

QIRG'IZISTONDA AVTOTRANSPORT ALOQALARI

Jabborqulov Jahongir Jo'raqul o'g'li

O'ZMU tarix fakulteti 3-bosqich talabasi

Annotatsiya: Ushbu maqolada Qirg'iziston Respublikasidagi mavjud avtotransport aloqalarining rivojlanishi hamda xalqaro avtomobil liniyasidagi o'zining o'rni xususida fikr yuritiladi.

Kalit so'zlar: Qirg'iziston Respublikasi, Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU), TRASEKA, CAREC, yo'l uchastkalari, xalqaro liniyalar.

Abstract: This article discusses the development of existing road transport links in the Kyrgyz Republic and its place in the international road network.

Key words: Kyrgyz Republic, International Road Transport Union (IRU), TRASEKA, CAREC, road sections, international lines.

Transport tizimi Qirg'iziston Respublikasi iqtisodiyotini rivojlantirish va uning jahon transport sanoatiga muvaffaqiyatli integratsiyalashuvida muhim yo'nalish hisoblanadi. Yo'l majmuasidagi muammolarni hal etishga ko'p jihatdan xalqaro institutlar va dasturlar bilan hamkorlik yordam bermoqda. Global miqyosda bu BMT YeIK, YUNESKO, YeI bilan, mintaqaviy miqyosda MDH, EKO, ShHT, YevrAzES, TRACEKA va boshqalar bilan hamkorlikdir. Qirg'iziston Respublikasi Hukumatining 2012-yil 4-oktabrdagi 677-son qarori bilan tasdiqlangan 2012-2015-yillarda Qirg'iziston Respublikasi avtomobil transportini rivojlantirish strategiyasida qayd etilganidek, avtomobil transporti mamlakatda asosiy transport turi hisoblanadi. Yuk tashish umumiy hajmining 95% va yo'lovchi tashishning 97% ni ta'minlagan. Avtomobil transportining ahamiyati mamlakatimizni barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning eng muhim omili, respublikaning iqtisodiy va ijtimoiy muammolarini hal etishning asosiy vositalaridan biri bo'lib qolmoqda¹.

Qirg'iziston Respublikasining avtomobil transporti sohasi ham samarali, ishonchli, xavfsiz va ekologik toza bo'lib, chuqur o'zgarishlarni boshdan kechirmoqda. Ilmiy-texnikaviy taraqqiyot va avtoparklarni almashtirishni rag'batlantirish bo'yicha qonunchilik choralari barcha turdagi kommunikatsiyalarda yo'lovchi va yuklarni tashish uchun avtomobil transportining jozibadorligini oshirishga olib keldi². Qirg'iziston Respublikasining Markaziy Osiyo mintaqasida Yevropa va Osiyoni bog'lovchi eng muhim yo'nalishlar chorrahasida joylashgan muhim mavqei mamlakat tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarishda avtomobil transportining

¹ Белов Г.В., Белова Г.Б. Товары и услуги на потребительском рынке-М.:ИКЦ «Академкнига» 2003. С.45.

² Ежегодник развития внешней торговли в словацкой республике на 2008-2012 годы", стр. 11,- Yearbook Development of Foreign Trade in the Slovak Republic 2013, page 11.

rolini oldindan belgilab berdi. Milliy dasturlar, shuningdek, xalqaro moliya institutlari tomonidan moliyalashtiriladigan xalqaro loyihalar, shu jumladan Markaziy Osiyo iqtisodiy hamkorlik (CAREC) Dasturi doirasida amalga oshirilishi tufayli Qirg'iziston Respublikasida uzoq masofalarga katta hajmdagi yuk tashish uchun yetarli bo'lgan yo'l tarmog'i qayta tiklandi va foydalanilmoqda. Shu tariqa, ko'p asrlar ilgari Xitoydan Yevropaga karvonlar o'tgan tarixiy Buyuk Ipak yo'lining tiklanishi uchun zarur shart-sharoit yaratildi³.

Yevropa va Osiyo o'rtasidagi shaharlararo avtomobil transportini rivojlantirish istiqbollarini Qirg'iziston avtomobil yo'llari faol ishtirokida Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) tomonidan amalga oshirilayotgan Yangi Yevro-Osiyo avtomobil transporti tashabbusi (NELTI) loyihasi aniq ko'rsatdi. Qirg'izistonning milliy transport siyosati dastlabki bosqichda va yaqin vaqtgacha hujjatlashtirilmagan. 2011-2015-yillarda avtomobil transporti sohasini rivojlantirish bo'yicha siyosat hujjati tayyorlangan, biroq hali tasdiqlanmagan edi. 2011 yilgacha transport sohasiga bir qator milliy dasturlar tegishli edi:

- Mamlakatni rivojlantirish strategiyasi (2009-2010);
- Avtomobil va suv transportini rivojlantirish dasturi (2010-2011);
- Transport va kommunikatsiyalarni rivojlantirish dasturi (2011-2012);
- Yo'llarni rivojlantirish strategiyasi (2007-2010).

2009-2011 yillarda mamlakatni rivojlantirish strategiyasi doirasida yo'l xo'jaligini rivojlantirishning ikkita asosiy vazifasi bor edi: mamlakatning tranzit salohiyatini mustahkamlash; mahalliy bozorlarga chiqishni kengaytirish, yangi ish o'rinlari yaratish va ijtimoiy xizmatlarni rivojlantirish⁴.

Belgilangan maqsadlarga erishish uchun quyidagi vazifalarni bajarish kerak edi: oltita avtomobil yo'lini rekonstruksiya qilish va temir yo'l qurish; xalqaro transport koridorlarini shakllantirish; O'sh-Sari-Tosh-Irkeshtam (yo'l uchastkasi 258 km.), Suusamy-Talas-Taraz (yo'l uchastkasi 199 km.), Bishkek-Norin-Torugart (yo'l uchastkasi 539 km.), Saritosh-Qoramiq (yo'l uchastkasi 736 km.), O'sh-Batken-Isfana (yo'l uchastkasi 385 km.), Qorako'l-Tyup-Kegen (yo'l uchastkasi 76 km.), Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston temir yo'li; ichki asfaltlangan yo'llar tarmog'ini ta'mirlash va yaxshilash; mamlakatning transport mustaqilligini ta'minlash; eskirgan aeronavigatsiya uskunalarni almashtirishdan iborat edi⁵. Shuningdek, transport siyosati jihatlariga oid chora-tadbirlar ko'zda tutilgan. Taklif etilgan vazifalarni amalga oshirish davlat-xususiy sheriklikning yangi shakllarini joriy etish, pullik avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonun hujjatlari va yo'llarni moliyalashtirishning yangi konsepsiyasini qabul qilishni taqozo etdi. Mintaqaviy va xalqaro miqyosda Qirg'iziston Respublikasi o'zining transport siyosatini o'zi a'zo bo'lgan dasturlarga, xususan TRASEKA

³ Статистическое управление словацкой Республики; Номер: 700 - 0025/2014 код: 070113Диапазон внешней торговли; Внешней торговлиСловацкаяРеспублика - StatisticalofficeoftheSlovakrepublicNumber: 700 - 0025/2014 Code: 070113TherangeofForeigntrade.

⁴ Абдымаликов К.А. Экономика Кыргызстана.-Бишкек 2010г.с 23.

⁵ Абдрахманова М.К. Стратегическое управление предприятием в условиях кризиса // Наука и образование: история, современность, перспективы развития: сб. докл. науч.-практ. конференции. - УстьКаменогорск, 2010. - Ч. 4. - С. 12-14

va CARECga muvofiq belgilaydi, ular doirasida yo'lovchi va yuk tashish sohasidagi mintaqaviy faoliyat muvofiqlashtiriladi. Qirg'izistondan CAREC I, II, III, V xalqaro yo'laklari kesib o'tadi. CARECga a'zo davlatlar o'rtasidagi savdo va transport aloqalarini rivojlantirish yo'lidagi to'siqlarni bartaraf etish bo'yicha harakatlar rejasini (2020-yilgacha) ishlab chiqdilar. Ushbu dasturning faol ishtirokchisi sifatida Qirg'iziston Respublikasi CAREC tashabbusi bilan boshlangan me'yoriy-huquqiy baza islohotini mamlakatda mintaqaviy yo'l infratuzilmasi elementlarini saqlash va takomillashtirish bilan bir vaqtda amalga oshirish niyatida Qirg'iziston mustaqillikka erishgandan so'ng transport sohasini tartibga soluvchi qonunchilik bazasi yaratildi va tartibga solindi.

Bugungi kunga kelib, transport sohasiga tegishli asosiy huquqiy hujjat 08.08. 1998 y., o'zgartirishlar kiritilgan (01.08.2003, 07.02.2005, 06.02.2006, 15.07.2006. Bundan tashqari, transport sohasini tartibga solishning asosiy vositalari quyidagilardir: "Avtomobil yo'llari to'g'risida"gi qonun (01.06.1998); "Qirg'iziston Respublikasida yo'l harakati to'g'risida"gi qonun (20.04.1998 y.); "Avtomobil transporti to'g'risida"gi qonun (yangi qonun loyihasi 2012-yil iyun oyida parlamentga kiritilgan).

Oxirgi bir necha yil ichida XIFlar yordamida bir qator reabilitatsiya loyihalari yakunlandi va boshlandi. Eng muhim loyihalar Bishkek-O'sh, Bishkek-Olmaota, O'sh Sari-Tosh-Irkeshtam (2015-yilda yakunlangan 255 km.) va Irkeshtam-SaryTosh-Karamiq (172 km) yo'llarini rekonstruksiya qilish loyihalaridir. Quyidagi yo'l uchastkalari rekonstruksiya qilinmoqda: Taraz-Talas-Suusamir (199 km), Bishkek-Norin-Torugart (497 km, 2014-yilda yakunlash rejalashtirilgan), Bishkek-Baliqchi va O'sh-Batken Isfana. "Shimol-Janub" koridoriga muqobil yo'nalishni tashkil etish Qirg'iziston hukumatining asosiy ustuvor yo'nalishi hisoblanadi, chunki bu ikki asosiy mintaq – Bishkek va O'sh o'rtasidagi aloqani yaxshilaydi va Tojikistondan Rossiyaga Qirg'iziston va Qozog'iston orqali qo'shimcha tranzit yo'lagini yaratadi⁶. Taklif etilayotgan 435 kilometrlik yo'nalish Jalolobodni Qozarman va Orol orqali Baliqchi bilan bog'laydi. Byudjeti 850 million dollarga baholangan loyihani moliyalashtirishda ishtirok etish taklifi bilan Qirg'iziston Qozog'iston va Rossiyaga murojaat qilgan. 2013-yil sentabr oyida Xitoyning Eksim banki bilan ham 400 million dollarlik kredit bo'yicha shartnoma imzolangan edi. kelishuv Qirg'iziston parlamenti tomonidan ratifikatsiya qilinishi kerak. Zamonaviy logistika markazlari qisman mavjud terminallar negizida shakllantirildi, qisman maxsus loyihalar bo'yicha qurilgan va xomashyo, blankalar va tayyor mahsulotlarni xaridorlarga yetkazish uchun logistika zanjirining asosiy bo'g'ini hisoblanadi. Qirg'izistonda asosiy transport turi avtomobil transportidir. Qirg'izistonning avtomobil yo'llari tarmog'i 34 ming km dan iborat. yo'llar, shu jumladan 18800 km. umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llari va 15190 km. shaharlar, qishloqlar, qishloq xo'jaligi, sanoat va boshqa korxonalarning kirishi cheklangan yo'llari. Umumiy foydalanishdagi

⁶ Рыжакина Т. Интегрированные инструменты планирования на предприятии // Проблемы теории и практики управления. -2013. -№ 1. - С. 134-142.

avtomobil yo'llariga quyidagilar kiradi: - 4160 km. xalqaro ahamiyatga ega yo'llar; - 5680 km. respublika ahamiyatiga molik avtomobil yo'llari: - 970 km. mahalliy yo'llar⁷.

Yo'llarning 38 foizi asfalt-beton va qora shag'al, 53 foizi shag'al, 9 foizi asfaltlanmagan. Yo'llarning holati mamlakat taraqqiyotining asosiy vazifalaridan biridir. Yo'llarni ta'mirlash mamlakatdagi XFI tomonidan moliyalashtiriladigan ko'pgina transport loyihalari mavzusidir. 2009 yilda 35,8 million tonna umumiy yuk tashishning 34,5 million tonnasi avtomobil transportida tashilgan (shunday qilib, avtomobil transportining ulushi 95 foizni tashkil etdi). 2011 yilda umumiy avtopark 52 000 yuk mashinasidan iborat edi. 2005 yilda tekshirilganlarning 4300 km. yo'llar, uchdan ikki qismi yomon ahvolda edi. O'rganilgan yo'llarning beshdan bir qismi vayron bo'lish bosqichida bo'lgan, undan keyin asfalt qoplamasini tiklash deyarli mumkin emas. Respublika mustaqillikka erishgandan to 2005 yilgacha yo'l xo'jaligida turg'unlik davri bo'ldi⁸. Respublikaning xalqaro avtomobil transporti 1993 yildan boshlab rivojlana boshladi. Xalqaro avtomobil transportini rivojlantirish va ularda mahalliy tashuvchilar ishtirokini ta'minlash maqsadida 18 ta yaqin va uzoq xorij davlati bilan xalqaro avtomobil kommunikatsiyalari to'g'risida shartnomalar tuzilgan. Bular MDHning 11 davlati, Rossiya, Ukraina, Belarus, Qozog'iston, O'zbekiston, Turkmaniston, Tojikiston, Ozarbayjon, Moldova, Gruziya, Armaniston, shuningdek, Latviya, Turkiya, Eron, Pokiston, Xitoy, Germaniya va Polshadir. Markaziy Osiyoning boshqa davlatlari qatori Qirg'izistonning ham Janubiy Osiyo mintaqasi davlatlarini birlashtirgan Iqtisodiy Hamkorlik Tashkilotiga (EKO) kirishi butun transport muammolarini keng ko'lamli hal etishda muhim rol o'ynadi. Qirg'iziston avtomobil tashuvchilari foydalanadigan asosiy xalqaro avtomobil transporti (tranzit) yo'laklari quyidagilardir⁹:

- Bishkek-Jalol-Obod-O'sh;
- Bishkek-Norin-Torugart-Qashqar;
- O'sh-Sari-Tosh-Irkeshtam-Qashqar;
- O'sh-Ko'k-Tala-Pulgon-Batken-Isfana;
- Bishkek - Taraz- (Qozog'iston) - Chimkent (Qozog'iston) - Toshkent (O'zbekiston);
- O'sh-Jalol-Obod-Andijon- (O'zbekiston);
- Bishkek-Oлмаота (Qozog'iston)-Ust-Kamenogorsk (Qozog'iston)-Rossiya;
- Bishkek-Oлмаота (Qozog'iston)-Qarag'anda (Qozog'iston)-Ostona (Qozog'iston)-
- Petropavlovsk (Qozog'iston) - Rossiya;
- Bishkek-Chimkent (Qozog'iston)-Qizil-O'rda (Qozog'iston)-Aktyubinsk
- (Qozog'iston) - Rossiya.

⁷ Ащеулов Дм. Хорошие дороги - залог процветания // Слово Кыргызстана.- 2015.- 23 сентября.- С. 6.

⁸ Маткеримов Т. Ы., Разакова И. Проблемы развития транспортного сектора в Кыргызстане // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Разакова.- 2015.- № 2.-С. 89.

⁹ Развитие железных дорог Кыргызстана в партнерстве с Россией, ЕАЭС необходимо , как хлеб, соль и воздух // Общественный рейтинг.- 2015.- №31; 1 октября.- С 8.

Qirg'izistonning geografik joylashuvi "Buyuk ipak yo'li" bo'ylab yuk oqimlarini jalb qilish imkonini beradi. Qayta o'zgarishlarga qaramay, "Buyuk Ipak yo'li"ning asosiy arteriyalari Qirg'iziston hududidan o'tgan: Bishkek-Baliqchi-Torugart (Qirg'iziston) Qashqar (Xitoy Xalq Respublikasi), Jalolobod Irkeshtam (Qirg'iziston) – Qashqar (Xitoy Xalq Respublikasi)¹⁰. Hozirgi vaqtda Xitoy Xalq Respublikasi bilan savdo-iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga katta e'tibor qaratilmoqda. 1997 yildan beri Qirg'iziston va Xitoy o'rtasida paritet asosda to'rtta doimiy yo'lovchi tashish yo'nalishlari ochildi, ular hozirda to'liq ishlamoqda: Bishkek-Qashqar Bishkek, Bishkek-Argush-Bishkek, Norin-Qashqar-Norin, Norin-Argush-Norin. 2002 yilda yana ikkita avtobus yo'nalishi ochildi: O'sh-Qashqar-O'sh va O'sh-Argush-O'sh. Xalqaro miqyosda Bishkek-O'sh yo'lining o'rni beqiyos¹¹. Markaziy Osiyoning beshta davlati doirasida ham, Iqtisodiy hamkorlik tashkiloti davlatlari doirasida ham xalqaro transport integratsiyasi jarayonlarida faol ishtirok etmoqda. Yo'lning shimoliy yo'nalishdagi davomi Olmaotada Qozog'iston va Rossiyaga chiqish imkonini beradi. Uning rivojlanishi janubiy yo'nalishda - O'sh-SaryTosh-Irkeshtom bo'ylab Xitoy bilan chegaradosh Pokiston dengiz portlarigacha. Hukumatning ustuvor yo'nalishi milliy yo'l infratuzilmasini mintaqaviy va xalqaro tarmoqlarga integratsiya qilishdan iborat¹².

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. Ащеулов Дм. Хорошие дороги - залог процветания // Слово Кыргызстана.- 2015.- 23 сентября.- С. 6.
2. Маткеримов Т. Ы., Разакова И. Проблемы развития транспортного сектора в Кыргызстане // Известия Кыргызского государственного технического университета им. И. Разакова.- 2015.- № 2.-С. 89.
3. Развитие железных дорог Кыргызстана в партнерстве с Россией, ЕАЭС необходимо , как хлеб, соль и воздух // Общественный рейтинг.- 2015.- №31; 1 октября.- С 8.
4. Рахимов К. К. Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике (На примере проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Автореф. дисс. на соиск. учен. степени д-ра философии.-Б., 2014.- С. 3-4.
5. Создание дорог – только начало пути к транспортным коридорам, а основное – довести качество и обслуживание дорог до уровня международных стандартов (Интервью дал директор Госдирекции инвестиционных программ Министерства

¹⁰ Рахимов К. К. Проблемы и перспективы развития железнодорожной сети в Кыргызской Республике (На примере проекта строительства железной дороги Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Автореф. дисс. на соиск. учен. степени д-ра философии.-Б., 2014.- С. 3-4.

¹¹ Создание дорог – только начало пути к транспортным коридорам, а основное – довести качество и обслуживание дорог до уровня международных стандартов (Интервью дал директор Госдирекции инвестиционных программ Министерства транспорта и коммуникаций) / Беседовала Е. Мешкова //Слово Кыргызстана.- 2014.- 29 августа.-С. 7.

¹² Состояние транспортной системы и развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызской Республике // В кн. Советбеков Б. С. Логистика и интермодальные перевозки.-Б. , 2014.-С6-8, 34.

транспорта и коммуникаций) / Беседовала Е. Мешкова //Слово Кыргызстана.- 2014.- 29 августа.-С. 7.

6. Состояние транспортной системы и развития международных автомобильных перевозок грузов в Кыргызской Республике // В кн. Советбеков Б. С. Логистика и интермодальные перевозки.-Б. , 2014.-С6-8, 34.