

ЎЗБЕКИСТОНДА АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИНИ ЛОЙИХАЛАШТИРИШНИНГ ТАШКИЛИЙ-ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАРИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ МАСАЛАЛАРИ

Амирбек Алижон ўғли КЕНЖАЕВ

доцент в.б.

сиёсий фанлар бўйича (PhD) фалсафа доктори

Тошкент давлат юридик университети

Тошкент, Ўзбекистон

amirbekkenzaev@gmail.com

Аннотация

Мақола Ўзбекистондаги автомобиль йўллари қурилиши ва таъмирланиши соҳасидаги норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар кўриб чиқилган, соҳадаги тенденциялар, қонунчилик ҳужжатларидаги камчиликлар ва уларни самарали бартараф этиш йўлларига эътибор қаратилган. Замонавий адабиётлар, таҳлилий ва статистик маълумотлар, хорижий давлатлар тажрибаси ва экспертлар фикрини таҳлил қилиш орқали автомобиль йўллари қуриш ва таъмирлашда юзага келаётган муаммолар ҳамда уларнинг ҳуқуқий ечими ҳақидаги масалалар ўрганилган. Натижалар давлат органлари учун Ўзбекистонда автомобиль йўллари қурилиши соҳасидаги амалдаги камчилик ва муаммоларни бартараф этиш мақсадида қонунчилик ҳужжатларига таклифлар ишлаб чиқишга қаратилган.

Таянч сўзлар: автомобиль йўллари, қонунчилик ҳужжатлари, давлат сиёсати, стратегик ёндашувлар.

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В УЗБЕКИСТАНЕ

Амирбек Алижон ўғли КЕНЖАЕВ

и.о. доцента

доктор философии по (PhD) политическим наукам

Ташкентский государственный юридический университет

Ташкент, Узбекистан

amirbekkenzaev@gmail.com

Аннотация

В статье рассматриваются нормативно-правовые акты в области строительства и ремонта автомобильных дорог в Узбекистане, рассматриваются тенденции в отрасли, недостатки законодательных актов и пути их эффективного устранения. На основе анализа современной литературы, аналитических и статистических данных, опыта зарубежных стран и экспертного мнения исследование переходит к изучению проблем, возникающих при строительстве и ремонте автомобильных дорог, и их правовому решению. Результаты направлены на разработку предложений к законодательным актам для государственных органов с целью устранения существующих недостатков и проблем в сфере строительства автомобильных дорог в Узбекистане.

Ключевые слова: автомагистраль, законодательство, государственная политика, стратегические подходы.

Ҳар бир давлатда автомобиль йўллари лойиҳалаштирилиши, қурилиши ва фойдаланиши соҳаси иқтисодий ўсишга бевосита таъсир қилувчи омил ҳисобланади. Автомобиль йўллари мамлакат ҳудудлари ўртасидаги савдо-иқтисодий муносабатларни таъминлайди ва давлатнинг минтақадаги интеграциясини кучайтиради ҳамда жаҳон транспорт коридорларига чиқиши учун шарт-шароитлар яратади. Қолаверса, автомобиль йўлларининг логистикадаги аҳамиятидан келиб чиқиб, уларни мамлакат хавфсизлиги ва барқарорлигини сақлашдаги алоҳида ўрнини ҳам таъкидлаб ўтиш жоиз.

Автомобиль йўллари соҳаси Ўзбекистон мустақилликка эришган даврдан бошлаб давлат сиёсатининг муҳим йўналишларидан бирига айланди. Мамлакатнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиши кўп жиҳатдан айнан автомобиль йўлларига боғлиқдир. Мустақиллик йилларида автомобиль йўлларини лойиҳалаштириш, қуриш ва таъмирлаш соҳаларидаги муносабатларни тартибга солиш мақсадида бир қатор норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилинди. Хусусан, Ўзбекистон Республикасининг “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги 2007 йил 3 октябрь ЎРҚ-117-сон қонуни, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг “Ўзбекистон Республикаси Транспорт вазирлиги ҳузуридаги Автомобиль йўллари қўмитаси тўғрисидаги низомни тасдиқлаш ҳақида”ги 2020 йил 19 май 295-сон ва “Автомобиль йўллари соҳасида очиклик стандартларини жорий этиш ва соҳада жамоатчилик назоратини кучайтириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги 2022 йил 2 февраль 49-сон қарорлари ҳамда бошқа қонунчилик ҳужжатлари шулар жумласидандир.

Бугунги кунда, автомобиль йўлларининг Ўзбекистон учун аҳамиятини 2026 йилнинг 26 декабрида Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.Мирзиёев Олий Мажлис ва Ўзбекистон халқига йўллаган Мурожаатномасидан ҳам кўришимиз мумкин. Мурожаатномада автомобиль йўлларининг сифатини яхшилаш, транзит салоҳиятини янада ошириш

мақсадида беш йиллик дастур амалга оширилиши таъкидланди. Бунда Андижон билан Қўнғиротни, Тошкент билан Термизни, Самарқанд билан Шаҳрисабзни, Олот билан Сариосиёни боғлайдиган, узунлиги 4 минг километр магистрал йўллари халқаро талабларга мос “автобан”ларга айлантириш режалаштирилди. 2026 йилнинг ўзида Қорақалпоғистон, Бухоро, Қашқадарё ва Сурхондарё худудидан ўтган умумий фойдаланишдаги 300 километр йўлларда реконструкция ишлари якунланиши белгиланди. Давлат раҳбари энди йўллари лойиҳалаштиришда аҳолининг фикри, транспорт катновининг атроф-муҳитга таъсирини инобатга олиш, пиёдалар учун “тўсиксиз” муҳит яратиш бўйича қатъий талаблар қонун даражасида мустаҳкамланишини айтиб ўтди. Қолаверса, йўл қурилишига илғор технология ва стандартларни жорий этиш мақсадида миллий парламент томонидан “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги қонунни янги таҳрирда қабул қилишда йўллари режалаштириш тизимини назарда тутиш мақсадга мувофиқ бўлиши қўшимча қилинди.

Ю. Краснощёков ва бошқалар (2016) ўз тадқиқотларида автомобиль йўллари ҳаётий циклининг барча босқичлари (режалаштириш, моделлаштириш, лойиҳалаш, қуриш ва эксплуатация қилиш)да уларнинг муаммоларини ўрганишни тизимли ёндашув ва услублар асосида олиб борилиши кераклигини таъкидлашади. Уларнинг фикрича, автомобиль йўллари соҳасидаги муаммоларни алоҳида ўрганиб бўлмайди, автомобиль йўллари лойиҳалаш ва қуришдан тортиб, уларнинг эксплуатациясигача бўлган босқичларда йўлларнинг сифати ҳамда хавфсизлик кўрсаткичларига таъсир этувчи омилларни бир-бири билан алоқадорликда таҳлил қилиниши керак [2].

Мажид Н.Ал-Шаибани томонидан олиб борилган тадқиқотда автомобиль йўллари сифати ва хавфсизлик талабларига жавоб бериши юзасидан қонунчиликда аниқ нормалар ўрнатилиши зарур эканлиги таъкидлаб ўтилади. Олимнинг фикрларига кўра, давлат ҳокимияти органлари автомобиль йўллари талаб даражасида сақлаш учун масъул шахсларни

ҳамда уларнинг йўлларни соз ҳолатда сақлаш юзасидан жавобгарлигини миллий қонунчиликда аниқ белгилаши лозим. Автомобиль йўллари соҳасида айнан давлат ҳокимияти органи асосий субъект сифатида ташаббус кўрсатиши асослантирилган [5].

Айрим олимлар ва мутахассислар давлатларда автомобиль йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва таъмирлашдаги асосий ташкилий-ҳуқуқий камчиликлар сифатида йўлга масъул бўлган ягона шахснинг мавжуд эмаслигини ҳамда қонунчилик ҳужжатларида соҳани тизимли тартибга солиш имконини йўққа чиқарувчи фрагментар нормалар мавжудлигини келтиришади. Уларнинг таъкидлашича, қонунчилик ҳужжатларидаги ноаниқликлар, ваколатли давлат ҳокимияти органларининг мажбуриятлари аниқ ифодаланмаганлиги ва ҳаволаки нормаларнинг мавжудлиги амалиётда автомобиль йўлларининг ҳолати ёмонлашишига олиб келади. Бунинг ечими сифатида автомобиль йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва таъмирлаш соҳасидаги қонунчилик ҳужжатлари нормаларини доимий равишда такомиллаштириб бориш ҳамда уларда давлат ҳокимияти органининг мажбуриятларини аниқ белгилаш таклиф этилади [6].

Бугунги кунга келиб, автомобиль йўллари инсоният ижтимоий-иқтисодий ҳаётидаги ажралмас воситага, давлатлар учун эса иқтисодиёт ва мудофаа салоҳиятини барқарор сақлаш воситасига айланиб бўлди. Автомобиль йўллари дунёнинг барча давлатларида стратегик аҳамиятга эга бўлган масалалардан бири бўлиб қолмоқда.

Сўнгги маълумотларга кўра, дунё бўйлаб 64 млн кмдан ортиқ автомобиль йўллари қурилган. Ҳиндистон (6 ярим млн км), АҚШ (6,5 млн км), Хитой (5,5 млн км), Бразилия (2 млн км), Россия (1,5 млн км), Япония (1,2 млн км), Франция (1 млн км), Канада (1 млн км), Австралия (977 минг км) ва Мексика (836 минг км) каби давлатлар автомобиль йўллари узунлиги бўйича дунёда етакчи ҳисобланишади. Ўзбекистон мазкур кўрсаткич бўйича 209 минг км автомобиль йўлларига эга бўлиб, дунё давлатлари ичида 32 ўринни эгаллаб келмоқда [3].

Ўзбекистон Республикаси Миллий статистика қўмитасининг маълумотларига кўра, 2023 йилнинг 1 январь ҳолатига, Ўзбекистонда умумий фойдаланишдаги автомобиль йўлларининг узунлиги 42,9 минг км.ни ташкил этган ва МДХ давлатлари орасида автомобиль йўлларининг узунлиги бўйича тўртинчи ўринни эгаллаган [4].

Айрим миллий олимларимиз Ўзбекистонда автомобиль йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва таъмирлаш соҳаси муаммолари юзасидан тадқиқотлар олиб боришган. Хусусан, Д. Ибрагимова ўз тадқиқотида Ўзбекистондаги автомобиль йўллари соҳасидаги айрим муаммолар ва уларнинг ечимларига тўхталиб ўтган. Бунда, мутахассис томонидан Ўзбекистонда йўл қурилиши ва таъмирланиши соҳасида бир қатор муаммолар ва вазифалар мавжудлиги, яъни, йўл соҳасига, жумладан, давлат-хусусий шериклик орқали жалб қилинган инвестицияларни реализация қилиш талаб даражасида эмаслиги таъкидлаб ўтилади. Мутахассис Ўзбекистонда йўл қурилиши ва таъмирлаш соҳасидаги муаммоларнинг ечими юзасидан ҳам айрим таклифларни илгари сурган, хусусан:

- транспорт инфратузилмаси объектларини лойиҳалаш, қуриш ва улардан фойдаланиш соҳасида йўллардаги тирбандликни камайтириш учун халқаро тажрибани ўрганишни ҳисобга олган ҳолда янги ёндашувларни қўллаш (юқори тезликдаги йўл ўтказгичлар, ер усти метроси, йўл ўтказгичлар, кўприклар, тоннеллар ва бошқаларни қуриш);

- давлат-хусусий шериклик асосида шаҳарлар ва вилоят марказларида автостанциялар ва автовокзаллар, шунингдек, йўл бўйидаги инфратузилма объектлари қурилишини кўпайтириш;

- йўл инфратузилмасига тушадиган юкламани камайтириш мақсадида янги халқаро, шаҳарлараро ва туман ичидаги оптимал транспорт йўналишларини жорий этиш ва муқобил пуллик йўллар тармоғини яратиш учун замонавий транспорт воситаларини сотиб олиш;

– умумий фойдаланиш йўлларидаги йўловчи ташиш фаолиятини реал вақтда онлайн мониторинг қилиш ҳамда ушбу тизимни шошилиш хизматлар билан интеграциялаш [1].

2023 йилнинг сентябрь ойида Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.Мирзиёев раислигида автомобиль йўллари инфратузилмасини яхшилаш масалаларига бағишланган селектор йиғилишида соҳадаги айрим тизимли муаммоларга эътибор қаратилган эди. Асосий камчиликлардан бири сифатида қурилатган йўлларнинг сифати пастлиги ва янги қурилган йўллар тезда ёмонлашиши ва таъмир талаб ҳолатга келиши таъкидлаб ўтилди. Йўлларни лойиҳалаш стандартлари минтақаларнинг ўлчами ёки иқлим шароитини инобатга олмаслиги ва барча турдаги йўллар учун битта шаблон дизайни қўлланилгани сабабли, лойиҳалаш стандартларини такомиллаштириш таклиф этилди. Қолаверса, автомобиль йўллари лойиҳаларида йўл бўйидаги инфратузилма ҳисобга олинмаслиги, савдо ва хизмат кўрсатиш объектларининг аксарияти тасодифий жойлашишига олиб келиши ҳам қўшимча қилинди.

Селектор йиғилиши давомида яна бир тизимли муаммо сифатида йўл талаблари техник инспекторларни йўлларнинг сифатини текшириш ўрнига пудратчи ҳужжатларини ўрганишга кўп вақт сарфлашга мажбур қилаётгани ва йўл қурилишида замонавий ускуналарни бошқара оладиган малакали кадрлар етишмаслиги ҳам айтиб ўтилди.

Автоматлаштирилган йўл мониторинги тизимининг йўқлиги сабабли, йўллардаги юк ҳақида объектив маълумотлар мавжуд эмаслиги ва рухсат этилган ўқ юкидан ошиб кетадиган транспорт воситалари йўлларда ҳаракатланаши ҳам тизимли муаммолар сифатида санаб ўтилди [7].

Ҳақиқатдан ҳам, бугунги кунда Ўзбекистондаги автомобиль йўлларининг сифати, стандартларга жавоб бериши ва йўлларни ўз вақтида, тезкор таъмирлаш бўйича муаммолар мавжуд.

Автомобиль йўлларининг сифати ҳақида гапирадиган бўлсак, бу масалада хорижий давлатлар тажрибасига назар ташлаш ҳам ўринлидир.

Турли халқаро рейтинглар (масалан, “Quality of road infrastructure” ёки “Road Quality Index”)га мувофиқ, автомобиль йўллари сифати бўйича Сингапур, Нидерландия, Швейцария, Япония, Франция, Португалия, Корея Республикаси ва АҚШ каби давлатлар дунёда етакчилик қилишади.

Мазкур давлатларда автомобиль йўллари соҳасига йирик сармоялар йўналтирилади, йўллارни қуриш ва таъмирлаш ишлари режага асосан доимий тарзда олиб борилади ҳамда таъмирлаш ишларини олиб бориш учун йўлларда транспорт воситалари оқими кам бўлган, масалан, тунги вақтлар танланади. Бундан ташқари, транспорт оқимини мониторинг қиладиган ва транспорт воситалари оқимини яхшилайдиган “smart” тизимлар жорий қилинган (БАА, Хитой), автомобиль йўллари соҳасида пухта ишлаб чиқилган қонунчилик базаси яратилган (Сингапур), табиий ва техноген офатлар пайтида автомобиль йўлларини бошқариш ҳамда офатлар таъсиридан сўнг уларни тезда қайта тиклаш тизимлари (intelligent transport systems (ITS) ишлаб чиқилган (Япония) [8].

Ўзбекистонда автомобиль йўллари қурилиши ва таъмирланиши соҳасидаги қонунчилик ҳужжатларида айрим камчиликлар кузатилмоқда. Бир неча йиллар давомида амалдаги “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги ЎРҚ-117-сон қонунни янги таҳрирда қабул қилиш бўйича давлат ҳокимияти органлари томонидан тегишли ишлар олиб борилмоқда, 2025 йилнинг сентябрь ойида Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси Қонунчилик палатаси Ўзбекистон Республикасининг янги таҳрирдаги “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги қонунни мақуллаб, Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси Сенатига юборди.

Ўзбекистон Республикасининг амалдаги “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги 2007 йил 2 октябрь ЎРҚ-117-сон қонунининг 15-моддаси “автомобиль йўлларини таъмирлаш ва сақлаш” масалаларига бағишланган бўлиб, ушбу модданинг биринчи хатбошида “автомобиль йўлларини таъмирлаш ва сақлаш мазкур йўллар қайси юридик ва жисмоний шахслар ихтиёрида бўлса, ўша юридик ва жисмоний шахслар томонидан

таъминланиши” белгиланган. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2024 йил 30 декабрдаги 901-сон қарори билан тасдиқланган Автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш ишлари таснифининг 2-бобида автомобиль йўллари таъмирлаш ва сақлаш юзасидан умумий нормалар белгилаб ўтилган. Аммо, автомобиль йўллари қуриш ва таъмирлаш ишларини куннинг қайси вақтида ўтказишга устуворлик бериш масаласига аниқлик киритилмаган.

АҚШ, Канада, Япония, Германия, Франция, Буюк Британия, Нидерландия, Австралия, Сингапур каби давлатларда автомобиль йўллари қуриш ва таъмирлаш ишлари асосан тунги, йўлларда ҳаракат оқими кам бўлган вақтларда ўтказилади. Бундай амалиётнинг бир қатор афзалликлари бор. Хусусан, тунда автомобиль йўллари таъмирлаш ишларини олиб бориш ҳаракат оқимига минимал таъсир ўтказади, иқтисодий йўқотишларга олиб келмайди, ёз ойларида ишларни нисбатан салқинроқ бўлган вақтда ўтказиш имконини беради.

Ҳозирча, Ўзбекистонда автомобиль йўллари соҳасидаги амалдаги қонунчилик ҳужжатларида ҳам, лойиҳаси 2024 йилнинг май ойида жамоатчилик муҳокамаси учун эълон қилинган янги таҳрирдаги “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикаси Қонунида ҳам йўлларни лойиҳалаштиришда аҳолининг фикри, транспорт қатновининг атроф-муҳитга таъсирини инобатга олиш, пиёдалар учун “тўсиқсиз” муҳит яратиш бўйича қатъий талаблар белгиланмаган. Қолаверса, амалдаги норматив-ҳуқуқий ҳужжатларда Ўзбекистоннинг иқлим шароитлари ва ҳаракат оқимини инобатга олган ҳолда, автомобиль йўллари қуриш ва таъмирлаш вақтини белгилаш бўйича аниқ нормалар мавжуд эмас.

Истиқболда Ўзбекистон халқаро транспорт коридорларига чиқиш ва халқаро юк айланмаларида фаол иштирок этишни ўз олдидаги стратегик вазифалардан бири сифатида белгилаб олган. Ушбу мақсадга эришиш учун, албатта, мамлакат ҳудудидаги автомобиль транспорти инфратузилмаси халқаро стандартлар даражасида такомиллаштирилиши зарур.

Бундан ташқари, Ўзбекистоннинг узок истикболдаги режалари каторида мамлакат ҳудудида пулли автомобиль йўллари ва “автобанлар” қуриш, уларнинг сонини ошириш каби мақсадлар ҳам мавжуд. Пулли автомобиль йўллари ва “автобанлар”да ҳаракат тезлиги ҳамда бошқа бир қатор йўл ҳаракати хавфсизлиги билан боғлиқ қоидаларнинг ўзига хослиги Ўзбекистон шароитида янгилик бўлиши мумкин.

Буларнинг барчаси, Ўзбекистоннинг автомобиль йўллари соҳасидаги амалдаги қонунчилик ҳужжатлари ва йўл ҳаракати қоидаларига тегишли ўзгартиш ва қўшимчалар киритилишини тақозо этади.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР:

1. Ибрагимова Д. Трансформация транспортной системы Узбекистана // *Iqtisodiyot: tahlillar va prognozlar*, 2021. – № 1 (12).
<https://imrs.uz/files/publications/ru/224859.pdf>
2. Краснощёков Ю.В. Автомобильные дороги как системы // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии, 2016. – №6 (52). – С. 67-71.
3. Рейтинг протяжённости автомобильных дорог в мире.
<https://svspb.net/danmark/dorogi.php>.
4. Ўзбекистон МДХ давлатлари орасида автомобиль йўллари узунлиги бўйича 4-ўринда (2023). <https://xs.uz/uzkr/post/ozbekiston-mdh-davlatlari-orasida-avtomobil-jollari-uzunligi-bojicha-4-orinda-2>
5. Majed N. Al-Shaibani (2024). The Legal Responsibility Resulting from Deteriorating Road Conditions in the Kingdom of Saudi Arabia. *International Journal of Criminal Justice Sciencies (IJCJS)*, Vol. 19(1): 388–410. ISSN: 0973-5089. DOI: 10.5281/zenodo.19122.
6. Nguyen, D., Pham, T. T., & Do, V. T. (2022). Road Maintenance Administration in Viet Nam: Problems and Solutions. *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, 12(5), 39-52.

7. Road sector to develop based on new approaches (2023).
https://www.uzdaily.uz/en/road-sector-to-develop-based-on-new-approaches/?utm_source=chatgpt.com.

8. TOP 10 Countries by Road Quality Index (2025).
https://statranker.org/economy/top-10-countries-by-road-quality-index-2025/?utm_source=chatgpt.com.