

## AVTOMOBIL YO‘LLARINING RIVOJLANISHIDA BUYUK IPAK YO‘LINING AHAMIYATI

*Maxmudova Dilfuza Abdulazizovna,  
TDTU, dotsenti,  
Mamadaliyev Kamronbek Oybek o‘g‘li,  
Nurlanaliyev Aqjo‘l Talgat o‘g‘li,  
Toshkent davlat transport universiteti, talabalar*

### ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada Buyuk Ipak yo‘lining rivojlanish tarixi, uning hozirgi kundagi avtomobil yo‘llari tarmog‘ining holatiga ta’siri haqida bayon etilgan.

**Kalit so‘zlar:** avtomobil yo‘llari, Buyuk Ipak yo‘li, yo‘l tarmog‘i, yo‘llar, TRASEKA, toifa, loyiha, rivojlanish, avtomobil yo‘li.

### ANNOTATION

This article describes the history of the development of the Great Silk Road and its impact on the current state of the road network.

**Keywords:** roads, Great Silk Road, road network, roads, TRACECA, project, development, road.

Miloddan avvalgi II asrda paydo bo‘lib, milodning XVI asriga qadar faoliyat ko‘rsatgan Buyuk Ipak yo‘li shu davr ichida Sharq va G‘arb xalqlarining keng miqyosdagi o‘zaro madaniy va iqtisodiy aloqalari tarixida ham katta ahamiyatga ega bo‘ldi. Bu yo‘l orqali olib borilgan xalqaro savdo aloqalari asnosida yuzaga kelgan an’analar tenglik va taraqqiyot uchun asos bo‘lib xizmat qildi.

YuNESKO tomonidan “Buyuk Ipak yo‘li-muloqot yo‘li” dasturining ishlab chiqilishi Yevropadagi 30 dan ortiq stakchi davlatlarning ilmiy-madaniy faoliyati uchun yo‘nalish bo‘ldi. Respublikamiz hududlarida ham ilmiy ekspeditsiyalar tashkil etildi. Buning natijasida ko‘pgina tarixiy-madaniy obidalar, qadimgi yo‘llar va yo‘nalishlar aniqlandi, milliy va ma’naviy boyligimiz hamda an’analarimiz o‘rganildi. “Buyuk Ipak yo‘li-muloqot yo‘li” dasturining asosiy vazifasi Sharq va G‘arb xalqlari o‘rtasida iqtisodiy va madaniy aloqalar o‘rnatgan hamda rivojlantirgan bu yo‘lni xalqlarning birodarlik, o‘zaro hamkorlik va samimiy muloqot yo‘liga aylantirishdan iboratdir.

Buyuk Ipak yo‘li XV-XVI asrlardagi buyuk geografik kashfiyotlar davri boshlangandan so‘ng o‘z-o‘zidan so‘na boshladi, chunki, tuya va otga suyangan karvon G‘arbiy Yevropaning yelkanli kema va karavellalari bilan tenglasha olmas edi. Ammo uning insoniyat taraqqiyotidagi ijobiy roli shubhasizdir. Shu jumladan, Buyuk Ipak

yo'li Markaziy Osiyoning, va birinchi navbatda, Vatanimiz Movarounnahrning iqtisodiy va madaniy ko'tarilishida jiddiy o'rin tutgan.

Buyuk Ipak yo'lining tarixini o'rganish – mustaqil O'zbekiston tarixini o'rganishning tarkibiy va uzviy qismidir. Mustaqil O'zbekiston tarixini to'laqonli qilib yoritmoq uchun Buyuk Ipak yo'li o'tgan davlatlarning qadimiy arxiv materiallarini o'rganmoq, savdo-tijorat, boshqa mamlakatlardan keltirilgan va boshqa mamlakatlarga jo'natilayotgan ashyolar ro'yxatlarini tiklash orqali Vatanimizning Buyuk Ipak yo'li davrida qo'shni mamlakatlar va xalqlarga, insoniyat moddiy va ma'naviy madaniyatiga qilgan xizmatini ko'rsatmoq zarur. Bu-bizning insoniyat va xalqimiz oldidagi burch va vazifamizdir.

Buyuk Ipak yo'li Sharqu G'arbni bog'lab turgan, siyosiy-iqtisodiy, madaniy va ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lgan ulkan voqelikdir. Uning tarixiy ahamiyatini hisobga olib, birinchi marta Bryussel uchrashuvida Yevropa va Osiyoni bir-biriga bog'aydigan «Yevropa-Kavkaz-Osiyo» transport yo'lagi — TRASEKA ni barpo etish masalasi ko'rib chiqildi va shu bo'yicha Deklaratsiya qabul qilindi. Aytish mumkinki, ayni shu uchrashuv Buyuk Ipak yo'lini tiklash borasidagi dastlabki amaliy qadam bo'ldi. Darvoqe, tarixda Mashriqdan Mag'ribga, Mag'ribdan Mashriqqa o'ttan yo'llar ko'p bo'lgan. Ular muayyan sabablarga ko'ra turlicha nomlangan. Jumladan, «Lazurit yo'li», keyinroq «Shoh yo'li», «Buyuk Ipak yo'li»... Bugun esa — TRASEKA deb atalmoqda.

Buyuk ipak yo'li Birlashgan Millatlar Tashkilotining Ta'lim, fan va madaniyat masalalari bo'yicha tashkilot (YUNESKO) tomonidan tuzilgan umumjahon merosi ro'yxatidan joy oldi. E'tiborli jihati, qadimda va o'rta asrlarda Sharqiy Osiyoni O'rta Er dengizi bilan bog'lagan mashhur karvon yo'li o'z davrining yirik savdo markazlari sanalgan va bugungi kunda O'zbekiston hududida joylashgan shaharlar orqali o'tganini ko'rsatadi. Buyuk Ipak yo'li dunyoga mashhur Buxoro, Samarqand, Qo'qon va O'sh shaharlari orqali Qashqardan o'tib, yo'nalishini davom ettirgan.

Bu yo'nalish Yevropa qit'asini Osiyoning okean sarhadlari bilan bog'laydigan va xalqaro miq'yosda oltin kamar vazifasini bajaruvchi muhim arteriya hisoblanadi. Hozirda esa "Transkontinental yo'nalishi" deb nom olgan Buyuk Ipak yo'lini tiklash to'g'risidagi qonunni qabul qilinishidan, transport yo'lagi bo'yicha xalqaro anjumanlarda qatnashib, shartnomalar, bitimlar tuzilishi, ayniqsa "Evropa - Kavkaz - Osiyo" transport yo'lagi (TRASEKA)ni rivojlantirish bo'yicha olib borilayotgan ishlardan maqsad portlarga, dengizlarga, jahon bozoriga chiqish va O'zbekistonning ravnaqiga hissa qo'shishdir (1-rasm).

"O'zbekiston Respublikasi Avtomobil yo'llari davlat qo'mitasi" ma'lumoti bo'yicha umumiy foydalanuvdagi avtomobil yo'llarining viloyatlar kesimidagi taqsimoti 1 va 2 - jadvallarda keltirilgan [1].



1-rasm. Buyuk Ipak yo'lining O'zbekiston hududida o'tgan qismi

1-jadval. Umumiy foydalanuvdagi avtomobil yo'llarining viloyatlar kesimidagi taqsimoti

No	Viloyatlar nomi	“O'zbekiston Respublikasi Avtomobil yo'llari davlat qo'mitasi” bo'yicha jami, km	Xalqaro ahamiyatga ega yo'llar, km	Davlat ahamiyatga ega yo'llar, km	Mahalliy ahamiyatga ega yo'llar, km
1.	Qoraqalpog'iston Rrspublikasi	<b>4199</b>	664	978	2557
2.	Andijon viloyati	<b>2463</b>	103	800	1560
3.	Buxoro viloyati	<b>4099</b>	538	1155	2406
4.	Jizzax viloyati	<b>2600</b>	168	1431	1001
5.	Qashqadaryo viloyati	<b>3426</b>	425	889	2112
6.	Navoiy viloyati	<b>3906</b>	302	2479	1125
7.	Namangan viloyati	<b>3377</b>	69	1048	2260
8.	Samarqand viloyati	<b>4090</b>	385	979	2726

9.	Sirdaryo viloyati	<b>1460</b>	259	505	696
10.	Surxondaryo viloyati	<b>2843</b>	351	990	1502
11.	Toshkent viloyati	<b>3950</b>	400	1236	2314
12.	Farg'ona viloyati	<b>4031</b>	202	873	2956
13.	Xorazm viloyati	<b>2210</b>	113	706	1391
	<b>Jami</b>	<b>42654</b>	<b>3979</b>	<b>14069</b>	<b>24606</b>

Umumiy foydalanuvdagi avtomobil yo'llarining toifalarga ko'ra uzunligi: I-toifa 5545 km, II-toifa 2133 km, III-toifa 7678 km ni, IV-toifa 19621 km, V-toifa 7678 km tashkil etadi. Qoplama turlari bo'yicha sementobeton qoplamali yo'llar 350 km ni, asfaltobeton qoplamali 21658 km, qora qoplamali 18134 km, shag'alli yo'llar 2512 km ni tashkil etadi.

Avtomobil yo'llarida harakat yil davomida yo'l qismidan sutka mobaynida o'tadigan avtomobillarning o'rtacha soni bilan tavsiflanadi. Avtomobillarning bunday o'rtacha soni o'rtacha yillik sutkalik harakatlanish jadalligi deb ataladi. Qishloq xo'jalik mahsulotlari tashiladigan ba'zi yo'llarda harakatlanish jadalligi mahsulot topshirish davrida o'zining o'rtacha yillik qiymatidan ortib ketadi. Bunday transport ishlarining iqtisodiyot uchun katta ahamiyatga ega ekanligini hisobga olib, yo'lning rejadagi va bo'ylama profildagi elementlari uchun me'yorlar ishlab chiqishda (yilning eng tig'iz oyida o'rtacha oylik harakatlanish jadalligi o'rtacha yillik qiymatidan 2 marta ortiq bo'lsa) hisobiy harakatlanish jadalligi o'rtacha yillik qiymatidan 1,5 marta ortiq qabul qilishga ruxsat etiladi.

2-jadval. Respublika bo'yicha viloyatlar orasidagi avtmobil yo'llarining masofalari

№	Viloyat shaxar va tumanlar	Toshkent sh.	Andijon	Buxoro	Jizzax	Qashqadaryo	Navoiy	Namangan	Samarqand	Sirdaryo	Termiz	Farg'ona	Xorazm	Nukus
1.	Toshkent sh.		363	550	203	435	468	272	308	121	709	365	1027	1156
2.	Andijon	363		933	586	818	851	63	691	504	1092	85	1410	1539
3.	Buxoro	550	933		400	180	110	878	290	476	450	968	477	570

4.	Jizzax	203	586	4 0 0	24 2	31 0	49 5	90	120	49 1	58 8	83 0	76 0
5.	Qashqadaryo	435	818	1 8 0	24 2	29 0	73 7	15 2	352	20 2	83 0	63 0	74 0
6.	Navoiy	468	851	1 1 0	31 0	29 0	77 2	18 0	358	50 0	85 3	56 0	67 0
7.	Namangan	272	63	8 7 8	49 5	73 7	77 2	61 2	412	10 01	90	13 19	14 48
8.	Samarqand	308	691	2 9 0	90	15 2	18 0	61 2	210	40 1	69 3	85 0	85 0
9.	Sirdaryo	121	504	4 7 6	12 0	35 2	35 8	41 2	21 0	89 1	49 5	91 7	10 46
10.	Termiz	709	1092	4 5 0	49 1	20 2	50 0	10 01	40 1	891	10 94	90 0	10 10
11.	Farg'ona	365	85	9 6 8	58 8	83 0	85 3	90	69 3	495	10 94	14 12	15 39
12.	Xorazm	1027	1410	4 7 7	83 0	63 0	56 0	13 19	85 0	917	90 0	14 12	22 0
13.	Nukus	1156	1539	5 7 0	76 0	74 0	67 0	14 48	85 0	104 6	10 10	15 39	22 0

Avtomobilsozlik sanoati taraqqiy etib, avtomobillar turlari uzluksiz takomillashmoqda va o'zgarmoqda. Avtomobillarning yuk ko'tarish qobiliyatini oshirish va avtopoyezdlardan keng foydalanish doimiy an'ana bo'lib bormoqda. Har qaysi avtomobil yo'li o'nlab yillar xizmat qiladi va shuning uchun bu yo'llardan kelajakda yuradigan avtomobillarni ko'rsatkichlarini aniq bilish qiyin. Ayni bir vaqtda yo'lni bir necha yil oldinga hisoblangan ortiqcha mustahkamlik zahirasi bilan qurish iqtisodiy jixatdan maqsadga nomuvofiqdir. Shuning uchun avtomobil gabaritlariga va

ulardan tushadigan og'irliklarga me'yorlar ishlab chiqariladi. Avtomobil sanoati bu me'yorlarga rioya qilishi va avtomobil yo'llarining elementlariga belgilangan me'yorlar moslashtirilishi shart [2].

Umumiy foydalanuvdagi avtomobil yo'llari o'zlarining xalq xo'jaligidagi ma'muriy va madaniy ahamiyatiga ko'ra bir nechta guruhlariga bo'linadi.

Xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yo'llar davlatlar poytaxtlarini eng muhim sanoat va madaniyat markazlarini bog'laydi, qo'shni mamlakatlar bilan transport va sayyoxlik aloqalarini ta'minlaydi, viloyat markazlarini o'zaro va qo'shni viloyatlarning yirik markazlari bilan bog'laydi, I va II klass aeroportlariga, I va II guruh daryo va dengiz portlariga, oromgohlarga va qo'riqxonalariga, mamlakat ahamiyatiga ega bo'lgan tarixiy va madaniy yodgorliklarga kelish yo'llari bo'lib xizmat qiladi.

Davlat ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llar respublika poytaxtni aholisi 100 mingdan 500 minggacha bo'lgan shaharlar bilan, bu shaharlarni esa tumanlarning ma'muriy markazlari bilan bog'laydi. Mahalliy ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llar viloyatlarning markazlari va viloyatlarni aholisi 10 mingdan 100 minggacha bo'lgan tuman markazlari va punktlar bilan birlashtiradi, qisqa kelish yo'llarini umumdavlat va respublika ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llarga, viloyat ahamiyatiga ega bo'lgan ob'ektlarga bog'laydi.

Jamoa xo'jaliklarining va boshqa qishloq xo'jalik korxonalarining ichki yo'llari markaziy hovlilarini ularning bo'limlari, brigadalari, fermalari, dala shiyponlari va boshqa qishloq xo'jalik ob'ektlari bilan bog'laydi [3].

Xulosa qilib aytganda, O'zbekiston Buyuk Ipak yo'li an'analari zahirida Shimol, Janub, Sharq va G'arbga chiqadigan darvozalarga ega bo'lmoqda. Zero, hech bir mamlakat aloqa yo'llarini, avtomobil, havo va temiryo'l tarmog'ini rivojlantirmay turib, taraqqiyotga erisha olmagan. Hech shubha yo'qki, Markaziy Osiyo davlatlarinig bu sohadagi bahamjihat xarakati kelajakda qudratli va buyuk davlatga aylanishimiz, ko'hna Turkiston zaminda yashayotgan barcha xalqlarning farovon turmushi uchun barqaror zamin yaratadi hamda qadimiy Buyuk Ipak yo'li orqali shakllangan an'anaviy aloqalarimizga umrboqiylik baxsh etadi.

#### **Adabiyotlar:**

1. Xudayqulov R.M., Maxmudova D.A. Avtomobil yo'llari. Darslik. – Toshkent: 2019 yil. 234b.
2. Ipak yo'li afsonalari. Toshkent, "Fan", 1993 y.
3. V.F.Babkov, O.V.Andreyev "Avtomobil yo'llarini qidiruv va loyihalash" I-qism. Toshkent – 2014 yil. 526 b.