashuvlardagi yetakchi mavqeini tubdan o'zgartirmadi.

Keyingi yillarda, ayniqsa yo'lovchi tashishda, o'sish tendensiyasi kuzatildi. 2005-yilda avtomobil transportida 638,6 mln tonna yuk va 3 796,4 mln yo'lovchi tashildi. Ayni paytda trolleybuslarda 16,8 mln, tramvaylarda 43,3 mln, metropolitenda 89,9 mln yo'lovchiga xizmat ko'rsatildi[8]. 2000–2005-yillarda avtomobil transportida yo'lovchilar soni 511,7 mln kishiga oshgan bo'lsa, trolleybus va tramvay tashuvlarida sezilarli qisqarish yuz berdi. Bu jamoat transporti tarkibida avtomobil tashuvlarining ulushi tobora ortganini ko'rsatadi.

Transport infratuzilmasini modernizatsiya qilishda strategik avtomobil yo'llariga ham alohida e'tibor qaratildi. Jumladan, dengiz sathidan 2268 metr balandlikda joylashgan Qamchiq dovoni orqali transport qatnovining

barqarorligini ta'minlash hamda Toshkentni Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlari bilan bog'lovchi avtomobil yo'llarini yaxshilash bo'yicha ishlar amalga oshirildi. 2006-yilda ushbu yo'nalishlardagi ayrim yo'l uchastkalari kapital ta'mirlanib, ularning texnik holati va o'tkazuvchanlik imkoniyatlari yaxshilandi[9].

2007-yilda avtomobil transportida yuk tashish hajmi 745,2 mln tonnaga, yo'lovchilar soni esa 4 507,8 mln kishiga yetdi. 2006-yilga nisbatan yuk tashish 55,4 mln tonnaga, yo'lovchi tashish esa 464,2 mln kishiga oshdi[10]. Bu davrda xususiy tashuvchilar va hududiy transport korxonalarining faollashuvi xizmatlar bozorining kengayishiga ta'sir ko'rsatgan omillardan biri bo'ldi.

2008-yilda avtomobil transportida 811,2 mln tonna yuk va 5 126,8 mln yo'lovchi tashildi[11]. 2006–2008-yillar oralig'ida yuk tashish hajmi 121,4 mln tonnaga, yo'lovchilar soni esa 1 083,2 mln kishiga ko'paydi. Ushbu dinamika avtomobil transportining mamlakat iqtisodiy aloqalari va aholining kundalik harakatlanishidagi ahamiyati kuchayib borganini ko'rsatadi. 2009–2010-yillarda O'zbekiston milliy avtomagistrali tarkibidagi yo'llarni qurish va rekonstruksiya qilish ishlari jadallashdi. Arxiv hujjatlariga ko'ra, 2010-yilda 284 km yo'l uchastkasida qurilish va rekonstruksiya ishlari rejalashtirilgan bo'lib, shundan 269 kilometri magistral yo'llarga to'g'ri kelgan. 174 km avtomobil yo'lida qurilish ishlarini "O'zavtoyo'l" DAK tizimidagi korxonalar bajarishi belgilangan[12].

2011-yilda avtomobil transportida 708,4 mln tonna yuk va 4 410,9 mln yo'lovchi tashildi. 2010-yilga nisbatan yuk tashish 55,9 mln tonnaga, yo'lovchi tashish esa 448,3 mln kishiga oshdi. M.N. Irisbekova tadqiqotida ham ushbu davrda avtomobil transporti xizmatlari bozori barqaror rivojlangani hamda yuk va yo'lovchi tashish tarmoqning asosiy yo'nalishlaridan biri bo'lib qolgani qayd etiladi[13]. 2012-yilda yuk tashish hajmi 732,7 mln tonnaga, yo'lovchi tashish esa 4 663,9 mln kishiga yetdi.

Transport oqimlarining ortishi mavjud yo‘l infratuzilmasining o‘tkazuvchanligi va texnik holatiga qo‘yiladigan talablarni kuchaytirib, avtomobil yo‘llarini modernizatsiya qilish zaruratini yanada oshirdi.

2014-yilda avtomobil transportida 868,9 mln tonna yuk va 5 079,0 mln yo‘lovchi tashildi. 2011-yil bilan taqqoslaganda yuk tashish 160,5 mln tonnaga, yo‘lovchilar soni esa 668,1 mln kishiga ko‘paydi[14]. Shu yili 60 dan ortiq obyektida jami 534 km avtomobil yo‘lini qurish va rekonstruksiya qilish rejalashtirilgan bo‘lib, shundan 503 kilometri O‘zbekiston milliy avtomagistrali tarkibidagi yo‘l uchastkalariga to‘g‘ri kelgan. Mazkur ko‘rsatkichlar milliy avtomagistralni rivojlantirish ishlari keng hududiy miqyosda davom ettirilganini ko‘rsatadi. 2015-yilda avtomobil transportida yuk tashish hajmi 943,3 mln tonnaga, yo‘lovchi tashish esa 5 293,2 mln kishiga yetdi[15]. Bu davrda avtomobil yo‘llarini modernizatsiya qilish, transport koridorlarini rivojlantirish va ichki logistika aloqalarini takomillashtirish transport siyosatining muhim yo‘nalishlari sifatida davom ettirildi.

Transport tizimining rivojlanishiga avtomobilsozlik sanoatidagi o‘zgarishlar ham ta’sir ko‘rsatdi. 2016–2020-yillarda avtomobilsozlikning sanoat ishlab chiqarishidagi ulushi ortib, eksport hajmi qariyb 640 mln AQSH dollariga yetgani qayd etilgan[16]. Bu jarayon avtomobil ishlab chiqarishning ichki bozor bilan bir qatorda eksport yo‘nalishida ham rivojlanib borganini ko‘rsatadi. Keyingi bosqichda avtomobil yo‘llarini uzoq muddatli rivojlantirish, ularni xalqaro standartlarga moslashtirish va transport turlarining o‘zaro integratsiyasini kuchaytirishga e’tibor qaratildi. Shu asosda 2020–2030-yillarga mo‘ljallangan avtomobil yo‘llarini rivojlantirish strategiyasi va transport tizimini rivojlantirishga doir konseptual yo‘nalishlar ishlab chiqildi.

2020–2025-yillarga mo‘ljallangan chora-tadbirlarda umumiy foydalanishdagi va hududiy ichki yo‘llarning 21 167 kilometr qismini

rekonstruksiya qilish hamda kapital ta'mirlash, 280 ta ko'prik va yo'l o'tkazgichini yangilash nazarda tutilgan. Shuningdek, xalqaro va davlat ahamiyatidagi 1 100 km avtomobil yo'lini ta'mirlash orqali tranzit tashuvlar hajmini oshirish vazifalari belgilangan[17]. Ushbu chora-tadbirlar yo'l infratuzilmasining o'tkazuvchanligini yaxshilash, hududlararo aloqalarni mustahkamlash va mamlakatning tranzit salohiyatini kengaytirishga qaratilgan.

O'zbekiston transport tizimini uzoq muddatli rivojlantirish siyosatida yuk va yo'lovchi tashish hajmini oshirish, transport infratuzilmasining o'tkazuvchanligini kengaytirish hamda xalqaro tranzit yo'laklariga integratsiyalashuv ustuvor vazifalardan biri sifatida belgilandi. Bu jarayon transport tarmoqlarini modernizatsiya qilish bilan bir qatorda mamlakatning logistika va tranzit salohiyatidan samarali foydalanishni ham taqozo etdi.

Xalqaro transport tizimida havo yuk tashuvlari va multimodal logistika markazlarining ahamiyati ortib borayotgani O'zbekiston uchun ham ushbu yo'nalishni rivojlantirish zaruratini kuchaytirdi. Shu nuqtai nazardan, Navoiy xalqaro intermodal logistika markazining imkoniyatlarini kengaytirish va uni mintaqaviy yuk oqimlariga faol jalb etish muhim vazifalardan biri sifatida qaraldi.

Yevroosiyoda shakllangan yirik xalqaro yo'laklardan biri G'arbiy Yevropa – G'arbiy Xitoy transport koridoridir. Mazkur yo'nalish Xitoy va Markaziy Osiyoni Yevropa bozorlari bilan bog'lash, avtomobil orqali yuk yetkazib berish muddatlarini qisqartirish va mintaqaviy tranzit salohiyatini oshirishga xizmat qilmoqda[18]. Ushbu kabi transkontinental loyihalarning rivojlanishi O'zbekiston uchun yangi xalqaro transport yo'nalishlariga chiqish va mavjud logistika tarmoqlarini diversifikatsiya qilish imkoniyatlarini kengaytirdi.

Mamlakat ichki avtomobil transportini takomillashtirish maqsadida 2018-yil 6-martdagi davlat rahbari qarori bilan soha boshqaruvi qayta tashkil

etildi. 2018–2021-yillarga mo'ljallangan avtomobil transporti infratuzilmasini rivojlantirish dasturi doirasida 57 ta yangi yo'lovchi tashish yo'nalishi ochildi, 9 ta avtostansiya qurildi va 82 ta yangi avtobus xarid qilindi. Shuningdek, Qozog'iston, Qirg'iziston va Tojikiston bilan 5 ta xalqaro avtobus yo'nalishi yo'lga qo'yildi[19]. Mazkur chora-tadbirlar ichki va mintaqaviy yo'lovchi tashish aloqalarining kengayishiga xizmat qildi.

Shu davrda O'zbekistonning xalqaro transport yo'laklaridan foydalanish imkoniyatlarini diversifikatsiya qilishga ham e'tibor kuchaydi. Boku – Tbilisi – Axalkalaki – Qars temir yo'li kabi muqobil yo'nalishlardan foydalanish mamlakat yuklarini Kavkaz orqali xalqaro bozorlarga olib chiqish imkoniyatlarini kengaytiruvchi omillardan biri bo'ldi.

Mintaqaviy transport integratsiyasi masalasi xalqaro siyosiy tashabbuslarda ham o'z aksini topdi. O'zbekiston Prezidenti Shavkat Mirziyoyev BMT Bosh Assambleyasining 75-sessiyasida Markaziy Osiyo davlatlarining global iqtisodiy, transport va tranzit yo'laklariga chuqur integratsiyalashuvini ta'minlash maqsadida BMT shafeligida Transport-kommunikatsiya aloqalarini rivojlantirish mintaqaviy markazini tashkil etish tashabbusini ilgari surdi[20]. Ushbu taklif mintaqada transport sohasidagi hamkorlikni institutsional jihatdan kuchaytirishga qaratilgan edi.

Umuman, so'nggi yillarda O'zbekiston transport siyosatida ichki yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish bilan xalqaro tranzit va logistika tizimlariga integratsiyalashuv o'zaro bog'liq yo'nalishlarda olib borildi. Bu jarayon mamlakatning hududlararo transport aloqalarini mustahkamlash, tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiya qilish va Markaziy Osiyodagi tranzit mavqeini oshirishga qaratilgan.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Abdullayev R.K. Transport tizimlarini rivojlantirishning iqtisodiy mexanizmlari. – Toshkent: Fan, 2014. – B.52.

2. Каримов И.А. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида. – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б.134.
3. О‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi. О‘zbekiston xalq xo‘jaligi. 1993 yil. – Toshkent, 1994. – B.112.
4. О‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi. Transport va aloqa. – Toshkent, 1995. – B.23.
5. Каримов И.А. Ўзбекистон XXI аср бўсағасида. – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б.134.
6. О‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasi joriy arxivi, “Transport va aloqa” bo‘limi, 1996-yil statistik byulleteni.
7. Transport vazirligi huzuridagi Avtomobil yo‘llari qo‘mitasi joriy arxivi, 1998-yil xalqaro yo‘nalishlar bo‘yicha materiallar.
8. Ўзбекистон Республикаси Миллий статистика қўмитаси. SIAT маълумотлар базаси: “Автомобиль транспортада ташилган юклар ҳажми (йиллик)”. 2000 йил.
9. О‘zMA, М-65-fond (“GAK «Uzavtoyo‘l»”), 1-ro‘yxat, 2001-yil yo‘l ta‘miri va ekspluatatsiya hisobotlari.
10. Ўзбекистон Республикаси Миллий статистика қўмитаси. SIAT маълумотлар базаси: “Автомобиль транспортада ташилган юклар ҳажми (йиллик)”. 2002 йил.
11. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш. Иқт. фан. докт. ... дисс. автореф. – Тошкент, 2018. – Б.19.
12. Alixonov B. О‘zbekiston respublikasida transport sohasini boshqarishning huquqiy asoslarining yaratilishi. – B.38.
13. Irisbekova M.N. О‘zbekistonda transport xizmatlari bozorini rivojlantirish. Iqt. fan. dokt. ... diss. avtoref. – Toshkent, 2018. – B.21.
14. О‘zMA, М-65-fond, 1-ro‘yxat, 245-ish, 12-varaq.

15. O‘zMA, M-65-fond (“GAK «Uzavtoyoyl»”), 1-ro‘yxat, 2009–2010-yillar milliy avtomagistral bo‘yicha hujjatlar.
16. Абдуллаев Р.К. Транспорт тизимлари иқтисодиёти. – Тошкент: Fan, 2012. – Б.96.
17. Irisbekova M.N. O‘zbekistonda transport xizmatlari bozorini rivojlantirish. Iqt. fan. dokt. ... diss. avtoref. – Toshkent, 2018. – B.21.
18. Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси. Транспорт ва алоқа. – Тошкент, 2013. – Б.34.
19. O‘zMA, M-65-fond, 1-ro‘yxat, 801-ish, 23-varaq.
20. O‘zMA, M-65-fond (“GAK «Uzavtoyoyl»”), 1-ro‘yxat, 2014-yil bo‘yicha yo‘l qurilishi va rekonstruksiya hisobotlari.