

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIIY VA O‘RTA MAXSUS TA‘LIM VAZIRLIGI**

**TERMIZ DAVLAT UNIVERSITETI
TABIIY FANLAR FAKULTETI
GEOGRAFIYA KAFEDRASI**

TRANSPORT GEOGRAFIYASI
FANIDAN
MA‘RUZALAR MATNI

Tuzuvchi: A.Choriyev

Termiz-2018

Mavzu: Transport geografiyasi kursining predmeti, maqsad va vazifalari. Transport geografiyasining fanlar tizimida tutgan o'рни

Reja:

1. Transport geografiyasining ilmiy-tadqiqot ob'ekti va predmeti, maqsadi va vazifalari.
2. Transport iqtisodiy geografik tadqiqotlarning ob'ekti sifatida.
3. Transportni geografik o'rganishning o'ziga xos xususiyatlari.
4. Transport geografiyasi zamonaviy iqtisodiy geografiyaning muhim tarmog'i sifatida.
5. Transportni geografik fanlar tizimida tutgan o'рни va roli.
6. Transportning xo'jalik ahamiyati va milliy iqtisodiyotda tutgan o'рни

Tayanch so'zlar: *transport, xalq xo'jaligi, ishlab chiqarish, geografik fanlar, milliy iqtisodiyot, mintaqaviy siyosat.*

Transport tarmog'i xalq xo'jaligida alohida ahamiyatga egadir. Ilmiy adabiyotlarda transport moddiy ishlab chiqarish sohasining uchinchi muhim tarmog'i, aloqa tizimi bilan birgalikda xalq xo'jaligining "qon tomiri" sifatida tavsiflanadi. Shu bilan birga transport sohasi biron moddiy mahsulot ishlab chiqarish bilan shug'ullanmaydi. Binobarin bu soha nega moddiy ishlab chiqarish tarmoqlari qatoriga kiritilishi kerak degan haqli savol tug'iladi. Albatta transport tarmog'ini nomoddiy ishlab chiqarish sohalari qatorida xizmat ko'rsatish tarmog'i sifatida tavsiflash maqsadga muvofiqdek tuyuladi. Lekin, bizga ma'lumki, transport geografik mehnat taqsimotining asosidir. Yularni tashish hajmi va tizimi iqtisodiyotning tizimi va rivojlanish darajasini, yuk tashish va transport to'ri geografiyasi esa ishlab chiqarish kuchlarining joylashuvini belgilaydi. Transportning o'zi, korxonalar, tarmoqlar va iqtisodiy rayonlar va shu bilan birga mamlakatlarning ishlab chiqarish ixtisoslashuvi va mahsulot savdosiga muvofiqlashgan holda ishlab chiqarish kuchlarining joylashuviga faol ta'sir ko'rsatadi. Transport sohasi bo'lmay turib, ishlab chiqarish bilan mahsulot va xizmatlar iste'moli o'rtasidagi bog'liqlikni, kishilarning o'zaro aloqasini tasavvur qilish mumkin emas. Binobarin, transport va aloqa qadimdan uzviy bog'liqlikda rivojlanib kelgan va kishilik jamiyatining tarixiy taraqqiyotida alohida ahamiyatga ega bo'lgan. Ayni vaqtda bu ikki tarmoq jahon xo'jaligi va iqtisodiyotining eng muhim tarmoqlaridan hisoblanadi va milliy, mintaqaviy, jahon bozorining yaxlit shakllanishiga asosiy ta'sir ko'rsatadi. Ilmiy,

texnik ixtirolar va kashfiyotlarning eng samarali natijalari ushbu tarmoqlarga tatbiq etilmoqda, zero ishlab chiqarish mahsulotlarini sotish va ayirboshlash, kishilarning turli maqsadlarda hududiy harakatlanishi, axborot almashinuvi qadim zamonlardan beri kishilarning tuganmas zaruriyati bo'lib kelgan.

Transport va aloqa tarmoqlarining vositalari, foydalanish usullari jamiyat taraqqiyotining turli bosqichlarini bevosita aks ettiradi, inson tafakkurining yutuqlari ushbu vositalarning takomillashuvi jarayonida namoyon bo'ladi.

Transport va aloqa tarmoqlarining taraqqiy etishi ilm – fanning rivojlanishi va texnika takomillashuvi bilan chambarchas bog'liqdir. Qadimgi va o'rta asrlarda xalqaro va mintaqaviy transport aloqalari karvon yo'llarining faoliyati bilan belgilanadi. Transport vositalari quruqlikda otlar, tuyalar hamda aravalar bo'lgan. Buyuk geografik kashfiyotlar dengiz transportining ahamiyatini nihoyatda oshirib yubordi. Sanoatning yuksalishi va xalqaro munosabatlarda savdo-sotiqning muhim o'ringa chiqishi, XVIII-XIX asrlarda turli mintaqalarning ishlab chiqarish ixtisoslashuvi, ular o'rtasidagi mahsulot ayirboshlash va sotishning faollashtirdi. Shu bilan bir qatorda bu jarayon arzon xom-ashyo va ishchi kuchiga ehtiyoj tug'dirdi. Natijada mintaqalar va davlatlar o'rtasida nafaqat tayyor mahsulot, balki xom-ashyo va mehnat resurslarining almashinuvi ham kuchaya boshladi. Bu holat transportning taraqqiy etishiga sabab bo'ladi. Shunday qilib, XVIII asr oxiri va XIX asr boshida avtomobil va temir yo'l, XIX asr oxirida quvur, XX asr boshida havo transporti shakllandi va rivojlandi.

Transport turlarining shakllanishi davomida texnik imkoniyatlarni oshirish ustida ham tinmay ish olib borildi. Bu jarayon fandagi yutuqlardan samarali foydalanish natijasidir. Bug' dvigatelining ixtiro qilinishi dengiz va daryolarda yelkanli kemalar o'rniga bug' bilan ishlaydigan, oldiniga g'ildirakli, keyinchalik parrakli, so'ngra dizel dvigatelli paroxodlarning qo'llanilishiga olib keldi. 1789 yilda ixtiro qilingan bug' bilan yuradigan arava o'rniga gaz, so'ngra benzin bilan ishlaydigan ichki yonuv dvigateligaga ega avtomobillar ixtiro qilindi. Temir yo'llarda parovozlar o'rniga dizel dvigatelli teplovozlar, elektrovozlar kirib keldi, turbinali samolyotlar turboreaktiv dvigatelli samolyotlar bilan almashdi.

Xalqaro va ichki transport yo'llarining rivojlanishi dunyo siyosiy, iqtisodiy va ijtimoiy o'zgarishlari bilan mushtarakdir. Miloddan oldingi II asrda shakllangan Buyuk Ipak yo'li Buyuk geografik kashfiyotlar davriga qadar eng yirik va muhim yo'nalish bo'lib kelgan. Hindistonga dengiz yo'lining ochilishi va Amerikaning kashf etilishi bilan bir qatorda Yer shari aylanasi bo'ylab sayohatlar dengiz yo'llarining ahamiyatini oshirib, quruqlik yo'llaridagi savdo va aloqa yo'llari texnika taraqqiy eta boshlagan XVIII asrga qadar o'z ahamiyatini yo'qotdi. Yuqorida ta'kidlab o'tilgan bug' mashinasi va bug' dvigatelinining ixtiro etilishi, mashinasozlik sanoatining rivojlanishi quruqlik transportining texnik vositalarini ixtiro etishga keng yo'l ochdi va natijada temir yo'llar, avtomobillar va boshqa transport va aloqa vositalaridan foydalanish xalq xo'jaligida transport tarmog'ining shakllanishiga olib keldi.

Transport tarmog'ining jahon xo'jaligidagi o'rni ayni vaqtda shu qadar muhimki, mamlakatlarning iqtisodiy-ijtimoiy, siyosiy-madaniy rivojlanishi transport turlari, yo'llar va vositalari bilan qanchalik ta'minlanganligiga bog'liq bo'lib qolgan.

Bugungi kunda dunyo bo'yicha turli transport turlarining o'zaro biri – birini to'ldirib boruvchi – **jahon transport tizimi** shakllangan va bu tizimning uzluksiz ishlashi, yangilanib borishi ilmiy va amaliy jihatdan taqozo qilinadi.

Transport tizimining hududiy joylashuvi va xususiyatlarini o'rganish natijasida **transport geografiyasi** fani rivojlangan. Bu - iqtisodiy geografiyaning bir yo'nalishi bo'lib, transport va yuk tashishning hududiy joylashuvi, qonuniyatlari, transportning mamlakatlar va regionlardagi tabiiy sharoit va resurslar, aholi va xo'jalik tarmoqlariga muvofiq ravishda hududiy – xo'jalik majmualari tarkibida rivojlanish shart – sharoitlari va xususiyatlarini o'rganuvchi sohadir. Transport geografiyasi transportning tarmoq sifatidagi quyidagi muhim xususiyatlarini namoyon qiladi:

a) tabiiy muhitning alohida elementlaridan tabiiy aloqa yo'llari yoki sun'iy aloqa yo'llariga asos sifatida foydalanish;

b) transportning asosan chiziqli joylashuvi; bu - sanoatda nuqtali va qishloq xo'jaligida areal tipda joylashuvidan tubdan farq qiladi;

v) texnik – iqtisodiy aloqalarning boshqa tarmoqlar bilan aloqalarda universalligi;

g) transportning hududiy – geografik mehnat taqsimoti moddiy asosi sifatidagi roli;

d) sanoat va qishloq xo‘jaligi uchun tipik bo‘lgan tarmoqli bo‘linishdan farqli o‘laroq, transportning maxsus turlarga (quruqlik, suv va havo transporti) bo‘linishi;

e) turli tabiiy va sun‘iy aloqa yo‘llaridan foydalanishga bog‘liq transport turlarining o‘zaro tafovutlari;

j) butun xo‘jalik tizimi va boshqa sohalarning joylashuviga ta’sir ko‘rsatuvchi maxsus narxlarning (tariflar, fraxtlar) shakllanishi.

Transport geografiyasi umumiy transport geografiyasi, alohida transport turlari geografiyasi va mintaqaviy transport geografiyasi kabi yo‘nalishlarga bo‘linadi. Umumiy transport geografiyasi yo‘nalishida quyidagilar:

a) transportning rivojlanish va tipologiyasi tarixiy qonuniyatlari;

b) tabiiy muhitning alohida komponentlari (relef, daryolar, iqlim va b.) va landshaft majmualarining transportga ta’siri;

v) mamlakatlar va iqtisodiy rayonlar iqtisodiyotida transportning roli va salmog‘i, uning ta’sirida xo‘jalikning hududiy joylashuvi, rayonlar ixtisosashuvi, hududiy – geografik mehnat taqsimoti chuqurlashuvining namoyon bo‘lishi;

g) hududiy transport - iqtisodiy aloqalar;

d) yuk va yo‘lovchi tashishning geografik muammolari;

e) transportni rayonlashtirish masalalari, kabilar o‘rganiladi.

Alohida transport turlari geografiyasi quruqlik (temir yo‘l, avtomobil, arava, yuk tashuvchi hayvonlar), suv (daryo, ko‘l, dengiz), havo hamda uzluksiz (quvur va konveyer) transportlari muammolarini o‘rganadi. Shuningdek, transportning alohida turiga elektr energiyasini simlar orqali uzatish (elektron transport)ni kiritadilar.

Mintaqaviy transport geografiyasi:

a) yirik mintaqalar, mamlakatlar, va qit’alar transport tizimi;

b) aloqa yo'llarining alohida yo'nalishlari va ularning ta'sir doirasi, shahar atrofi yo'llar to'ri va yirik shaharlarning ta'sir doirasi, transport tugunlari va portlar hamda ularning ta'sir doiralari;

v) transport va portlardagi transport inshootlari va uskunalarining ichki joylashuvi, korxona va shaharlarning transport tizimi kabilarni o'rganadi.

Transport geografiyasi itiqsodiy geografiyaning bir yo'nalishi sifatida XX asrda shakllandi. Transport geografiyasining asoslari N. N. Baranskiy, S. V. Bernshteyn-Kogan, N. N. Kolosovskiy va T. S. Xachaturov kabi olimlar tomonidan yaratilgan. SHu bilan birga mamlakat transportining rivojlanishi Ye. D. Xanukov, I. V. Nikolskiy, M. I. Galitskiy, S. K. Danilov ilmiy ishlarida, xorij mamlakatlari va jahon transporti G. A. Agranat, S. A. Vishnepolskiy, L. I. Vasilevskiy kabi olimlar tomonidan o'rganildi. G'arb olimlaridan transport sohasining ilmiy asoslari G. Sendler, G. Keller, K. Klaus, E. Ogremba (GFR), S. Berezovskiy, I. Zaleskiy (Polsha), R. Kloze, A. Viagre (Frantsiya), E. Taafe, E. Ulman (AQSH), A. O. Dell, K. Sili (Buyuk Britaniya), G. Aleksanderson (SHvetsiya) tomonidan ishlab chiqilgan.

Transport tizimining hududiy rivojlanishi geografik sharoit omiliga bo'ysinadi va turli hududlarda transportning alohida turlari muhim o'ringa ega bo'ladi. Xususan kema qatnovi uchun qulay iqlimiy sharoit, dengiz oqimlari, qirg'oq chiziqlariga ega bo'lgan mamlakatlarda dengiz transporti, yirik daryolar mavjud hududlarda daryo transporti, yirik dasht va tekislik hududlarida avtomobil va temir yo'llar alohida ahamiyatga ega bo'ladi. Havo transportining rivojlanishi o'ziga xos xususiyatga ega bo'lib, mamlakatning iqtisodiy-ijtimoiy rivojlanishi bilan bog'liq. SHuningdek, neft va gaz kabi qazilma boyliklarga egalik va bu xom-ashyoga bo'lgan ehtiyoj quvur transportining shakllanishiga olib kelgan.

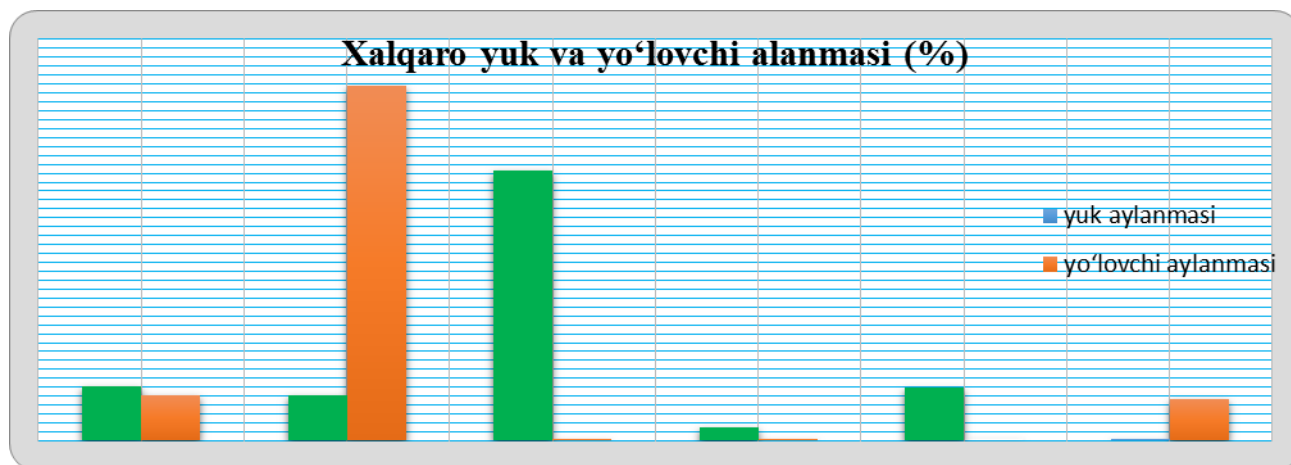
Geografik sharoit omilining ta'sirida va alohida transport turining ushbu omilga muvofiqligi sababli turli mintaqalarda transport turlarining aynan bir turi yetakchi bo'lib qoladi. Masalan, ko'pgina rivojlangan va rivojlanayotgan (birinchi navbatda Lotin Amerikasi mamlakatlari) mamlakatlarda avtomobil transporti asosiy tur hisoblanadi. Rossiya Federatsiyasi, Xitoy va Hindistonda temir yo'l transporti

muhim ahamiyatga ega, janubiy – g'arbiy Osiyo mamlakatlarida neft va gaz zahiralarning ko'pligi tufayli quvur transporti kuchli rivojlangan. Yaponiya, Gretsiya, Indoneziya, Filippin, Chilida dengiz transporti hatto ichki yuk va yo'lovchi tashishda ham yetakchilik qiladi. Ayni vaqtda mamlakatlarning iqtisodiy – ijtimoiy rivojlanish darajasi transport turlarining rivojlanishiga ta'sir etmoqda. Masalan Afg'oniston, Chad, Niger va boshqa tropik Afrika mamlakatlarida temir yo'llar umuman yo'q. Boshqa transport turlari haqida ham shunday misollar keltirish mumkin. Umuman qoloq davlatlarda transport muammosi eng dolzarb hisoblanadi.

Fan texnika inqilobi ta'sirida jahon transport tizimida o'zgarish yuz berdi va xalqaro yuk aylanmasida dengiz, quvur va avtomobil transportining ahamiyati kuchaydi.

Turli transport turlarining ishini tavsiflashda asosan to'rt xil ko'rastkichdan foydalaniladi: tashilgan yuklarning hajmi (tonnada); yuk aylanmasi (tonna - kilometr), transportdan foydalangan yo'lovchi hajmi (yo'lovchi soni); yo'lovchi aylanmasi (yo'lovchi - kilometr). YUk aylanmasi va yo'lovchi aylanmasi asosiy ko'rsatkichlar hisoblanadi. Jahondagi umumiy yuk aylanmasining 3/5 qismidan ko'prog'ini dengiz transporti, yo'lovchi aylanmasining 4/5 qismini avtomobil transporti ta'minlaydi.

Jahon yuk va yo'lovchi aylanmasi tizimi transport turlari bo'yicha quyidagi ulushlarga ega.



11-rasm. Jahon tarmoqlarining xalqaro yuk va yo'lovchi tashishdagi ulushi.

Dunyoda transport yo‘llarining uzunligi bo‘yicha avtomobil transporti birinchi o‘rinda (28 mln km). Bu uning boshqa transport vositalaridan arzonligi va ko‘pchilik tomonidan sotib olish mumkinligi bilan belgilanadi. Ikkinchi o‘rinda dengiz transporti bo‘lib, dunyo okeanining bepoyon kengliklari tufayli 10 500 ming km ni tashkil etadi. Quvur transportida neft quvurlarining uzunligi 760 ming km, gaz quvurlariniki esa 1 200 ming kmni tashkil etadi. Temir yo‘llar uzunligi 1 250 000 km. ga yetadi. Ichki suv transporti yo‘llari (daryo va kanallar) 550 000 km ni tashkil etadi. Shuni ta’kidlash kerakki transport tizimida alohida transport turlarida yuk va yo‘lovchi tashish tannarxi turlicha. Eng arzon tannarxga ega bo‘lgan transport turi dengiz transporti bo‘lsa, eng qimmatlari avtomobil va ayniqsa havo transportidir.

Mavzu bo‘yicha savollar.

1. Aytingchi, transport tarmogini qanday xususiyatlariga ko‘ra moddiy ishlab chiqarish tarmoqlari guruhiga kiritish mumkin?
2. Transport tarmoqlari rivojlanishida qanday omillar ta’sir ko‘rsatadi?
3. Transport tarmoqlari ichida daryo transportining tutgan o‘rniga baho ber-ing.
4. O‘zbekistonda transport tarmoqlarining rivojlanishi haqida ma’lumot ber-ing.

Mavzu: Jahon xo'jaligi rivojlanishida transport va yangi transport yo'llarining ahamiyati.

Reja:

1. Transport vositalarining takomillashuvi jahon xo'jaligi va mamlakatlar aholisining turmush tarzidagi ahamiyati.
2. Zamonaviy transport vositalari.
3. Jahon xo'jaligi rivojlanishida transport yo'llarining ahamiyati.

Tayanch so'zlar: "xalq avtomobili", magnit relsli poezd, tezyurar poezd, okean layneri.

Transport vositalarining takomillashuvi jahon xo'jaligi va mamlakatlar aholisining turmush tarzida katta ahamiyatga egadir. Kishilik jamiyati taraqqiyoti davomida transport vositalaridan samarali foydalanishga uzluksiz harakat qilib kelingan. An'anaviy transport vositalari bo'lgan hayvonlar va aravalar asrlar davomida jamiyat taraqqiyoti bosqichlarida turli darajada mukammallashtirib borilgan. Yuk tashuvchi otlarning yangi zotlari yetishtirilgan, yo'lovchi tashuvchi aravalar qulayligi va yuk tashuvchi aravalar mustahkamligiga doimiy e'tibor qaratib kelingan. Dengiz transportidagi katta yutuqlar Yevropada tezsuzar va chidamli karavella kemalarining qurilishi bilan erishildi. Aynan shunday kemalarda X. Kolumb Amerika qit'asiga yetib bordi, Vasko da Gama Hindistonga dengiz yo'lini ochdi va Fernan Magellan yer aylanasi bo'ylab birinchi sayohatni amalga oshirdi. Ushbu kemalar yevropaliklarga Amerika, Osiyo va Afrika qit'alarida o'z hukmronliklarini o'rnatishga imkoniyat berdi va aytish mumkinki, jamiyat taraqqiyotini yangicha yo'nalishga solib yubordi.

Inson hamisha transport vositalariga tezkorlik, chidamlilik va qulaylik talablarni qo'yib keldi. Bu talablarni amalga oshirish ham o'z qo'lida edi. Binobarin, doimiy izlanish tabiiy vositalar bo'lgan hayvonlarning jismoniy imkoniyatlari, shamol kabilardan tashqari qo'shimcha imkoniyatlarga erishishga olib keldi. YU. G. Saushkinning ta'biri bilan aytganda "insoniyat tabiatda mavjud yangi

energetika bazalaridan foydalanishni o'rgana boshladi". Yuqorida ta'kidlanganidek, bug' mashinasining ixtiro qilinishi va undan foydalanish ishlab chiqarishda yangi energetika bazasini yaratdi va bundan keyingi davrlarda ushbu energetika bazasining qudratliroq variantlarini izlab topishga yo'l ochildi. XIX –XX asrlar kishilik jamiyatining ayni energiya manbalarini kashf etishi va ulardan foydalanishni o'rganib borish davridir. Xo'jalik tarmoqlarining birinchi navbatda, mashinasozlikning rivojlanishi yangi turdagi transport vositalaridan foydalanish, ularni takomillashtirish yo'llarini ko'rsatdi. Ayniqsa FTI, transport yo'llari, vositalari va unga bog'liq ishlab chiqarishning takomillashuviga kuchli ta'sir ko'rsatdi. Bu esa o'z navbatida transport xarajatlarining qisqarishi, aholi harakatchanligi, yuk tashish miqyosi va masofasining keskin oshishi, ishlab chiqarishni hududiy joylashtirishning transport omilining kuchayishiga sabab bo'ldi.

Endilikda inson transport vositalariga qo'ygan talablariga deyarli to'liq erishdi deb hisoblash mumkin, lekin bu talablar hali o'z kuchida turibdi va bu yangi imkoniyatlarga ega transport vositalarini ishlab chiqarishga sabab bo'lmoqda. Tezlik, qulaylik va sifat – bu talablar o'z kuchida turibdi. Barcha transport sohalarida ushbu talablarni qondirish uchun harakat qilinmoqda. Buni tezyurar, qulay, ulkan va mitti, eng yangi texnologik imkoniyatlar bilan jihozlangan avtomobillar, kemalar va poezdlar misolida ko'rishimiz mumkin.

Zamonaviy transport vositalaridan eng ko'p turdagi ko'rinish va vazifalarga ega bo'lgan turi avtomobillardir. Avtomobillar yuk va yo'lovchi tashishdan tashqari, kishilarning shaxsiy mulki, sport turlari vositalari va hokazolardir. Jamiyatning barcha jabhalarida avtomobillar kishilarga doimiy zarur buyumlar qatoriga kirgan. Shuning uchun ham, avtomobillar shakli, ko'rinishi, hajmi, kuchi, bajaradigan vazifalariga ko'ra imkoniyatlari turli – tumandir. Lekin barcha tipdagi avtomobillarga albatta yuqorida ta'kidlangan talablar qo'yiladi. Ayni vaqtda sport avtomobillarining tezligi soatiga 300 km dan oshadi. Bu tezlik kundalik foydalanish uchun ishlab chiqariladgan avtomobillarning ham maksimal tezligi darajasida bo'lib qolmoqda. Binobarin, sport avtomobillarining tezkorligi yanada oshirilishi tabiiy holdir. Yo'lovchi va yuk tashish xizmatidagi avtomobillar minglab kilometr

masofalarni bosib o'tmoqda. Shaxsiy avtomobillarning aqlli texnologiyalar bilan ta'minlanishi qulaylikni yanada oshirdi. Shu bilan birga avtomobillar boshqa transport vositalaridan farqli ravishda ommabop bo'lishi lozimligi ta'kidlanadi. Shunga ko'ra aholining kam ta'minlangan qatlamlari ham sotib olishi mumkin bo'lgan arzonlashtirilgan avtomobillar ishlab chiqarish ustida ish olib borilmoqda. XXI asrning birinchi o'n yilligida "xalq avtomobili" yaratish ustida turli loyihalar tuzildi. Bunday avtomobil birinchi navbatda arzon bo'lishi lozim edi. Hindistonda yaratilgan shunday avtomobillar 2000 dollar turadi. Bu avtomobilning ko'p qismlari keramika va plastikdan yasalgan, xavfsizlik darajasi past bo'lgani uchun ommalashmadi. Jahon moliyaviy va iqtisodiy krizisi tufayli bunday loyihalar to'xtab qoldi. Ayni vaqtda kishilar o'zlari uchun tanish bo'lgan an'anaviy rusumdagi avtomobillarni afzal ko'rmoqdalar. Zamonaviy qulayliklarga avtomobillar ishlab chiqarishda Yaponiya, Germaniya, AQSh, Buyuk Britaniya, Italiya, Frantsiya va Shvetsiya mamlakatlari katta muvaffaqiyatlarga erishganlar. O'zbekiston Respublikasida ishlab chiqarilayotgan avtomobillar ham zamonaviy talabalarga yuqori darajada javob beradi.

Temir yo'l transportida yangicha turdagi texnologiyalarga ega tezyurar poezdlar ishlab chiqarilmoqda. Bunday poezdlar soatiga 500 km gacha harakatlanadilar. Yaponiyada ishlab chiqilgan magnit relsli poezd maksimal tezligi 581 km soatni tashkil etadi. Poezdlarning tezligi yirik shaharlar o'rtasida aloqani kuchaytiradi va ko'p miqdordagi yo'lovchi tashishni qulay yo'lga soladi. Odatdagi tezyurar poezdlar soatiga 250-300 km yo'l bosadi. O'zbekistonda Toshkent-Samarqand yo'nalishida MDH hududida yagona tezyurar "Talgo" rusumidagi poezd harakatlanmoqda.

Tezyurar poezdlar faqat yo'lovchi tashishga mo'ljallangan. Poezdlarda yuk tashish asosan qit'a ichida, mamlakatlararo amalga oshiriladi.

Xalqaro yuklarni tashishda dengiz transportidan keng foydalaniladi. Dengizda tashiladigan turli yuklar ixtisoslashgan kemalarda uzoq masofalarga tashiladi. Dengiz transporti yo'lovchi tashishdagi ahamiyatini yo'qotgan bo'lsada okean va dengizlarda sayohat qiluvchilar uchun mo'ljallangan, barcha qulayliklarga ega

kemalardan rekreatsion maqsadlarda keng foydalaniladi. Ayni vaqtda o'z bortiga 5000 kishigacha qabul qila oladigan okean laynerlari mavjud. Bunday kemalarni suzuvchi shahar deb atash mumkin. Unda kishilarning dam olishi va sayr qilishi uchun barcha qulayliklar mavjud.

Qit'alar o'rtasidagi masofani deyarli yo'qotishga erishgan transport vositasi shubhasiz samolyotlardir. Havo transporti XX asrning boshida shakllangan va shu bir asr davomida ulkan o'zgarishlarga erishdi. Muhim yuklar va yo'lovchilar minglab kilometrlar masofaga bir necha soatda yetkazib boriladi. Bu borada tovushdan tez uchuvchi samolyotlar katta muvaffaqiyatga erishganlar. Fransiya va Buyuk Britaniya hamkorligida ishlab chiqilgan "Konkord" rusumli tovushdan tez uchuvchi samolyot Atlantika okeani ustidan 3 soatda uchib o'tadi. Bunday samolyotlarning uchishi juda qimmatligi uchun ekspluatatsiyadan chiqarilgan. Ayni vaqtda havo transportida ko'proq yo'lovchi tashishga mo'ljallangan samolyotlar ishlab chiqilgan, ularga 300-500 va undan ko'proq yo'lovchi sig'adi. Tezligi soatiga 2300-2500 km bo'lgan samolyotlar loyihalashtirilmoqda.

Mavzu bo'yicha savollar.

1. Aytingchi, zamonaviy transport vositalari qanday xususiyatlarga ega bo'lishi kerak?
2. So'nggi yillarda dengiz transporti bilan bog'liq qanday o'zgarishlar yuz berdi?
3. Zamonaviy transport vositalari orasida elektron transportning tutgan o'rniga baho bering.
4. Mustaqillik yillarida O'zbekistonda zamonaviy transport vositalari orasida qaysi turlari tez su'ratlar bilan rivojlandi?

Mavzu: Quruqlik transporti va uning asosiy turlari.

Reja :

1. Quruqlik transporti turlari.
2. Quruqlik transporti, temir yo‘l transporti, avtomobil transporti, quvur transporti, shosse.
3. Avtomobil transporti.
4. Temir yo‘l transporti.
5. Quvur transporti.
6. Havo transporti. Dunyodagi eng yirik aeroportlar.

Tayanch tushunchalar: Quruqlik transporti, temir yo‘l transporti, avtomobil transporti, quvur transporti, shosse.

Quruqlik transporti turlariga asosan temir yo‘l, avtomobil, quvur transporti kiradi. SHu bilan birga ko‘plab mamlakatlarda ayniqsa, Afrika va Osiyoning iqtisodiy qoloq mamlakatlarida, yuk va yo‘lovchilar ot, eshak, tuya, qo‘tos kabi hayvonlar va ularga qo‘shiladigan aravalar yordamida tashiladi. Bu holat ko‘p jihatdan iqtisodiy qoloqlik va tabiiy geografik sharoit bilan bog‘liq. Masalan, Nepal, Butan, Xitoyning Tibet avtonom rayoni kabi hududlarda baland tog‘ sharoiti, Sahroi Kabir hududida joylashgan mamlakatlarda qumli cho‘l sharoiti asrlar davomida an‘anaviy transport vositalari bo‘lgan hayvonlardan foydalanishni belgilab kelgan. Bunday hududlardan temir va avtomobil yo‘llarini o‘tkazish katta mablag‘ talab etadi. Baland tog‘li hududlarda joylashgan mamlakatlarda avtomobil va havo transporti iqtisodiy jihatdan muhim ahamiyatga ega. Markaziy Osiyo davlatlari ichida Qirg‘iziston va Tojikiston Respublikalari shunday transport xususiyatiga egadir. Lekin mamlakatning iqtisodiy-ijtimoiy rivojlanishi uchun barcha turdagi transport yo‘llarining mavjudligi maqsadga muvofiqdir. Jahon xo‘jaligida quruqlik transport turlari va yo‘llarining rivojlanishi hududiy jihatdan katta tafovutlarga ega. Bu tafovutlar yuqorida ta’kidlanganidek, tabiiy geografik omillar va iqtisodiy rivojlanish darajasi bilan bog‘liq.

Quruqlik transporti turlari mamlakatlar va mintaqalarning iqtisodiy-ijtimoiy, madaniy va siyosiy yuksalishiga katta ta'sir ko'rsatgan.

Quruqlik transportining eng qadimiy turlari albatta yuk va yo'lovchi tashuvchi hayvonlar va aravalardir. Ayni vaqtda bu vositalarning jahon xo'jaligida ahamiyati yo'q.

Avtomobil transporti. Agar quruqlik transportining zamonaviy turlarini tarixiy nuqtai nazardan tavsiflasak, ma'lum bo'ladiki avtomobil transporti temir yo'ldan oldinroq rivojlana boshlagan. Tosh qoplamali yo'llari birinchi marta Fransiya XVI asrda paydo bo'lgan va "shosse" (so'zma-so'z tarjimada "oyoq kiyimiga ega" degan ma'noni beradi). Keyinchalik bu so'z barcha mamlakatlarda muomalaga kirib ketdi. Asfalt-beton qoplamali yo'llar Yevropada XIX asrning birinchi yarmida qurila boshladi. Bug' dvigateliga ega o'ziyurar arava ilk bora Frantsiyada N. F. Kane tomonidan 1789 yilda ixtiro qilingan. Haqiqiy avtomobil erasi oradan 100 yil o'tgach, to'rt g'ildirakli aravaga benzinda ishlaydigan ichki yonuv dvigatelini o'rnatish bilan boshlandi. G. Ford tomonidan konveyer usulining qo'llanilishi avtomobilsozlikning keskin rivojlanishiga turtki berdi.

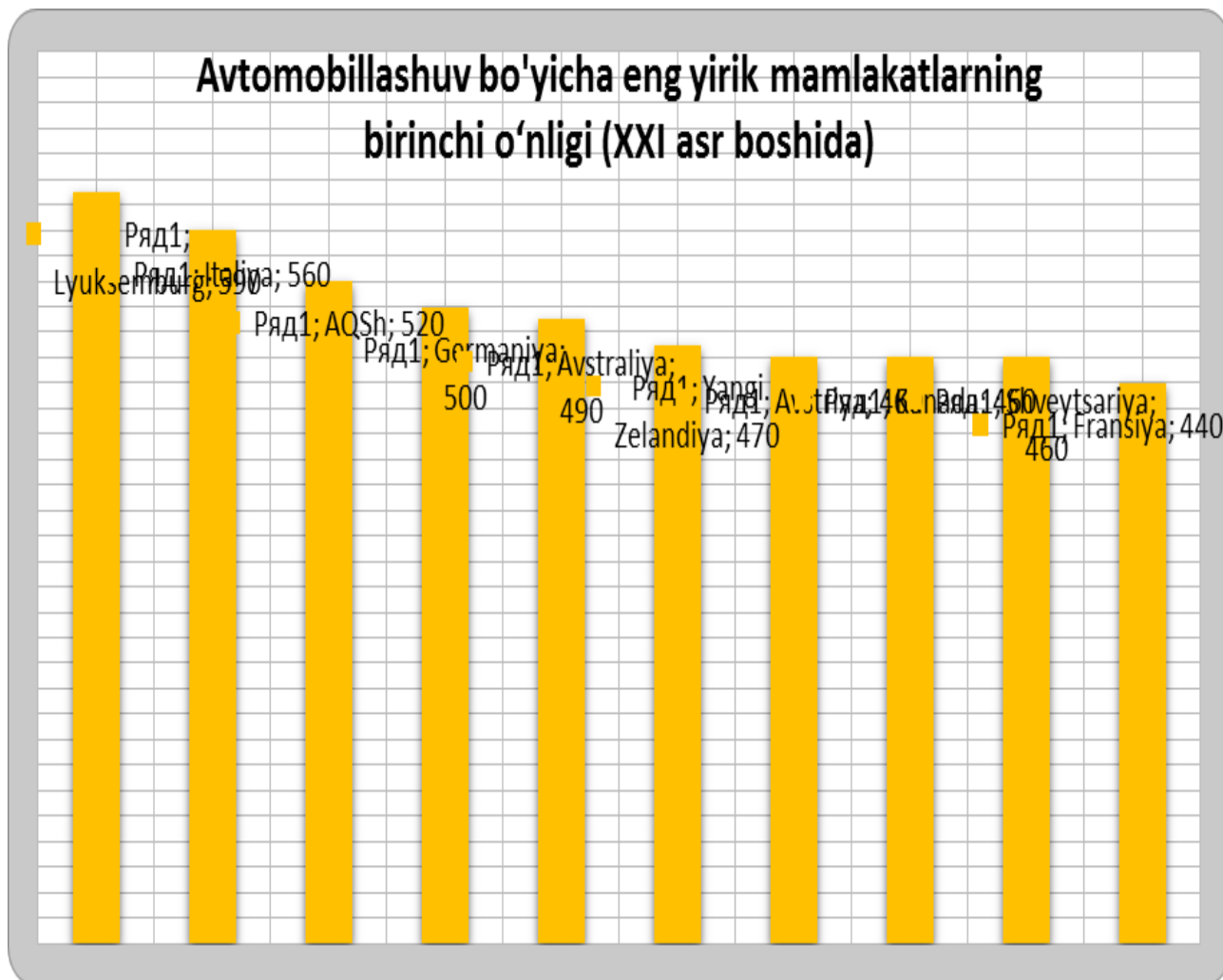


XXI asr boshida jahon avtomobil parki 700 mln donani tashkil etdi. Shundan 500 mln donasi rivojlangan davlatlarga to'g'ri keladi. Yengil avtomobillar soni yuk avtomobillaridan 1,5 baravariga ko'p. Yuk avtomobillarining umumiy ulushi 10% ni tashkil etadi. Avtomobillar soni bo'yicha AQSh, Yaponiya, Germaniya, Frantsiya, Buyuk Britaniya va Italiya yetakchilik qiladi.

12-rasm Yirik avtomagistral.

So'nggi yillarda Italiya va Ispaniyada avtomobillar soni tez o'smoqda. Xususi yengil avtomobillar soni Rossiya, Braziliya, Meksika, Hindiston va Xitoy ko'payib bormoqda. 2025 yil uchun berilayotgan bashoratlarga ko'ra avtomobillar soni bo'yicha Xitoy va Hindistonning oldinga o'ringa chiqishlari bashorat qilinadi. Avtomobil transportining muhim ko'rsatkichi avtomobillashuv darajasi (mamlakat

aholisining jon boshiga to'g'ri keladigan avtomobillar soni. Har 1000 kishiga nisbatan dona hisobida) hisoblanadi. Tabiiyki, rivojlangan davlatlarda bu ko'rsatkich juda baland. Eng past ko'rsatkichlar esa Hindiston (5 ta), Xitoy (3 ta) va G'arbiy, Markaziy, SHarqiy Afrika mamlakatlarida (1-2 tadan).



13-rasm. Jahonning avtomobillar bilan ta'minlanishiga ko'ra birinchi o'ntalik davlatlari.

Avtomobil transporti turli mamlakatlarda turlicha rivojlangan. Bugungi kunda avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi bo'yicha AQSH, Hindiston va Braziliya oldingi o'rinlarda turadi. So'nggi yillarda Xitoyda ko'plab avtomagistrallar qurildi. Qattiq qoplamali yo'llar uzunligi 18 mln km ni tashkil etadi. Bu yo'llarning uzunligi bo'yicha:

1. AQSh (5,6 mln km dan ortiq);
2. Yaponiya (1,1 mln km dan ortiq);



3. Xitoy (850 ming km). mamlakatlari oldingi o‘rinlarda turadi, ulardan keyin Hindiston, Fransiya, Kanada, Rossiya va Germaniya turadi. Avtomobil yo‘llarining zichligi bo‘yicha Yaponiya va G‘arbiy Yevropa davlatlari, ayniqsa Germaniya,

14 rasm. Avtomobil yollarida yuk tashish. Fransiya, Buyuk Britaniya va Niderlandiya ajralib turadi. Avtomobil yo‘llari bilan eng kam ta‘minlangan hududlar Afrikada (Saxel va Sahroi Kabir hududi), Janubiy Amerikada (Amazoniya, Gviana yassitog‘ligi, Braziliya past tog‘ligi hududi), Osiyoda (G‘arbiy Xitoy, Arabiston yarim oroli), Rossiyaning janubiy va sharqiy qismi, Avstraliyada (Katta Avstraliya sahrosi hududi) mavjud. Afrikaning bir qator davlatlarida 1000 km² hududga 10 km dan kam avtomobil yo‘llari to‘g‘ri keladi. Avtomobil transportidan ommabopligi, ushbu transport vositalarining har xil hududlarda harakatlana olishi, yuk va yo‘lovchilarni qisqa masofalarga tashishda tengsizligi bilan ajralib turadi. Shu bilan birga, atrof-muhit havosini ifloslantirishi bu transport vositasining XX asr davomidagi eng katta nuqsoni bo‘lib keldi. So‘nggi yillarda ekologik toza yoqilg‘ilardan foydalanish imkoniyatlarining kengayishi avtomobilsozlikdagi eng muhim o‘zgarishlardan biridir. Ko‘plab mamlakatlarda avtomobillar uchun gaz, texnik spirtni yoqilg‘i sifatida ishlatish oddiy holatga aylangan. Endilikda elektromobillar, vodorod yoqilg‘isida harakatlanuvchi avtomobillar ishlab chiqilmoqda.

Temir yo‘l transporti. Bug‘ yordamida ishlaydigan lokomotiv qatnaydigan dunyodagi birinchi temir yo‘l 1825 yilda Buyuk Britaniyada qurilgan (Stokton-Darlington uchastkasi). XIX asr o‘rtalarida temir yo‘llar Fransiya, Belgiya, Germaniya, Avstriya, Rossiya, Niderlandiya, Italiya, Ispaniya, Hindiston, Misr, Avstraliya, Braziliya, Argentinada qurildi. 1913 yilga kelib dunyodagi temir yo‘llarning umumiy uzunligi 1 mln 100 ming km ga yetdi va bu deyarli hozirgi kundagi ko‘rsatkich bilan tengdir. Temir yo‘llarning uzunligi o‘sha davrdayoq davlatlarning rivojlanishiga ta‘sir ko‘rsata boshlagan edi. 1913 yilda temir yo‘llarning uzunligi bo‘yicha davlatlar quyidagi tartibda joylashgan:

1. AQSh (409 ming km),
2. Rossiya (72 ming km),

3. Germaniya (65),
4. Buyuk Britaniya (40,8 ming km),
5. Fransiya (39,6 ming km),
6. Italiya (34,7 ming km) (14-jadval)

14-jadval.

Temir yo‘llar uzunligi bo‘yicha dunyo mamlakatlarining birinchi o‘nligi.

T/r	mamlakat	Temir yo‘llar uzunligi (ming km)	T/r	mamlakat	Temir yo‘llar uzunligi (ming km)
1	AQSH	175,9	6	Germaniya	41,4
2	Rossiya	87,5	7	Avstraliya	36,2
3	Kanada	84,7	8	Argentina	34,1
4	Hindiston	62,2	9	Frantsiya	32,3
5	Xitoy	54,0	10	Braziliya	32,0

Temir yo‘llardan foydalanish, nafaqat yuk va aholini turli masofalarga yetkazib borish masalasini hal qildi, balki sanoatning turli tarmoqlarini hududiy joylashtirish, mehnat resurslari ta‘minoti, shahar va qishloqlarning rivojlanishi, mamlakatlar va mintaqalar ijtimoiy, siyosiy aloqadorligi xususiyatlarining murakkablashuvi kabi jarayonlarga kuchli ta‘sir ko‘rsatdi. Hozirgi kunda eng katta temir yo‘l to‘riga ega bo‘lgan mamlakatlar hududiy jihatdan ulkan bo‘lgan Rossiya, AQSh, Hindiston va Xitoy hisoblanadi. Dunyo bo‘yicha temir yo‘llarning umumiy uzunligi 1 mln. 250 ming km bo‘lgani holda, 30 dan ortiq mamlakatda umuman temir yo‘l yo‘q. Temir yo‘llarning uzunligi bo‘yicha rivojlangan davlatlar qatorida rivojlanayotgan davlatlar ham yetakchilik qiladi.

Temir yo‘llarning zichligi bo‘yicha Belgiya va Shveytsariya (1000 km² ga 200 km), shuningdek Germaniya va boshqa Yevropa davlatlari oldingi o‘rinlarda, elektrlashtirilgan temir yo‘llarning uzunligi bo‘yicha Rossiya birinchi o‘rinda turadi. Germaniya, Fransiya, Hindiston, Xitoy kabi davlatlarda ham elektrlashtirilgan temir yo‘llar asosiy o‘rin tutadi. Elektrlashtirilgan temir yo‘llar ulushi tog‘li mamlakatlarda ko‘p, chunki elektrovoz yuqoriga va pastga harakatlanish uchun

yaxshiroq moslashgan. Bunday yo‘llar ulushi Shveytsariya 100%, Rossiya 47%, Ukrainada 40%, AQShda esa 1% ni tashkil etadi. Avstraliya va Kanada umuman elektrlashtirilgan temir yo‘llar yo‘q.

Yuk aylanmasi bo‘yicha dunyoda yetakchilik qiladigan davlatlar qatoriga AQSh, Xitoy, Rossiya bilan birgalikda birinchi o‘nlikka Hindiston, Ukraina, Polsha, Fransiya, Yaponiya va Italiya kabilar kiradi. Yo‘lovchi aylanmasi bo‘yicha esa, Hindiston, Yaponiya, Xitoy kabi temir yo‘lda yurish arzon va qulay bo‘lgan davlatlar oldingi o‘rinda turadi.

Jahon temir yo‘l transportini rivojlantirishning so‘nggi tendentsiyalaridan biri – yo‘lovchi tashish va pochta aloqasi uchun mo‘ljallangan tezkor magistrallarni qurishdir. Nisbatan keng tarmoqlangan bunday yo‘llar Yaponiyada (“Sinkansen”), Fransiya (“TJV”), Germaniyada (“Inter Kontinental”, “Inter Siti”), AQSH va Ispaniyada qurilgan. Bunday trassalardagi poezdlarning rekord tezligi 500 km/soatdan ortiq.

Ayni kunda dunyodagi eng uzun temir yo‘l magistrali Transsibir bo‘lib, Moskva va Vladivostok shaharlarini bog‘laydi. Istanbul va Singapur shaharlarini bog‘lovchi Transosiyo (14 ming km), Transkanada (4,9 ming km), Transamerika (3 ming km) magistrallarining qurilishi xalqaro iqtisodiy aloalarni mustahkamlaydi, Osiyo va Amerika mamlakatlari iqtisodiyoti va xalqlarining farvonligiga xizmat qiladi.

Temir yo‘llar uchun izlar kengligining bir necha tipi xarakterlidir. Yevropa mamlakatlari, AQSh, Yaponiya va bir qancha rivojlanayotgan mamlakatlarda kengligi 1435 mm li izlar o‘rnatilgan. Ukraina, Rossiya, Finlyandiya, Mongoliyada izlar kengligi 1520 mm ni tashkil etadi. Ko‘plab rivojlanayotgan mamlakatlarda 1 667, 1 067, 1 000, 762 mm li izlar qurilgan. Ba‘zan bir mamlakat hududida bir necha xil izlar mavjud, bu esa temir yo‘llardan foydalanish samaradorligini pasaytiradi.

Temir yo‘l yo‘lovchi aylanmasiga metropoliten salmoqli hissa qo‘shadi. Metro birinchi marta 1863 yilda London shahrida qurilgan edi. London metrosi

dunyodagi eng sertarmoq hisoblanadi, metro yo'llarining uzunligi bo'yicha Nyu-York shahri birinchi o'rinda turadi (450 km dan ortiq, 500 ta stansiya mavjud).

Quvur transporti. Bu transport tarmog'i energetika va kimyo sanoatining jadal rivojlanishi bilan bog'liq shakllangan. Bu rivojlanish 1863 yilda AQSh ning Pensilvaniya shtatida dunyoda birinchi neft quqvuri yotqizilishi bilan boshlangan. XIX asr oxiri XX asr boshlarida bunday quvurlar neft qazib olinadigan barcha mamlakatlarda qurilgan edi. Neft quvurlari magistrallarining soni jahonda neft asosiy yoqilg'i hisoblana boshlagan XX asrning 50-yillarida juda tez ko'paydi. Hozirgi kunda ham neft asosiy yoqilg'i turi hisoblanadi va unga talab to'xtovsiz oshib bormoqda, bu esa o'z navbatida xalqaro siyosiy munosabatlarga o'z ta'sirini ko'rsatmoqda.

Magistral neft va gaz quvurlarining uzunligi bo'yicha rivojlangan va xom-ashyo resurslariga boy mamlakatlar yetakchilik qiladi. Neft va gaz quvurlari neft-xom ashyosiga ega hududlar va bu resurslarni ko'p iste'mol qiluvchi sanoat mintaqalari o'rtasida quriladi.

Dunyodagi eng uzun neft quvuri magistrallari Rossiya va Yevropa mamlakatlari o'rtasidagi "Do'stlik" (5,5 ming km), Urengoy-G'arbiy Yevropa (4,5 ming km), Kanadadagi Reduoter-Port-Kredit (4,8 ming km), Edmonton-Monreal (3,2 ming km), AQSh dagi Xyuston-Nyu-York (2,5 ming km) kabilardir.

15-jadval.

Quvur transporti bo'yicha yetakchi davlatlarning birinchi o'nligi.

T/r	mamlakat	Neft quvurlarining uzunligi (ming km)	T/r	mamlakat	Gaz quvurlarining uzunligi (ming km)
1	AQSh	325	1	AQSh	440
2	Rossiya	66	2	Rossiya	150
3	Kanada	50	3	Kanada	95
4	Xitoy	8	4	Germaniya	55

5	Saudiya Arabistoni	8	5	Fransiya	30
6	Hindiston	6	6	Italiya	18
7	Meksika	6	7	Niderlandiya	16
8	Fransiya	6	8	Polsha	10
9	Eron	5	9	Ruminiya	7
10	Jazoir	4	10	Mekska	7

Yoqilg'i xom-ashyosiga bo'lgan talabning doimiy kattaligi yangi yo'nalishdagi magistral quvurlarning bunyod qilinishiga turtki bermoqda. Hozirgi kunda bunday quvurlar dengiz tubidan ham o'tkazilgan. O'rta Yer dengizi, Meksika qo'ltig'i, Shimoliy dengiz, Qora dengiz, Kaspiy dengizlari tubidan quvurlar o'tkazilgan va rejalashtirilmoqda. Asosiy iste'molchilar G'arbiy Yevropa, AQSh, Yaponiya bo'lsa, eng yirik eksport qiluvchi mintaqalar Fors ko'rfazi, Arabiston yarim oroli davlatlari va Rossiya hisoblanadi. So'nggi yillarda Xitoy va Hindistonda ham talab ortib bormoqda.

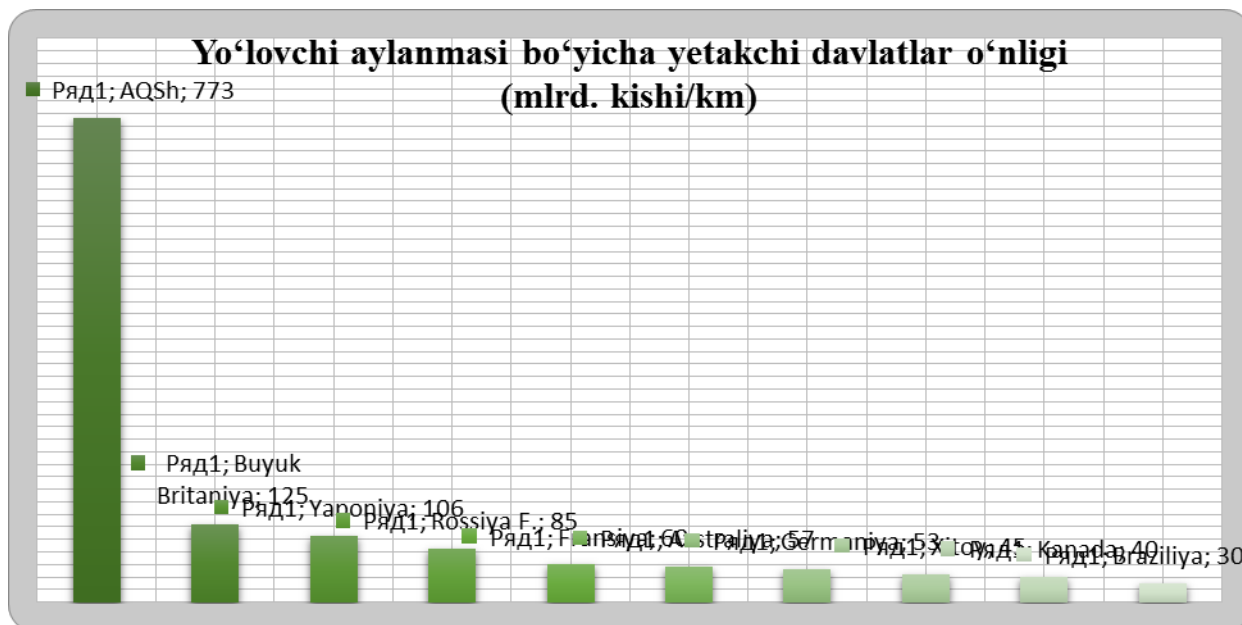


Havo transporti. Havo transporti XIX asr oxiri XX asr boshida rivojlana boshladi. Bu - eng tezkor, shu bilan birga tannarxi eng qimmat transport turidir. Yirik hududli mamlakatlar va xalqaro transportda katta ahamiyatga ega. Havo transporti

15-rasm Konkort rusimli avialayner.

rivojlangan mamlakatlar qatorida AQSh o'zining yirik aviakompaniyalari bilan birga eng katta aviaparki bilan alohida ajrali turadi. Unga rivojlangan davlatlardagi samolyotlarning $\frac{3}{4}$ qismi tegishli. AQShdagi eng yirik aeroportlar Atlanta shahrida "Xertsfild", Chikagodagi "O'Xara", shuningdek Los-Anjeles va Nyu-York shaharlarida joylashgan. Yevropadagi eng yirik aeroportlar Buyuk Britaniyadagi "Xitrou", Germaniyadagi Frankfurt-Mayn shahridagi "Reyn-Mayn", Parijdagi SHarl de Goll nomidagi aeroportlardir. Osiyoda eng yirik aeroport

Tokiodagi “Xaneda” hisoblanadi. Havo transporti nisbatan Buyuk Britaniya, Yaponiya, Germaniya, Fransiya, Braziliya, Rossiya, Italiya, Kanada va Avstraliyada yaxshi rivojlangan. Yiliga eng ko‘p yo‘dovchi qabul qiluvchi aeroportlar Atlanta, Chikago, London, Tokio va Parijda joylashgan.



16-rasm. Jahonning yo‘lovchi tashish bo‘yicha birinchi o‘ntalik davlatlari.

Yuqorida ta’kidlanganganidek, jahon havo transporti geografiyasi yirik aeroportlar bilan belgilanadi. Aynan shunday aeroportlar yo‘lovchi aylanmasi, ushbu aeroport joylashgan mamlakatdagi havo transportining rivojlanish darajasini ko‘rsatadi.

Eng yirik “Havo ko‘prigi” Yevropa va Shimoliy Amerika o‘rtasidagi transatlantika yo‘nalishidir.

16-jadval

Dunyodagi eng yirik aeroportlar yo‘lovchi aylanmasi.

O‘rin	Aeroport nomi	shahar	mamlakat	Yo‘lovchi aylanmasi (yiliga mln kishi)
1	Xartfild	Atlanta	AQSh	80,2
2	O‘Xara	Chikago	AQSh	73,1

3	Los-Anjeles	Los-Anjeles	AQSh	65,8
4	Xitrou	London	Buyuk Britaniya	65,2
5	Dallas	Dallas	AQSh	60,9
6	Xaneda	Tokio	Yaponiya	55,6
7	Reyn-Mayn	Frankfurt – Mayn	Germaniya	49,0
8	SHarl de Goll	Parij	Fransiya	48,3
9	San-Frantsisko	San-Frantsisko	AQSh	41,1
10	Sxipxoll	Amsterdam	Niderlandiya	40,2

Mavzu bo'yicha savollar.

1. Quruqlik transportining rivojlanisidagi mintaqaviy tafovutlarni aniqlang.
2. Avtomobil transportining rivojlanishi qanday omillarga bog'liq?
3. Quvur transportining jahon iqtisodiyotida tutgan o'rnini ,aholash asosida uning o'ziga xos xususiyatlarini ko'rsatib bering.
4. O'zbekistonda mustaqillik yillarida quruqlik transportining rivojlanishida qanday o'zgarishlar yuzaga keldi?

Mavzu: Suv transportining rivojlanish imkoniyatlari.

Reja:

1. Suv transporti.
2. Dengiz va ichki suv transporti turlari.
3. Dengiz transporti, ichki suv transporti, xalqaro savdo, dengiz paromlari, konteyner yuklar, dengiz floti, dengiz porti, daryo porti.
4. Dengizda yuk tashish.
5. Eng yirik universal dengiz portlari.
6. Dunyodagi eng muhim dengiz kanallari.

Tayanch tushunchalar: dengiz transporti, ichki suv transporti, xalqaro savdo, dengiz paromlari, konteyner yuklar, dengiz floti, dengiz porti, daryo porti.

Suv transportiga dengiz va ichki suv transporti turlari kiradi. Dengiz transporti jahon suv transportining eng muhim tarkibiy qismidir. Dengiz transportining rivojlanishi tufayli qit'alar va mamlakatlarni ajratib turgan okean va dengizlar endilikda birlashtirish vazifasini ham bajarmoqda. Dengiz transportiga xalqaro savdoga ko'rsatilayotgan xizmatning 4/5 qismi to'g'ri keladi, bu dengiz transportining katta hajmdagi yuklarni bir vaqtda tashiy olishi va tannarxining pastligi bilan xarakterlanadi. Hozirgi kunda dengiz transporti yo'lovchi tashishdagi ahamiyatini yo'qotgan va yuk tashishga ko'proq ixtisoslashmoqda. Dengiz yo'llarining umumiy uzunligi 10 500 ming km ni tashkil etadi. Dengiz kemalari asosan katta hajmdagi suyuq (neft va neft mahsulotlari), qoplanmaydigan va to'kiluvchan (ko'mir, ruda, don va b.) yuklarni uzoq, ba'zan 8-10 ming km ga tashib lib boradi. Yuk tashishda konteyner usulining qo'llanilishi asosiy yuklar deb ataladigan yarim tayyor va tayyor mahsulotlarni tashish hajmini oshirdi. Shunday yuklardan deyarli yarmi konteynerlarda tashiladi va ularning yalpi aylanmasi yiliga 200 mln tonnani tashkil etmoqda. Konteynerovozlar, lixterovozlar, refrijeratorlar, "Ro-Ro" tipidagi kemalar va dengiz paromlarining ahamiyati ortib bormoqda.

XX asr oxirida dunyo dengiz savdo flotida 39 ming kema hisobga olingan, shundan 30% i tankerlar (neft va neft mahsulotlarini tashuvchi) va 25% i balkerlar (sochiluvchi yuklar tashuvchi) dan iborat.

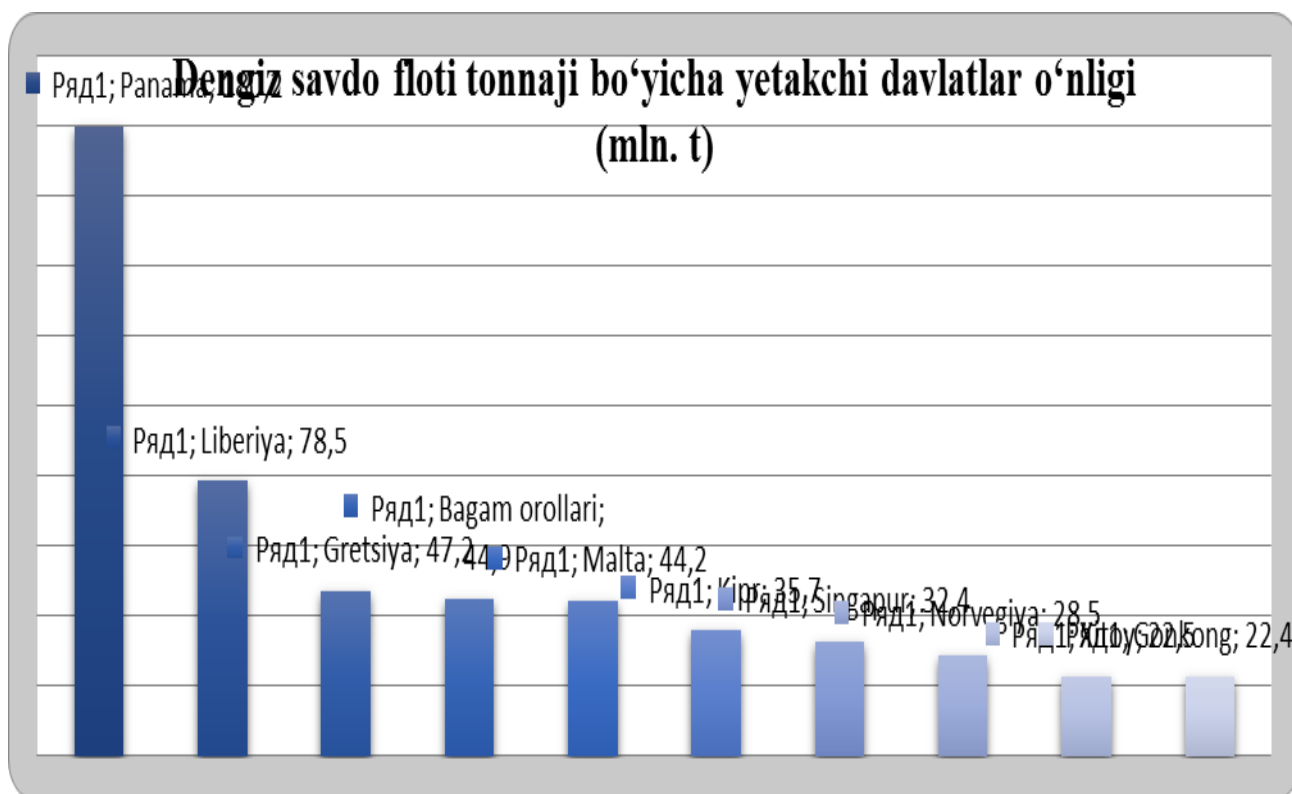
Konteyner yuklarini tashiladigan yer sharini aylanib o'tadigan dengiz yo'llarining ba'zilar uzluksiz yo'lga qo'yilgan. Okeanlardagi konteyner liniyalari rivojlangan mintaqalar, G'arbiy Yevropa, Yaponiya va AQSh o'rtasida transport ko'priklarini hosil qilgan.

Dengizda yuk tashishni dengiz savdo floti amalga oshiradi. Xalqaro savdo flotining yalpi tonnaji (suv sig'imi) 600 mln tonnadan oshadi. XX asrning 70-yillari o'rtalariga qadar bu tonnajning deyarli yarmini tankerlar tashkil qilgan, lekin endilikda ularning ulushi pasaygan.

Dengiz flotida hajm va og'irlik ko'rsatkichlarining kattaliklaridan foydalaniladi. Hajm ko'rsatkichi yoki, suv sig'imi brutto-registrangan tonnalarda (1 br.reg. tonna – $2,83 \text{ m}^3$), og'irlik, yoki yuk sig'imi – tonnalarda o'lchanadi. Eng yuqori dengiz tonnaji AQSh (70 mln br.reg.tonna) va Yaponiya (50 mln br.reg.tonna)ga to'g'ri keladi.

Dengiz savdo floti tonnaji bo'yicha esa yetakchilik Panama va Liberiya davlatlariga tegishli. Umuman dengiz kemalari 160 ta davlat bayrog'i ostida suzadi, lekin Panama va Liberiya kabi rivojlanayotgan mamlakatlar bayrog'i bilan suzuvchi kemalarning ko'pligini, bu kemalarning aslida AQSh, Yaponiya, Gretsiya, Norvegiya, GFR, Buyuk Britaniya, Italiya, Shvetsiya kabi davlatlarga tegishli ekanligi bilan tushuntirish mumkin. Bunday bo'lishiga sabab, an'anaviy dengiz mamlakatlarining soliqlar yuki va dengizchilar ish haqidan tejashga harakat qiladilar. Shunday "arzon" bayroqlarga ega bo'lgan bir qancha rivojlanayotgan davlatlar o'z dengizchilik faoliyatlari bilan boshqa davlatlarga, birinchi navbatda

Gretsiya, Norvegiya, Germaniya va AQSh ga xizmat qiladilar.



18-rasm. Jahonning dengiz savdo floti tonnaji bo'yicha etakchi davlatlari

Buyuk geografik kashfiyotlar davridan buyon Atlantika okeani dengiz yo'llari bo'yicha birinchi o'rinda turadi. Hozirgi kunda qirg'oqlari bo'ylab 1,5 mlrd aholi yashaydigan 70 dan ortiq davlat joylashgan bu okean trassalariga barcha dengiz yo'llarida tashiladigan yuklarning $\frac{1}{2}$ qismi to'g'ri keladi. XX asrning 70-yillarida Osiyo Tinch okean mintaqasi davlatlarining kuchli rivojlanishi dengiz yuklarini tashish markazi bo'lgan Atlantikadan Tinch okeanga ko'cha boshladi. Shunday bo'lsada, Atlantika okeani ulushiga dengizda tashiladigan yuklarning 60%i to'g'ri keladi. Bunda Tinch okeanining ulushi 30% ni, Hind okeanining ulushi esa 10% ni tashkil etadi.

Dengiz transporti geografiyasi dengiz portlarining joylashuvi bilan belgilanadi. Atlantika okean havzasida dunyodagi portlarning $\frac{2}{3}$ qismi joylashgan, ularning eng yirigi Rotterdam porti bo'lib, bu port kattaligi bo'yicha Singapur va Shanxaydan keyingi uchinchi o'rinda turadi. Umuman yirik va o'rta kattalikdagi portlarning soni dunyo bo'yicha 2,2 ming tadan ortadi. Lekin jahon portlari deb ataladigan, yiliga 50 mln tonna yukni qabul qilib-jo'natadigan gigant-portlar soni 50

ta. Shularning ichida 27 tasi 100 mln tonnadan ortiq yuk aylanmasiga ega. Ba'zi portlar yirik majmualarni hosil qiladi. Masalan Tokio portini Tokioning o'zi bilan birga Kawasaki, Yokogama, Yokosuka, Tibi kabi portlari tashkil qiladi, Los-Anjeles portini Los-Anjeles bilan birga Long-Bich tashkil etadi.

Dengiz portlari yuk aylanmasi bo'yicha Xitoy AQSh va Yaponiyadan o'zib birinchi o'ringa chiqdi. Yuklarni qabul qilish va jo'natish ixtisosligi bo'yicha portlar universal (Shanxay, Singapur, Rotterdam) neft ortuvchi (Saudiya Arabistonidagi Ras-Tannura, Quvaytdagi Mina-al-Ahmadi, Erondagi Xark, AQShdagi Valdiz, Meksikadagi Tampiko) , ko'mir ortuvchi (JARdagi Richards-Bey, Avstraliyadagi Gladston va Nyukasl) ruda ortuvchi (Avstraliyadagi Dampir va Port-Xedlend, Kanadadagi Sent Il, Braziliyadagi Turbaran) yog'och ortuvchi (Kanadadagi Viktoriya, Braziliyadagi Manaus) kabi portlarga bo'linadi. Eng yirik konteyner portlari Syangan, Singapur, Rotterdam, Gaosyun, Pusan kabilardir.

17-jadval

Eng yirik uiversal dengiz portlari

T/r	Port nomi	Mamlakat	Yuk aylanmasi (mln tonna)
1	Shanxay	Xitoy	460
2	Singapur	Singapur	323
3	Rotterdam	Niderlandiya	307
4	Tyantszin	Xitoy	243
5	Janubiy Luiziana	AQSh	240
6	Kobe	Yaponiya	235
7	Syangan (Gonkong)	Xitoy	227
8	Tiba	Yaponiya	219
9	Nagoya	Yaponiya	215
10	Ninbo	Xitoy	212

Dengiz transporti geografiyasiga xalqaro dengiz kanallari ulkan ta'sir ko'rsatadi. Suvaysh(Misr), Panama (Panama), Kil(Germaniya), Korinf(Gretsiya) kabilardan iborat bu kanallar bilan birga La-Mansh, Gibraltar, Xormuz, Malakka

kabi muhim ahamiyatga xalqaro dengiz bo'g'ozlaridan bir sutka davomida yuzlab kemalar o'tadi.

18-jadval

Dunyodagi eng muhim dengiz kanallari

Kanal nomi	Mamlakat	Ochilgan yili	Uzunligi (km)	Maksimal kengligi (m)	O'rtacha chuqurligi (m)
Suvaysh	Misr	1869	193	365	20
Kil	Germaniya	1895	99	104	11
Panama	Panama	1920	82	150	12,5

Ichki suv (daryo va ko'l) transportida mamlakatlar ichida, shu bilan birga xalqaro yuk va yo'lovchi tashishda ham foydalaniladi. Bu transport sohasining rivojlanishiga hududning tabiiy xususiyatlari – kema qatnovi uchun yaroqli daryo va ko'llar, shuningdek kanallar va suv omborlarining mavjudligi ta'sir ko'rsatadi. Bugungi kunda daryo, ko'l va kanallar orqali SHimoliy Amerika davlatlari (AQSh, Kanada) va Yevropa davlatlari (Germaniya, Niderlandiya, Belgiya va Fransiya) da yuk va yo'lovchi tashiladi. Shimoliy Amerikada Missisipi va Avliyo Lavrentiy, Yevropada Reyn, Shelde, Maas, Elba, Dunay, Oder, Visla, Sena, Laura, Garonna daryolaridan samarali foydalaniladi. Boshqa mamlakatlar ichida Xitoy va Rossiyada ham ichki suv transporti nisbatan yaxshi rivojlangan.

Ba'zi mintaqalarda xalqaro daryo tizimlari: Yevropada Reyn va Dunay, Amerikada Avliyo Lavrentiy, Lotin Amerikasida Parana va Amazonka, Osiyoda Mekong, Gang, Hind, Iravadi, Afrikada Kongo, Nil va Niger muhim ahamiyatga ega. Dunyodagi eng katta kema qatnovchi kanallar AQShda Qirg'oqbo'yi va Eri kanali, Xitoyda Buyuk Xitoy kanali, Germaniyada Reyn-Mayn-Dunay, O'rta German, Dortmund-Ems, Fransiya Markaziy, Burgund, Sharqiy, Rossiyada Volga-Boltiq, Belomor-Boltiq kanallari hisoblanadi.

Ko'llarda tashilgan yuklar hajmi bo'yicha Buyuk ko'llar tizimi dunyoda birinchi o'rinda turadi.

Eng yirik daryo porti Germaniyadagi Duysburg hisoblanadi, uni "Turning g'arbiy darvozasi" deb atashadi. Bu port yiliga 50 mln tonna yukni qabul qiladi va

joʻnatadi. Yirik daryo portlari qatoriga yana Kyoln (Germaniya), Memfis, Sent-Luis, Minneapolis, Luisvil, Sintsinnati (AQSh) kabilar kiradi.

Rivojlangan davlatlar uchun ichki suv transportini rivojlantirish foydalidir. Bu transport mamlakat ichida yirik hajmdagi yuklarni tashish tannarxini arzonlashtiradi. Rivojlanayotgana mamlakatlarda mavjud ichki suv transporti imkoniyatlarini ishga solish ham ularning ijtimoiy va iqtisodiy rivojlanishiga ijobiy taʼsir koʻrsatgan boʻlar edi.

Mavzu boʻyicha savollar.

1. Dengiz transporti boshqa transport tarmoqlaridan qanday xususiatlariga koʻra farq qiladi?
2. Dengiz savdo floti tonnaji haqida nimalarni bilasiz ?
3. Daryo suv transporti rivojlanishining mintaqaviy tafovutlariga baho ber-ing.
4. Oʻzbekiston dengiz portlariga chiqish imkoniyatini beruvchi qanday xalqaro transport loyihalarida ishtirok etmoqda?

Mavzu:Transport kompleksi – zamonaviy jahon xo'jaligining asosiy bo'g'ini.

Transport turlari va o'sish dinamikasi.

Reja:

1. Transport kompleksi, transport punkti va tugunlarining mazmun mohiyati.
2. Iqtisodiy rayonlarning transport xizmati ko'rsatish tizimlari turlari.
3. Temir yo'l stantsiyalari va tugunlari klassifikatsiyasi, ularning joylanishi.
4. Dengiz portlari klassifikatsiyasi va ularning joylanishi.
5. Daryo portlari va pristanlari klassifikatsiyasi va ularning joylanishi.
6. Transport tugunlari tipologiyasi. Transport turlari.

Tayanch tushunchalar: “xalq avtomobili”, magnit relsli poezd, tezyurar poezd, okean layneri.

Transport jahon moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarining uchinchi muhim tarmog'idir. U sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlaridan farqli ravishda biron –bir xil mahsulot ishlab chiqarmasa-da, ishlab chiqarishning rivojlanishida juda katta o'rin tutadi.Tez rivojlanib borayotgan jahon transporti murakkab va o'ziga xos tarmoqlar tizimini tashkil qiladi. Ular quruqlik (temiryo'l, avtomobil va quvur), suv (dengiz va daryo) hamda havo transporti tarmoqlariga bo'linadi.Transport mehnatni geografik taqsimotining asosi bo'lib hisoblanadi. Tashishlarning hajmi va tuzilmasi iqtisodiyotni darajasi va tuzilmasini, transport tizimining geografiyasi esa - ishlab chiqarish kuchlarini joylashuvini aks ettiradi. Transport mavjud bo'lmagan taqdirda, tovarlarni ishlab chiqarish va ularning iste'moli o'rtasidagi hududiy uzilishni bartaraf etishni imkoni bo'lmas edi. NTR transportning alohida turlari o'rtasidagi “mehnat taqsimoti”ga ta'sir ko'rsatdi: agarda yo'lovchilar aylanmasida avtomobil transporti yetakchilik qilsa, jahon yuk aylanmasida esa - dengiz transporti ustundir.

Quruqlik transporti

Quruqlik transporti tarmoqlari qatoriga avtomobil, temiryo'l va quvur transportlari kiradi.Jahonda temir yo'lga dastlab 1825-yili Angliyada asos solingan.Temir yo'llar Rossiyaga 1837-yil,O'zbekistonga esa 1890-yil kirib kelgan.Temir yo'l qurish 1970 yillargacha jahonda juda tez o'sdi. Hozirda temir

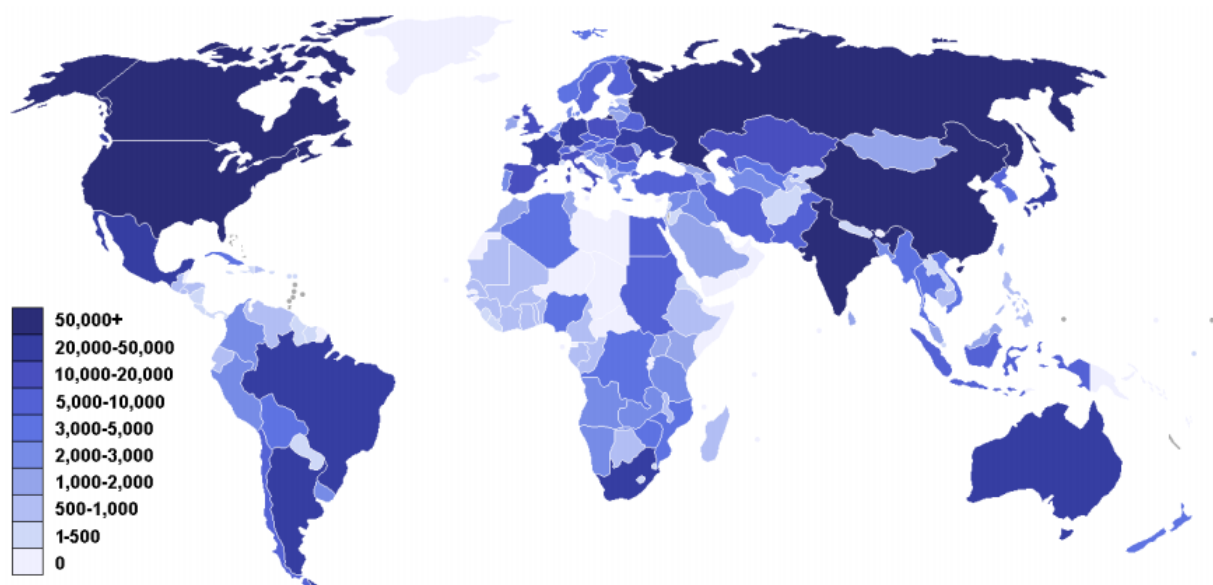
yo`lni yuk va yo`lovchi tashishdagi salmog`i kamaygan bo`lsada, u quruqlik transportining muhim tarmog`idir. Jahon temir yo`l tamog`i XX asrning boshida asosan shakllangan bo`lib, hozirda uning umumiy uzunligi 1,3mln.km atrofida. Temir yo`l transporti iqlimiy sharoitlar va yil fasllari qanday bo`lishiga qaramay hamma vaqt ishlayveradi. Uning tezligi katta, yuk tashish tannarxi past. Temir yo`llarning elektrlashtirilganligi, poezdlarning qatnov tezligi, og`irligi, temir yo`llarning yuk o`tkazish qobiliyati, ya`ni ularning ish unumdorligi bilan qolgan transport vositalaridan ajralib turadi. Elektrlashtirilgan temir yo`llarning uzunligi jihatdan jahondagi yetakchi davlatlar:

1. AQSH
2. Rossiya
3. Germaniya
4. Fransiya
5. Italiya

Temir yo`llar maydoni yirik mamlakatlarda boshqa transport turlariga qaraganda katta iqtisodiy foyda keltiradi. Jahonda tashiladigan jami yukning 16%i, yo`lovchining 11%i temir yo`l transporti orqali tashiladi. Lekin ayrim davlatlarda bu ko`rsatkich boshqacharoq. Masalan, Rossiyada jami tashiladigan yukning 55%i, AQSHda 30,3%i, Fransiya 10,6%i, Yaponiyada 0,2%i temir yo`llarida tashiladi. Jami yo`lovchining esa Rossiyada 33,2%i, Yaponiyada 33,9%i, Fransiya 9%i, AQSHda 0,2%i temir yo`llarda tashiladi. Temir yo`llarda yuk tashish tannarxi bir xil emas. Agar temir yo`llar tekislikdan o`tgan bo`lsa, yuklar ko`p va uzoq masofaga tashilsa va temir yo`llar elektrlashtirilgan bo`lsa bunday yo`llarda yuk tashish tannarxi arzonroqva aksincha, elektrlashtirilmagan, relyefi murakkab va oz yuk qisqa masofaga tashilsa, tannarxi yuqoriroq bo`ladi. Temir yo`llar iqtisodiy, turistik, siyosiy va harbiy-strategik ahamiyatga ega va u bir yo`lli va ikki yo`lli, bir izli va ikki izli bo`lishi mumkin. Temir yo`l paromlari va tonellari temir yo`llarda yuk va yo`lovchi tashishni bir necha marta tezlashtiradi, vaqt, yoqilg`i va ehtiyot qismlarni tejaydi. Temir yo`l tarmoqlarining zichligi

(100km² joyga 10km) bo'yicha G'arbiy Yevropa davlatlari ajralib turadi. Ayni vaqtda temir yo'l tarmoqlari juda siyrak yoki mutlaqo yo'q (30 davlat asosan Yaqin Sharq va G'arbiy Afrikada) davlatlar ham mavjud. Temir yo'l tarmoqlarining zichligiga ko'ra jahonda Germaniya, Shveysariya, Chexiya ajralib turadi. AQSH va Buyuk Britaniya temir yo'llar qisqarmoqda. Rasm 1.

Dunyo mamlakatlarida temiryo'l tarmog'ining uzunligi



Avtomobil transporti eng samarali tadrijiy (dinamik) o'sayotgan tarmoqdir.

XX asr boshlaridan paydo bo'lgan bu transport hozirgi paytda jahonning barcha mamlakatlarida eng ommaviy harakat vositasi bo'lib qoldi. Avtomobil yo'llari uzunligi hozir 25 mln.km ni tashkil qiladi. Uning 1/4 qismidan ko'prog'i AQSh, yana shuncha yo'l Hindiston, Yaponiya, Xitoy va Rossiya hissasiga to'g'ri keladi. Jahonda 600 mln.dan ziyod turli avtomobillar bo'lib, ularning 4/5 qismi G'arbning rivojlangan mamlakatlaridadir, Birgina AQSHda dunyo avtomobillarining 30 foizidan ko'pi harakat qilmoqda. Avtomobil transporti istalgan tomonga bora oladigan eng qulay transportdir. U yuklarni yo'lda tushirib-ortmay, bevosita iste'molchiga to'g'ri yetkazib bera oladi. Avtomobil transporti sanoat va qishloq xo'jalik korxonalarini magistral transport bilan bog'laydi. Shahar atrofida va qisqa masofaga yuk tashishda eng afzal transport hisoblanadi. Shuningdek tog' oldi va

tog`li rayonlar uchun katta ahamiyatga ega. Avtomobil yo`llari iqtisodiy, siyosiy va harbiy ahamiyatga ko`ra global, mintaqaviy, lokal hudud miqyosda ahamiyatga ega yo`llarga bo`linadi. Avtomobillashtirish AQSHda yuksak darajaga yetgan bu mamlakatda har 1000 kishiga 600 avtomobil to`g`ri keladi. G`arbiy Yevropa davlatlarida esa 1000 kishiga 300-400 avtomobil to`g`ri keladi. Avtomobil yo`llarining uzunligi MDHda 1346000km bo`lib, shundan 927000km qattiq qoplamalidir. Jahon avtoparklarining 50%i AQSH hissasiga to`g`ri keladi. Shuningdek AQSHda barcha yukning 25,4%, yo`lovchilarning 88,2%i avtomobil transporti orqali tashiladi. AQSH avtomobil ishlab chiqarish bo`yicha dunyoda 2-o`rinda, uni import qilish bo`yicha 1-o`rinda turadi. Jahon avtomobil yo`llari, avtoparklar va avtotransportda yuk tashishning 90%i rivojlangan davlatlarga to`g`ri keladi. Ya`ni, jahonda tashiladigan jami yukning 8%i, yo`lovchining 80%i avtotransportda tashiladi. Lekin bu ko`rsatkich turli davlatlarda turlicha. Masalan, tashiladigan jami yukning AQSHda 25,4%i, Fransiya 21,2%i, Yaponiyada 7,4%i, Rossiyada 1,5%i, yo`lovchining esa AQSHda 88,2%i, Fransiya 84,2%i, Yaponiyada 56,9%i, Rossiyada 33%i avtotransportga to`g`ri keladi. Quvur transporti jahonning neft va tabiiy gaz ko`p miqdorda qazib chiqariladigan va ularni iste`mol qiladigan mamlakatlarda, ayniqsa, rivojlangan. Jahon neft va gaz quvurlarining umumiy uzunligi 1,5 mln. km dan iborat. Bu ko`rsatkich yildan-yilga oshib bormoqda, Asosiy neft quvurlari tarmog`i neft qazib chiqaruvchi va uni iste`mol qiluvchi yirik davlatlar (AQSh, MDH mamlakatlari, Kanada, Xitoy va boshqalar)da, neft eksport qiluvchi (Saudiya Arabistoni, Iroq, Eron, Jazoir, Liviya, Meksika, Venesuela) va iste`mol qiluvchi (Fransiya) mamlakatlarida mavjud. Asosiy gaz quvurlari tizimi esa deyarli faqat rivojlangan mamlakatlarda tashkil topgan. Ular AQSh, Sobiq Ittifoq mamlakatlari, Germaniya, Kanada, Niderlandiya va boshqa davlatlardir. Jadval.

Quvurlari eng uzun jahonning 10 mamlakati

#	Mamlakat	Umumiy uzunligi (km)	Gaz quvurlari	Neft quvurlari	Neft mahsulotlari quvurlari
1	AQSH	2225032	1984321	240711	
2	Rossiya	259913	165250	80820	13658
3	Kanada	100000	76000	24000	
4	XXR	86890	48502	23072	15298
5	Ukraina	45597	36720	4514	4363
6	Meksika	37008	20176	8775	7565
7	Argentina	39850	29971	6248	3631
8	Buyuk Britaniya	39778	28662	5256	4919
9	Eron	38906	21364	8625	7937
10	Hindiston	35676	15635	8943	11069

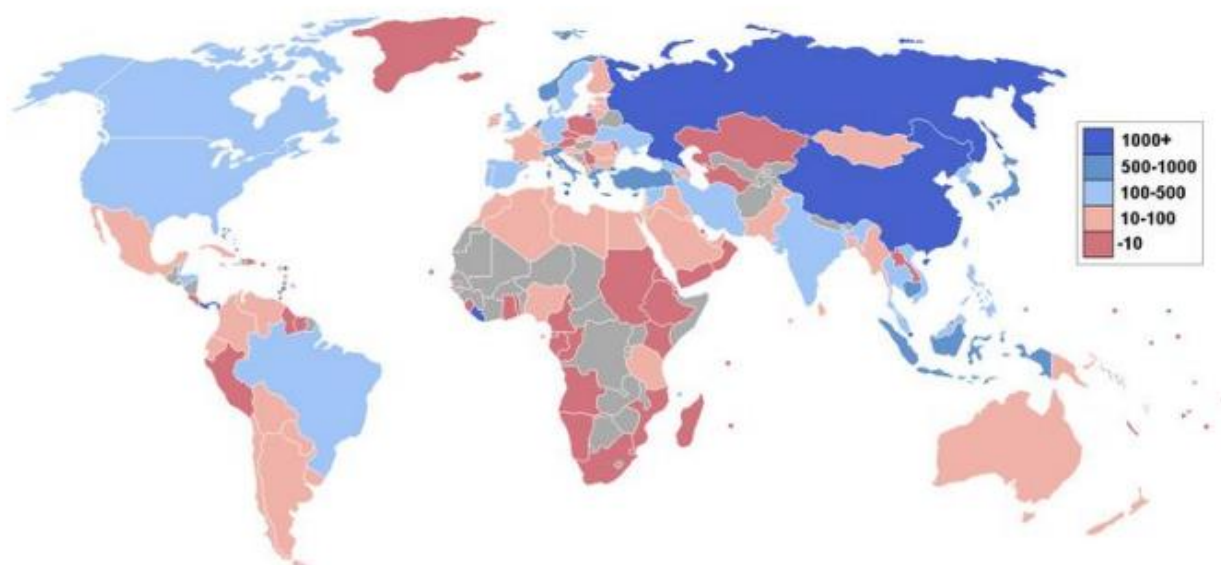
Suv transporti

Suv transporti dengiz va daryo transporti tarmoqlarini o`zida birlashtiradi. Dengiz transporti jahon transport tizimida alohida o`rin tutadi. Bu tarmoq avvalo bir-birlaridan alohida va uzoqda joylashgan materik va qit`alarni bog`lab turuvchi, xalqaro mehnat taqsimotini amalga oshiruvchi vosita sifatida ahamiyatli. Shuningdek, asosan dengiz transporti minglab tonna yukni uzoq masofalarga tashiydigan bo`lganligi uchun boshqa transport tarmoqlariga nisbatan xizmat tannarxi eng arzonga tushadi. Har yili barcha xalqaro yuklarning o`rtacha 4/5 qismi dengiz transportida tashilmoqda. Asosiy dengiz yo`llari turli mahsulotlarni ishlab chiqaruvchi va ularni iste`mol qiluvchi davlatlar o`rtasida tashkil qilingan. Odatda, Afrika, Lotin Amerikasi, Osiyo, Avstraliyadan turli sanoat va qishloq xo`jalik xomashyolari, asosan Yevropa, Yaponiya, Shimoliy Amerika mamlakatlariga, ulardan esa aholi va xalq xo`jaligi uchun turli iste`mol mahsulotlari dunyoning barcha iste`molchi hududlariga yetkazib beriladi. Jahon dengiz transporti rivojlanishi va geografiyasida dengiz bo`g`izlari va xalqaro kanallarining ham

ahamiyati katta. Aynan ular jahon dengiz yo'llarining eng serqatnov chorrahalari hisoblanadi. Dengiz bo'g'izlari orasida eng yirigi La-Mansh bo'g'izidir. U orqali bir kechakunduzda 500 gacha kema o'tadi. Keyingi o'rinlarda turuvchi bo'g'izlar: Eresunn (Zond) – 175 ta, Gibraltar – 200 ta, Xormuz – 100 ta, Malakka – 80 ta, Bosfor – 40 tagacha kema o'tkazadi. Ichki suv (daryo va ko'l) transport tarmoqlari bajaradigan ish hajmiga ko'ra ancha kichik tarmoqlardandir. Daryo va ko'l transporti yo'llari uzunligiga ko'ra jahonda Rossiya, Xitoy, AQSh, Braziliya davlatlari oldinda turadi. Ammo mavjud imkoniyatlardan foydalanish davlatlarning iqtisodiy rivojlanishi darajasiga ko'p jihatdan bog'liqdir. Shu sababli, hozirgi vaqtda ichki suv yo'llari orqali yuk tashishda AQSh, Rossiya, Kanada davlatlari yetakchilik qilmoqda. Ichki suv transportidan foydalanishda jahonning yirik daryolarining roli kattadir. Bunday daryolar qatoriga Amazonka, Missisipi, Dunay, Volga, Yanszi, Kongo va boshqalar kiradi.

Rasm 2.

Mamlakatlar bo'yicha 1000 tonnadan ortiq kemalari soni



Havo transporti

Havo transporti barcha transport tarmoqlari orasida alohida xususiyatlarga egaligi bilan ajralib turadi. Boshqa transport tarmoqlaridan uning ustunligi yuk va yo'lovchilarni uzoq masofalarga juda qisqa vaqt davomida yetkazib qo'yishidir.

Shu sababli ham uning ahamiyati doimo oshib bormoqda. Jahon bo'yicha yo'lovchilar tashish hajmi so'nggi 40 yil ichida 60 baravarga yaqin o'sdi. Havo transportida tashilayotgan yuk va yo'lovchilarning 45 foizi ichki va 55 foizi xalqaro aloqalar hissasiga to'g'ri keladi. Xalqaro aloqalar so'nggi davrlarda, ayniqsa, Yevropa bilan Shimoliy Amerika davlatlari o'rtasida faol kechmoqda. Hisob-kitoblarga ko'ra Atlantika okeani ustida bir vaqtning o'zida yuzdan ortiq havo laynerlari har ikki tomonga qarab harakatda bo'ladi.

Havo transportining afzalliklari:

- 1) Yuqori tezlik;
- 2) Izolyatsiyadagi hududlarga yuklarni tashish imkoniyati.

Havo transportining kamchiliklari:

- 1) Qimmatligi;
- 2) Ob-havoga qattiq bog'liqligi;
- 3) Aeroportlarni talab qilishi;
- 4) Ko'p va og'ir yuk tashish imkoniyatlari qattiq cheklangani.

Jahon transport tizimi XX asrda shakllantirilgan. Uning tarkibida dunyoning rivojlangan va rivojlanayotgan mamlakatlari transport tizimlarini ajratish mumkin. Ular bir-biridan ancha farq qiladi: rivojlangan mamlakatlar hissasiga jahon transport tarmog'ining 78 foizi to'g'ri keladi. Avtomobil transporti XX asrning boshida paydo bo'lib, hozirgi vaqtda tamaddunning eng muhim belgisiga aylandi. Jahon transport tizimini umumiy uzunligidan taxminan 70 foizi avtomobil yo'llariga to'g'ri kelib, ularning uzunligi taxminan 24 mln. kmga teng. Avtomobil yo'llarining eng katta uzunligi AQSH, Hindiston, Yaponiya, Xitoy, Rossiya, Fransiya, Germaniya uchun xosdir. Quruqlik transportining muhim turi bo'lib temir yo'l transporti hisoblanadi. Uning salmog'i so'nggi o'n yilliklar davomida barqarorlikni saqlab turibdi. Biroq ushbu barqarorlikning ortida ikkita qarama-qarshi jarayon turibdi: bir tomondan, ko'p iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda temir yo'l tarmog'ini qisqartirilishi sodir bo'lib, bu avtomobil transporti tarafidan raqobatning oqibati hisoblanadi. Ikkinchi tomondan, Rossiya, Xitoy, Hindiston, Kanada kabi mamlakatlarda temir yo'l

transportining tezkor qo'shimcha o'sishi - yangi resurs rayonlarini o'zlashtirish bilan bog'liqdir. Temir yo'l tarmog'ining uzunligi bo'yicha AQSH, Kanada, Rossiya, Hindiston, Xitoy yetakchilik qilmoqda. Quvurli transport. 2000-yillar boshiga kelib, neft va gaz quvurlarining uzunligi 1,5 mln. kmdan oshib ketdi. Quvurlarning eng katta tizimlari quyidagi mamlakatlarda mavjud:- gaz quvurlari: AQSH, Rossiya, Kanada, Germaniya, Fransiya; neft quvurlari: AQSH, Rossiya, Kanada, Xitoy, Saudiya Arabistoni. Jahon transport tizimining juda ham muhim tarkibiy qismi bo'lib dengiz transporti hiosblanadi. Uningsiz jahon xo'jaligi normal faoliyat yuritishi mumkin emas. Dengiz transportini rivojlantirishga XX asrning ikkinchi yarmida ishlab chiqarish o'rtasida katta hududiy uzilishning shakllantirilishi, aksariyat iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarning yoqilg'i va xom ashyoning importiga, shuningdek o'zining mahsulotini sotilishiga bog'liqlikning o'sishiga - buyuk geografik kashfiyotlar boshlanganidan buyon jahon kemachiligida Atlantik okean birinchi o'rinni egallaydi. Uning hissasiga dunyodagi tashishlarning 2/3 qismi to'g'ri keladi. Xizmatlardan daromad olishga iqtisodiy joylashgan joyi omili ma'lum ta'sir ko'rsatadi. Masalan, portdagi gavanlari savdo yo'llari kesishgan joy da joylashgan mamlakatlar, misol uchun, Rotterdam, ahamiyatli daromadlar oladilar. Yoki, masalan, ko'p rivojlangan mamlakatlar Panama va Liberiya (qulay) bayroqlar ostida tashuvlarni amalga oshirishni afzal ko'radilar. Xorijiy kemalarga Panama kanali orqali tranzitni taqdim etgani uchun eksportdan olingan daromadning yarmini oladi. Xizmatlar savdosining tarkibida daromadlarning taxminan 1/4 qismi Sues kanali tufayli Misrga kelib tushadi. Xizmatlar savdosini rivojlanishi yo'ldosh xizmatlar ko'rsatilishiga ham yordam beradi. Odatda, port xizmatlarini taqdim etuvchi mamlakatlar kemalarning ta'miri bilan ham shug'ullanadilar. Yerdagi dengiz portlarining umumiy soni 2,7 mingdan ortiqdir, lekin jahon portlari, ya'ni har yili 50 mln. tdan ortiq yukni tashiydigan ulkan portlar soni taxminan 30 tani tashkil etadi. Jumladan, Rotterdam (Niderlanidiya) - yuk aylanmasi yiliga 290 mln. t., Singapur - 190 mln.t., Yangi Orlean (AQSH) - 175, Kobe (Yaponiya) - 170. Transportning eng yosh va dinamik turi bo'lib havo transporti hisoblanadi. O'zining rivojlanish sur'atlariga ko'ra u transportning boshqa turlaridan o'zib ketgan. Bu tez buziluvchi

ozuq-ovqatlar, gullar, dori- darmonlarni tezkor tashishga talabni o'sishi bilan bog'liq. Dunyoning eng yirik 34 ta aeroportidan yarmiga yaqini AQSHga to'g'ri keladi, 8 tasi Yevropada, qolganlari esa - Yaponiya, Kanada, Singapur, Gonkongda joylashgan. Yo'lovchilarning tashish ko'rsatkichiga ko'ra dunyoda AQSH, Rossiya, Yaponiya, Buyuk Britaniya yetakchilik qilmoqda. Konsalting xizmatlarning jahon bozori. Konsalting ayni damda iqtisodiyotning jahonaro sohasi hisoblanadi - oyoqqa turish jarayonida turgan industriya sifatida. Konsaltingni individual-professional faoliyatidan industriyaga aylanishining asosiy belgilaridan biri sifatida shu narsa olinmoqdaki, konsalting xizmatlarining aksariyat qismi individual konsultantlar tomonidan emas, balki korporatsiyalar (konsalting firmalari) tomonidan taqdim etiladi. Mazkur soha rivojlangan mamlakatlarda eng ko'p rivojlangandir. Injinerlik (ingl. Engineering - bilimdonlik, ixtirochilik) - tashkilotlar va obyektlarni yaratish bo'yicha injenerlik maslahat xizmatlaridan iboratdir. U obyektga qo'yilgan kapitalni samaradorligini oshirishning muhim usuli hisoblanib, ishlab chiqaruvchi mamlakatdan buyurtmachi mamlakatga xizmatlar eksportining ma'lum bir shakli sifatida qaraladi (bilimlar, texnologiyalar va tajribani o'rgatish). Injinerlik dastlabki tadqiqotlarni olib borish, loyihaviy hujjatlar to'plamini texnik iqtisodiy asoslanishini tayyorlash shuningdek ishlab chiqarish va boshqaruvni tashkil etish, asbob-uskunalaridan foydalanish va tayyor mahsulotni sotish bo'yicha tavsiyalarni ishlab chiqishga oid ishlarni majmuini qamrab oladi. Tender - bu pudrat savdolarini o'tkazishning tanlov asosidagi shakli bo'lib, ular talabgorlar tomonidan taqdim etilgan ofertlarning musobaqasidan iboratdir, tender hujjatlarida mavjud bo'lgan mezonlarga mosligi nuqtai nazaridan. Aloqa. Hozirgi sharoitda an'anaviy aloqa vositalari bilan birga (radio, telefon, telegraf, telefaks), zamonaviy elektron vositalari qo'llanadi - yonida olib yuriladigan kompyuterlar, tolali-optik, sputnik aloqasi. Jahonda aloqa tarmog'ini rivojlantirish nihoyatda notekis ro'y bermoqda. Masalan, AQSHning hissasiga jahon telefon liniyalarining taxminan 40%i to'g'ri keladi. Axborot va aloqa vositalari sohasida prinsipial jihatdan yangi texnologiyaning yorqin misoli bo'lib tolali-optik aloqani joriy etish hisoblanadi. Xususan, ikkita suvosti tolali-optik liniya qurilgan: Tinch okeani orqali - uzunligi

11,5 ming kmga teng bo'lgan (AQSH - Gavayya orollari - Yaponiya) hamda Atlantik okeani orqali - 6,5 ming km (AQSH - G'arbiy Yevropa).

Mavzu bo'yicha savollar.

1. Aytingchi, zamonaviy transport vositalari qanday xususiyatlarga ega bo'lishi kerak?
2. So'nggi yillarda dengiz transporti bilan bog'liq qanday o'zgarishlar yuz berdi?
3. Zamonaviy transport vositalari orasida elektron transportning tutgan o'rniga baho bering.
4. Mustaqillik yillarida O'zbekistonda zamonaviy transport vositalari orasida qaysi turlari tez sur'atlar bilan rivojlandi?

Mavzu: Respublikamizda mustaqillikkacha bo'lgan davrda transport tarmoqlarining rivojlanish xususiyatlari

Reja:

- 1.O'zbekistonda mustaqillikkacha bo'lgan davrda transport tarmoqlarining xususiyatlari.
2. Transportning respublika iqtisodiyotida tutgan o'rni.
- 3.Respublikada transportning boshqa turlari (havo,suv,quvur) taxlili

Tayanch so'zlar: *birinchi temir yo'l, Farob stansiyasi, Zakaspiy (Turkmanboshi-CHorjo'y), Toshkent-Orenburg temir yo'li, Toshshaharyo'lovchitrans.*

Temir yo'llar.O'zbekistonda temir yo'llarni qurish o'zining ma'lum tarixiga ega. Mamlakat hududida birinchi temir yo'l izlari 1888 yilda Farob stansiyasidan Samarqandgacha qurilgan bo'lib u Zakaspiy (Turkmanboshi-CHorjo'y) temir yo'lining davomi edi. Uning qurilishi keyinchalik davom ettirilib 1899 yili Andijon va Toshkent shahrigacha etqazildi. 1906 yilda Toshkent-Orenburg temir yo'li qurildi. O'rta Osiyo jumladan, O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotida o'tgan asrning 30-yillarda qurilgan uzunligi 1400 km dan ziyod bo'lgan Turksib (Turkiston-Sibir) temir yo'lining ishga tushishi o'z davrida muhim ahamiyatga ega bo'ldi. Ikkinchi jahon urushi yillarida Angren ko'mir havzasiga va CHirchiq elektroqimyo kombinatiga temir yo'l izlari qurildi. .1952-1955 yillarda CHorjo'y-Qo'ng'iro't temir yo'li ishga tushdi. Mazkur yo'l Quyi Amudaryo iqtisodiy rayoni ni respublikaning boshqa hududlari bilan bog'ladi. 1962 yilda Navoiy-Uchquduq temir yo'lining qurilishi Markaziy Qizilqumdagi boy mineral resurslardan foydalanish imkoniyatini yaratdi. 1972 yilda ishga tushgan 410 km li Qo'ng'iro't-Beynov temir yo'li O'rta Osiyo iqtisodiy rayoni dan Qozog'istonga, Rossiyaning markaziy, janubiy va Ural mintaqalariga hamda Kavkaz hududlariga chiqish imkonini berdi. SHuningdek, ushbu yo'lning qurilishi Ustyurtdagi tabiiy resurslarini o'zlashtirishga va mazkur mintaqaning ijtimoiy iqtisodiy jihatdan rivojlanishiga imkon yaratdi SHu bilan birga mazkur yo'lda ko'plab xorijiy davlatlarning tranzit yuklari ham tashiladi. Xullas, respublikamiz temir yo'llarining uzunligi XX asrning 20-yillari boshida

1589 km ni tashkil etgan bo'lsa, hozirga kelib u 6700 km ga etdi. Avtomobil yo'llari. Ikkinchi Jahon urushi boshlanishdan oldin Farg'ona vodiysidagi 3 viloyat va qator shaharlarni jumladan Qo'qon, Marg'ilon, Asaka, Andijon, Namangan, Chust shaharlarini bog'lab turuvchi aylanma yo'l qayta qurildi. SHuningdek, turli davrlarda ishga tushgan Toshkent-O'sh, Samarqand-Buxoro, Toshkent halqa yo'li, Nukus-G'uzor, Qo'ng'irot-Beynov kabi yana qator avtomobil yo'llari ham O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida katta ahamiyat kasb etadi. 1959 yilda Toshkent-Angren-Qo'qon avtomobil yo'li (248 km) qurildi. Bu yo'l Qurama tog'idagi Qamchiq (890 m) va Rezak (368 m) tonnellaridan o'tadi. Mazkur yo'l orqali Toshkentdan Farg'ona vodiysiga tashiladigan yuklar, temir yo'lda tashiladigan yuklarga qaraganda 3-4 baravar tez etqaziladi. SHahar yo'lovchilar tashish transporti. O'zbekiston transport tizimida shahar yo'lovchi transport xizmati alohida o'rin tutadi. Respublika shaharlarida aholini belgilangan marshrutlarda tashiydigan jamoat transporti-abtobus, tramvay, trolleybus, er osti transporti (metropolitan), engil avtomobil transporti (taksi) xizmat ko'rsatadi. O'zbekistonda XX asr boshlariga qadar ot-ulov asosiy transport vositasi bo'lgan. 1901 yilda Toshkentda konka –tor temir yo'l izida otlar sudraydigan bir vagonli dastlabki shahar transporti, 1912 yilda 1-tramvay ishga tushirildi. 1926 yili respublikada muntazam avtobuslar yordamida yo'lovchilar tashish boshlangan edi (dastlabki shaharlararo avtobuslar qatnovi 1906 yilda Farg'ona-Marg'ilon marshrutida yo'lga qo'yilgan edi). Ana shundan beri yo'lovchilar tashuvchi avtobuslar ham son, ham sifat jihatidan juda o'sib ketdi. O'zbekistonning qator shaharlarida, jumladan Toshkent (1947), Samarqand (1967), Olmaliq (1968), Farg'ona (1970), Andijon (1971), Namangan (1973), Buxoro (1987), Nukusda (1992) trolleybuslar qatnab turibdi. Umuman olganda respublikamiz poytaxti-Toshkent shahrida shahar yo'lovchi transport tizimi yaxshi rivojlangan. Poytaxtda "Toshshahar yo'lovchi trans" Davlat uyushmasiga qarashli 11 ta avtobus parki, 2 ta tramvay va 3 ta trolleybus dep osi, 5 ta taksopark mavjud. 1977 yil Toshkentda metro qurilib ishga tushirildi. Hozirda metropolitenning 3 ta yo'nalishi (Chilonzor, O'zbekiston, Yunusobod) va 29 stansiyasi mavjud. SHahar bo'yicha sutkasiga qariyb 3 mln yo'lovchi tashilmoqda (21-22-jadval Havo transporti. Respu-

blika havo transporti-fuqaro aviatsiyasi tarixi 1920 yillardan boshlangan. 1924 yil 20 mayda uzunligi 800 km bo'lgan Toshkent Avliyoota (Jambul)-Pishpek (Bishkek)-Olmaota marshrutida dastlabki yo'lovchilar tashish reysi amalga oshirilgan edi. O'sha yilda suningdek, uzunligi 450 km bo'lgan Kogon-Oqto'qay-Darg'onota-Xiva hamda Buxoro-Termiz-DO'shanbe havo yo'llari ochildi. 1924 yil havo transportida jami 1000 yo'lovchi, 200 kg pochta jo'natmalari, 5 tonna yuk tashildi. 1930 yildan Toshkent-Moskva yo'nalishida samolyotlar muntazam qatnay boshladi. Ayni paytda aeroportlar qurish ham boshlab yuborildi. CHunonchi, 1932 yil Toshkentda, 1939 yil Nukus va Urganchda, 1940 yil Termizda, 1941 yil Namanganda aeroportlar qurib ishga tushirildi. Quvur transporti. Tarixga nazar tashlasak, O'zbekistonda birinchi neft quvuri 1908 yilda ishga tushganini ko'ramiz. O'sha yili CHimyon neft konidan Oltiariq neftni qayta ishlash zavodiga 20 km. lik quvur tortilgan edi. Keyinchalik mamlakatda yangi-yangi neft va gaz konlarining topilishi quvur transporti rivojlanishiga asos bo'la boshladi. Endilikda birgina Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlariga neft konlaridan jami 228,5 km. lik quvurlar o'tqazilgan. Suv transporti. 1950 yil Amudaryoning o'rta oqimida Surxondaryo viloyati hududida Termiz daryo porti tashkil etilgan. 1952 yilda esa Xo'jaylida kema tamirlash zavodi qurilgan. Amudaryoning quyi qismida daryo sohillarida turli yillarda SHarlavuq, To'rtko'l, Beruniy, Qoratov, Xo'jayli bandargoh (pristan)lari qurilgan.

Transportning respublika iqtisodiyotida tutgan o'rni.

Har qanday hududning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti va aholining hayot darajasini ko'tarishda transportning o'rni va mohiyati beqiyosdir. Transport sanoat bilan qishloq xo'jaligi o'rtasidagi ishlab chiqarish aloqalarini, mamlakatning turli hududlari o'rtasidagi mahsulot almashinishi, uning tashqi savdosiniga ta'minlaydi. Yangi hududlarni o'zlashtirishdan oldin ularga transport yo'llari o'tkaziladi. Hozirgi zamon shaharlari hayotini transportsiz tasavvur qilib bo'lmaydi. Transportning mudofaa ahamiyati ham juda kattadir. Transport moddiy ishlab chiqarishning muhim tarmoqlaridan biri hisoblanadi. Uning rivojlanish darajasi mamlakat iqtisodiyotiga, unda ishlab chiqarish kuchlarining joylashish va rivojlanishiga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Transport avvalo, ishlab chiqarish infratuzilmasi bo'lib, uning ishlab

chiqarish xarajatlari va tovar narxiga ta'siri yuqoridir. Tarmoqning rivojlanishi tabiiy resurslarni o'zlashtirish, sanoat va agrar soha integratsiyasi chuqurlashishi hamda milliy xo'jalikning jahon bozoriga qo'shilishining shart-sharoitlarini yaxshilaydi. Transportning texnikaviy, savdo-sotiq va madaniy aloqalarda ham ahamiyati katta. Transport mamlakatimiz iqtisodiy rivojlanishida muhim shart-sharoit va omillardan biri hisoblanadi. Bu sohada (aloqa bilan birga) YAIMning 9,8 foizi yaratilmoqda, iqtisodiyotda band bo'lganlarning 1,5 foizi mehnat qilmoqda. Transport sohasining iqtisodiy ko'rsatkichlari keyingi yillarda birmuncha turg'un xarakterda bo'lib, bu sohadagi investitsion faollikning pasayishi, tarkibiy siljishlarning sekinlashishi, xususiylashtirish va tadbirkorlikning rivojlanish darajasi hamda umuman iqtisodiy o'sish sur'atlari va xorijiy investitsiyalarning jalb etilish darajasini pastligi bilan izohlanadi. Mamlakat transport tarmog'i temir yo'l, avtomobil, havo, quvurlar va daryo suv yo'llaridan iborat. Transportning barcha turlari yordamida respublikada har yili xalq xo'jaligi uchun zarur bo'ladigan turli-tuman yuklar va yo'lovchilar tashiladi. O'zbekistonda yiliga barcha transport turlari vositasida 1387.3 mln tonnadan oshiq yuk va 6988.0 mln yo'lovchi tashilmoqda (2013 y). O'zbekiston transportining moddiy-texnika bazasi mustaxkamlanib va takomillashib bormoqda. Respublikaning transport turlari ichida yuk tashish bo'yicha temir yo'l transporti etakchi rol o'ynaydi. Temir yo'l transporti. Sovet xokimiyati yillarida temir yo'llarning uzunligi 3 marta, yuk tashish oboroti 20 marta ortdi, passajir tashish 1940 yilga nisbatan 2 marta ko'paydi. Odatda transport deganda uning quyidagi jihatlariga e'tibor qaratiladi.

1. Transport- bu vosita, xarakatlantiruvchi kuch

2. Transport- xo'jalik tarmog'i

3. Transport- aniqrog'i transport yo'llari –bu ishlab chiqarish infratuzilmasining yetakchi tarmog'i, xo'jalik tarmoqlari va aholining joylashuvida muhim omil

4. Transportning uzatuvchanlik, bog'lovchilik funksiyasi borligi sababli aloqa tizimi bilan juda yaqindan aloqador, binobarin aloqa tizimidagi yangi o'zgarishlar an'anaviy transport tarmoqlarining rivojlanishiga o'z ta'sirini ko'rsatadi. Temir yo'l transporti, Ayniqsa rayonlararo iqtisodiy aloqalarda muxim rol o'ynamoqda.

O'zbekistonda temir yo'l qurilishi 1888 yildan boshlangan edi. Krasnovodsk-Chorjo'y temir yo'li davom ettirilib Forb bekatidan Samarqandgacha olib borildi. 1890 yildan esa Toshkentdan Andijonga etkazildi. 1905 yilda Orenburg va Toshkent oraligida temir yo'l ishga tushirildi. Fuqoralar urushi yillarida temir yo'llarga ancha shikast etkazildi. Respublika xukimati iqtisodiy kiyinchiliklarga uaramay shikastlangan temir yo'llarini tiklash va yangi yo'llar uurishga katta ahamiyat berildi. 1934 yilda Turkiston magistralining ishga tushirilishi respublika iqtisodiy va maualliy tarakkiyotida kata ahamiyatga ega bo'ldi. Ulug Vatan Urushi yillarida Angren temir yo'li kurib ishga tushirildi. 1952-56 yillarda Chorjo'y-Kungirod temir yo'li qurilishi bilan uuyi Amudaryo sobik itfokta O'zbekistonning boshqa rayonlari bilan boglandi. 1962 yilda NavoiyUchkuduk temir yo'li kurib ishga tushirildi. Sirdaryo-Jizzax, Samarqand-Karshi bilan kiska masofada boglandi. 1972 yilda Qungirod-Ustyurt orqali Beynov temir yo'li o'tkazildi. Endilikda O'rta Osiyo Evropaga ikki yo'nalishdagi temir yo'l orkali chiqadi. Respublika Aris-Orenburg temir yo'li orkali Ural, Volgabo'yi, Markaziy va Janubiy iqtisodiy rayonlari bilan, Aris-Novosibirsk temir yo'li orkali Kozokiston garbiy Sibir, Sharqiy Sibir va Uzok Sharq bilan boglangan. Toshkent-Krasnovodsk temir yo'li orkali Turkmaniston, Kavkazorti, Shimoliy Kavkaz iqtisodiy rayonlari bilan boglangan. Termiz- Dushanbe va Termiz- Qo'rg'ontepa yo'llari orqali Tojikiston bilan, Kirg'iziston bilan esa Aris-Lugovaya-Bishkek va AndijonFalolobod-O'sh orkali aloqa qiladi. O'zbekistonda temir yo'llarning uzunligi 3,4 ming km. 1990 yilgacha Nukus-Chimboy temir yo'li kurib bitkazildi. Tuyamo'yin- To'rtko'l temir yo'li kurildi. Tajan temir yo'li O'rta Osiyo

Respublikada transportning boshqa turlari (xavo,suv,quvur) tahlili

Havo transporti O'zbekiston mustaqillikka erishgandan keyin 1992 yilda "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi tashkil etildi. Respublikaning ayniqsa xorijiy mamlakatlar bilan tashqi iqtisodiy, turistik aloqalarini yo'lga qo'yishda mamlakatning o'z havo transporti muhim rol o'ynaydi. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi xilma-xil tipdagi havo transporti vositalariga ega. Jumladan, unda qishloq xo'jalik ishlariga mo'ljallangan "AN-2", mahalliy yo'llarda

qatnaydigan "AN-24", "YAK-40", xalqaro yo'llarda qatnaydigan "IL76", "IL-62", "IL-86", "TU-154", "A-310", Boeing kabi samolyotlar bor. Vertolyot parkida esa "MI-2", "MI-8", "KA-26" kabi mashinalar bo'lib, ulardan mamlakat muassasalari, meteorologiya, geologiya-qidiruv ishlarida keng foydalaniladi. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi tarkibida 12 ta zamonavuy aerovokzal (Toshkent, Samarqand, Buxoro, Nukus, Termiz, Andijon, Namangan, Navoiy, Urganch, Farg'ona, Qarshi, Qo'qon shaharlarida) bor. Zarafshon, Uchquduq, Sirg'ali, SHahrisabz, Sariosiyo, Qo'ng'iro't, To'rtko'l, Mo'ynoq shaharlaridagi aeroportlar viloyat markazidagi aeroportga qaraydi, YAK-40 va AN-24 samolyotlarini qabul qilishga moslashtirilgan. Toshkent, Samarqand va Termiz aeroportlari xalqaro maqomga ega. Hozirda havo transporti jami yuk va yo'lovchi tashish hajmida salmoqli ulushga ega bo'lmasada, shoshilinch, qimmatbaho va tez ayniydigan yuklarni tashishda, yo'lovchilarga tez va sifatli xizmat ko'rsatishda katta rol o'ynamoqda. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi MDHning deyarli barcha yirik shaharlari va 20 dan ortiq xorijiy davlatlar (Buyuk Britaniya, AQSH, Germaniya, Niderlandiya, Isroil, Hindiston, Turkiya, BAA, Saudiya Arabistoni, Janubiy Koreya, Xitoy, Malayziya, Tailand va b.) bilan to'g'ridan-to'g'ri bog'lanmoqda. Birgina 2007 yilda Toshkentdan Qohira (Misr), Milan (Italiya) va Sochi (Rossiya) shaharlariga yangi aviareyslar ochildi. Bugungi kunda jami 60 dan ortiq marshrut yo'lga qo'yilgan. Hozirda kompaniyada 350 dan ortiq samolyot mavjud bo'lib, "Boing", A-310 kabi eng zamonaviy samolyotlar bilan birga IL-86, IL-76, TU-154, RJ-85 samolyotlari xizmat ko'rsatyapti. Keyingi 6-7 yilda fuqaro aviatsiyasining infratuzilmasini takomillashtirish maqsadida jami 1 mlrd 200 mln AQSH dollariga yaqin investitsiya amalga oshirildi. Bu mablag'lar yangi texnika sotib olish, uchish jarayonlarini boshqarishni zamonaviylashtirish, xalqaro yo'lovchi terminallarini qurish va ta'mirlash, uchish-qo'nish liniyalarini, vokzallarni ta'mirlash kabilarga ishlatildi. O'zbekistonda havo transportini rivojlantirish va yangilash doirasida G'arbda ishlab chiqarilgan samolyotlarga texnik xizmat ko'rsatish majmui barpo etilib, aeroportlar rekonstruksiya qilindi, O'zbekistonning butun hududida MDHda havo harakatini boshqarishning eng yaxshi tizimlaridan biri sifatida e'tirof etilgan navigatsiya

tizimi takomillashtirildi. Bugungi kunda samolyotlar parkidan faqatgina «Boing» va «Airbus» kabi jahonda yetakchi hisoblangan ishlab chiqaruvchilarning zamonaviy havo kemalari joy olgan. Bortiga O'zbekiston bayrog'i o'rnatilgan samolyotlar Yevropa, Osiyo va Shimoliy Amerikaning 40 dan ortiq mamlakatiga parvoz qilmoqda.

Suv transporti. U rayonlararo va xalqaro ahamiyatga ega bo'lib, xalq xo'jaligi yuklarini tashish hamda Turkmaniston, Tojikiston, Afg'oniston davlatlari bilan iqtisodiy aloqalar uchun xizmat qiladi. Respublika suv transporti salohiyatida Amudaryoning ulushi kata. Istiqlool sharofati bilan 1994 yildan boshlab mamlakat suv transporti xizmatini yaxshilash maqsadida bir qator tashkiliy ishlar amalga oshirila boshlandi. Jumladan, O'rta Osiyo paroxodchiligining O'zbekistondagi bo'limlari negizida "Termiz daryo porti", "Xorazm daryo porti", "Qoraqalpog'iston daryo porti" ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi (1995). "O'zavtotrans" korporatsiyasi huzurida daryo floti ishini muvofiqlashtirish bo'yicha (Toshkentda) bosh boshqarma tuzilgan bo'lib, u mamlakat suv transportiga umumiy rahbarlik qiladi. Uning tarkibiga Termiz daryo porti, SHarlavuuq, To'rtko'l, Beruniy, Qoratorov, Xo'jayli bandargohlari, Amudaryo orqali To'rtko'l-Xonqa, CHalish-Beruniy suzma ko'priklari (parom)lari, Xo'jayli kema tamirlash zavodi ishlab turibdi. Termiz daryo porti yiliga 2,5 mln t yukni qabul qilish-jo'natish quvvatiga ega, Afg'onistonning Hayraton bandargohi orqali eksport-import yuklarini etqazib berishda xalqaro ahamiyatga molik. Respublikada suv yo'llarining umumiy uzunligi 1000 km ga yaqin. Xalq xo'jaligi yuklari asosan Termiz-Hayraton, SHarlavuuq-To'rtko'l, Xo'jayli To'rtko'l, Xo'jayli-Beruniy, Qoratorov-Taxiatosh yo'nalishlarida tashiladi. O'zbekistonning barcha port va bandargohlari temir yo'llar bilan bog'langan. Quvur transporti tez rivojlanib bormoqda. Mamlakat neft hamda gaz sanoatining rivojlanishi, aholini ichimlik suvi bilan to'la taminlash bo'yicha katta istiqbolga ega. Endilikda birgina Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlariga neft konlaridan jami 228,5 km. lik quvurlar o'tqazilgan. O'tgan asrning II yarmidan boshlab respublikada gaz sanoatining rivojlanishi gaz quvurlari geografiyasini juda kengaytirib, uning xalqaro ahamiyatini oshirib yubordi. O'zbekistonda gaz quvurlari qurish 1958 yilda bosh-

langan. 1960 yillarning boshigacha "Asaka-Andijon", "Xo'jaobod-Farg'ona", "SHimoliy So'x-Qo'qon", "Gazli-Kogon" gaz quvurlari qurilgan. SHu bilan birga ushbu davrda mamlakatimiz hayoti uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan "Jarqoq-Buxoro-Samarqand-Toshkent" gaz quvuri ham ishga tushgan. Keyinchalik g'oyat qisqa muddatlarda Buxoro -Ural (1,2,3-navbatlari), O'rta Osiyo-Markaz, Buxoro-Toshkent-Frunze (Bishkek) –Olmaota gaz quvurlari qurib foydalanishga topshirildi. Ana shu quvurlar orqali xalqimizning milliy boyligi xo'jasizlarcha tashib ketilgan. Mustaqillikka erishishimiz bilan ushbu boyliklarga bo'lgan munosabat tubdan o'zgardi. Endilikda respublikadagi gaz uzatish bo'linmalari 7 magistral gaz quvuri tarmog'iga (Buxoro-Gazli-Toshkent, 522 km; Muborak-Navoiy, 112 km; SHo'rtan-ToshIES, 602 km; Kalif-DO'shanbe, 408 km; Buxoro-Ural, 489 km; O'rta Osiyo-Markaz, 369 km) ega. Diametri 720-1220 mm li magistral gaz quvurlarining umumiy uzunligi 12,6 ming km bo'lib, uning to'la quvvat bilan ishlashi uchun 25 ta kompressor stansiyasi xizmat ko'rsatadi. Bugungi kunda quvur transporti orqali Qozog'istonning janubiy viloyatlari, Qirg'iziston va Tojikiston O'zbekiston tabiiy gazi bilan ta'minlanadi. Aholini, ayniqsa shahar aholisini chuchuk suv bilan taminlashda ham quvur transportining ahamiyati ortib bormoqda. Jumladan, 1993 yilda Buxoro va Navoiy shaharlarini toza ichimlik suvi bilan ta'minlash maqsadida Damxo'ja -Buxoro suv quvuri ishga tushdi. Umuman, quvur transporti mamlakat iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyotida muhim omil bo'lib, u sanoat korxonalari va xo'jaliklarni, aholi manzilgohlari va shaharlarni tabiiy gaz va chuchuk suv bilan taminlashda katta ahamiyatga ega. Quvur transportining rivojlantirilishi va uning xalq xo'jaligida mavqeining oshirilishi ishlab chiqarishda mehnat unumdorligi oshishiga, mahsulot tannarxi pasayishiga, atrof-muhitning ekologik jihatdan toza bo'lishiga olib keladi.

Mavzu bo'yicha savollar.

1. O'zbekistonda mustaqillikkacha bo'lgan davrda transport tarmoqlarining xususiyatlarini aytib bering.
2. Transportning respublika iqtisodiyotida tutgan o'rnini tushuntiring.

3. Respublikada transportning boshqa turlari (havo, suv, quvur) taxlil qiling

Mavzu: O'zbekistonda transport tizimining rivojlanganlik darajasi va uning hududiy xususiyatlari

Reja

1. O'zbekiston Yalpi ichki mahsuloti tarkibida transport va aloqa tarmog'ining ulushi.
2. Mintaqalar kesimida YaIMning transport sig'imkorligi.
3. Infrastruktura va uning mazmuni.

Tayanch so'zlar: *iqtisodiyot, modernizatsiya, transport infratuzilmasi, milliy iqtisodiyot, yalpi ichki mahsulot.*

Iqtisodiyotni modernizatsiyalashtirish sharoitida xalq xo'jaligining eng muhim tarmoqlaridan biri – transport infratuzilma-sini rivojlantirish bilan aloqador mintaqaviy muammolarni tadqiq etish va ularni ijobiy hal etish, mintaqalar orasida ijtimoiy-iqtisodiy tafovutlarni bartaraf etish masalalarini o'rganish dolzarb ahamiyatga ega.

Milliy iqtisodiyotning eng muhim tarmog'i – transportni, ayniqsa uning infratuzilmasini rivojlantirishda mavjud resurslardan samarali foydalanish ob'ektiv zaruriyatdir. Chunki, ishlab chiqarish kuchlarini samarali joylashtirishda transport omili muhim ahamiyatga ega.

Har tomonlama rivojlangan transport tizimi mamlakat ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishi va joylashishida, ichki va tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi. Darxaqiqat, O'zbekistonning bugungi darajadagi ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida transport tizimi va infratuzilmasining o'rni va ahamiyati oshib bormoqda.

Ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishda va takomillashtirishda ishlab chiqarish infratuzilmasi (transport va boshqalar) omillari hal qiluvchi ahamiyatga ega. Ishlab chiqarish infratuzilmasi milliy va mintaqaviy iqtisodiyotning asosiy infratuzilmalaridan biri hisoblanib, uning holatiga qarab mintaqaning iqtisodiyoti rivojlanishi darajasiga va o'rniga baho beriladi[3]. Shu bilan birga infratuzilmaviy loyihalarning amalga oshirilishi qisqa muddatda yangi ishchi o'rinlarni yaratish,

uzoq muddatda esa mehnat unumdorligini oshirish imkoniyatlariga ega[4]. Shu jumladan, Indoneziya hukumati ham ishlab chiqarish infratuzilmasini rivojlantirish orqali ijtimoiy-iqtisodiy muammolar va hududlar orasida mutanosiblikni bartaraf etish siyosatini amalga oshirmoqda va unga ko'ra ishlab chiqarish infratuzilmaning asosiy to'rtta elementlaridan biri, ya'ni transport tizimini rivojlantirishga ustivor ravishda qaramoqda[5]. Mintaqalarda transport tizimini rivojlantirmasdan, yagona transport tizimini shakllantirmasdan turib, mintaqalarning barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishini ta'minlash juda murakkab vazifa bo'lib, Jahon Bankining statistik ma'lumotlariga ko'ra, transport infratuzilmasining qoniqarsiz ahvoldaligi 1990 yillarda Xitoy Xalq Respublikasi yalpi ichki mahsulotining o'rtacha o'sish sur'atlarini 1%ga kamayishiga olib kelgan va mahsulot tannarxida transport harajatlarining qiymati 20%ga teng bo'lgan, vaholanki, ushbu ko'rsatkich AQSh va boshqa rivojlangan davlatlarda 5-10%ni tashkil etgan [6].

Keyingi yillarda O'zbekiston Yalpi Ichki Mahsuloti tarkibida transport va aloqa tarmog'ining ulushi muttasil ravishda oshib borayotganligini kuzatish mumkin. Agar 2000 yilda mamlakatimiz yalpi ichki mahsuloti tarkibida transport va aloqaning ulushi 7,7%ni tashkil qilgan bo'lsa, 2014 yilga kelib bu ko'rsatkich 3,7%ga oshib, 11,4%ni tashkil etdi[7]. Ushbu ko'rsatkich 2014 yilda Rossiya Federatsiyasida 8,7%ni[8], 2012 yilda Xitoy Xalq Respublikasida 4,7% [9] ni tashkil etgan.

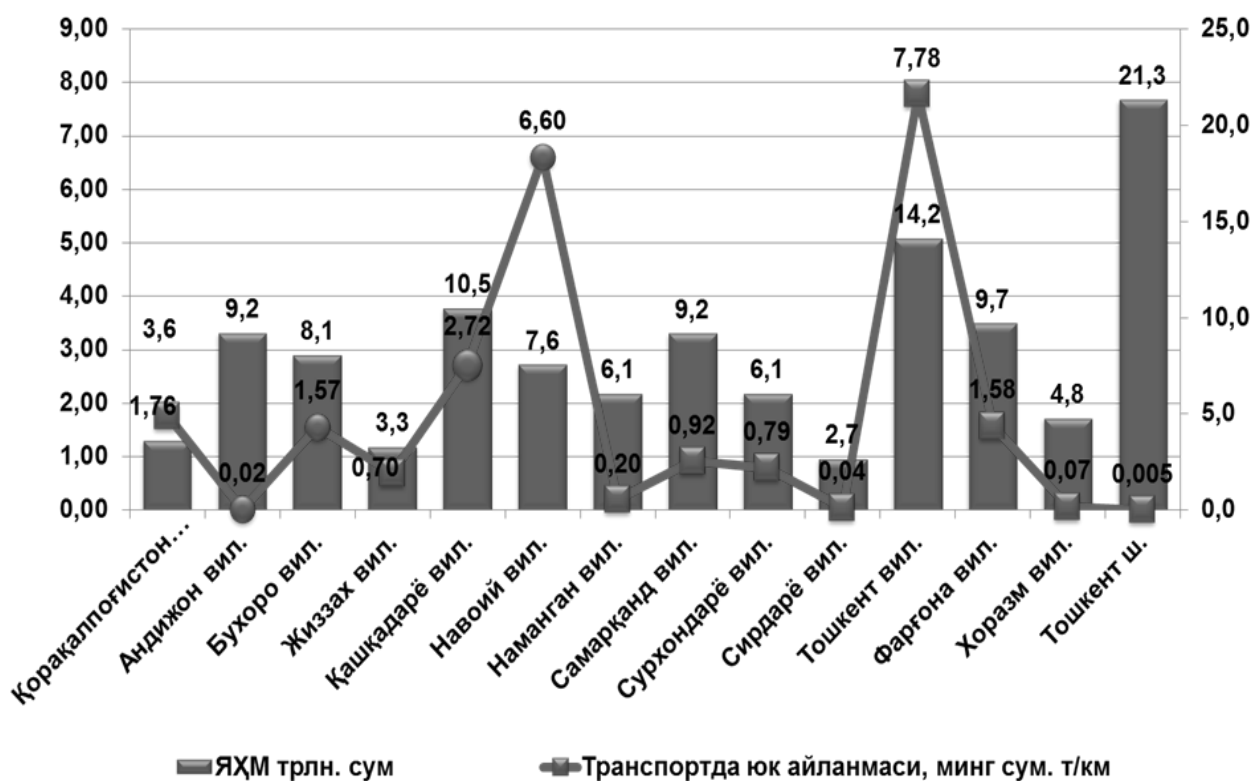
O'zbekistonda mustaqillik yillarida (ayniqsa 2005 yildan) transport tizimida yuk tashish hajmi barqaror ravishda o'sib bormoqda. 2014 yil respublikada yuk tashish hajmi 1458,9 mln.tonnani tashkil etdi va bu ko'rsatkich 1991 yilga nisbatan 3,5 baravarga oshdi. Shuningdek, 2005 yildan boshlab yo'lovchi tashish soni ham ancha ortdi. Xususan, 2014 yilda yo'lovchi tashish soni 7335,3 mln.kishini tashkil etdi[10]. Bu 1991 yil ko'rsatkichiga nisbatan 2,4 baravarga ko'p demakdir. Bunday holatni iqtisodiyotimizdagi iqtisodiy o'sish sur'atlarining oshib borayotganligi bilan izohlash mumkin.

Transport tizimi ko'rsatkichlarining yuqori sur'atlarda o'sishi, transport infratuzilmasini rivojlantirishga kiritilayotgan investitsiya hajmining oshib

borayotganligida namayon bo'ladi. 2015 yil 6 martda O'zbekiston Respublikasi birinchi Prezidentining "2015-2019 yillarda muhandislik-kommunikatsiyalar va yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiyalash" dasturi haqidagi farmoyishga binoan 2015-2019 yillarda ushbu tarmoqlarga 6818,6 mln.AQSh dollari miqdorida investitsiyalarni yo'naltirish rejalashtirilgan[11].

Mavjud mablag'larning 4120,1 mln. AQSh dollari (60,4%) avtotransport tizimiga, 2080,8 mln. AQSh dollari (30,5%) temir yo'l tizimiga, 617,7 mln. AQSh dollari (9,0%) havo transportini rivojlantirishga mo'ljallangan. Transport infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan bunday katta hajmdagi investitsiyalarning kiritilishi natijasida ushbu tizimda jiddiy o'zgarishlar yuzaga kelishini, bu esa har bir mintaqalarning majmualari va tizimli ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga mustahkam asos bo'lib xizmat qilishini prognoz qilish mumkin.

Shu bilan birga, transport infratuzilmasi rivojlanishining hududiy xususiyatlarini tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, mintaqalarda ushbu infratuzilmaning rivojlanish darajasi turlicha bo'lib, uning rivojlanganlik darajasi hududlarning ishlab chiqarish kuchlarini takomillashtirishda, iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan jadal yoki sekin rivojlanishiga ham turli darajada ta'sir ko'rsatadi. Maydoni yirik bo'lgan, qattiq qoplamali avtomobil va temir yo'llarning zichligi past bo'lgan mintaqalarda yalpi hududiy mahsulotining transport sig'imkorligi ancha yuqori bo'lib, bu esa o'z navbatida mintaqalarning barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga, ishlab chiqarish kuchlarining hududiy tarkibini takomillashtirish va samarali ravishda joylashtirishga salbiy ta'sirini ko'rsatadi.



Mintaqalar kesimida YaHMning transport sig'imkorligi, ming so'm t/km, 2014 yil[12]

Yalpi hududiy mahsulotning transport sig'imkorligi natijalarining tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, transport sig'imkorligining eng yuqori ko'rsatkichlari Toshkent (7,78 t/km), Navoiy (6,60 t/km), Qashqadaryo (2,72 t/km), Buxoro (1,57 t/km) viloyatlari va Qoraqalpog'iston Respublikasiga (1,76 t/km) tegishlidir (1-rasm). Shu bilan birga YaHM transport sig'imkorligining eng past ko'rsatkichlari Toshkent shahri (0,005 t/km), Andijon (0,02 t/km), Sirdaryo (0,04 t/km) va Xorazm (0,07 t/km) viloyatlariga tegishli. Ko'rsatkichlari yuqori bo'lgan ba'zi mintaqalarga iqtisodiy omil, ya'ni iqtisodiy jihatdan ancha rivojlanganligi (Toshkent, Navoiy, Qashqadaryo va Buxoro) ta'sir ko'rsatsa, aksincha Qoraqalpog'iston Respublikasining bunday ko'rsatkichlarga ega bo'lishi tabiiy (hududining kattaligi) va iqtisodiy (iqtisodiy jihatdan depressiv) omillar ta'siri juda katta.

Mintaqalarda qattiq qoplamali avtomobil yo'llarning asosiy qismi talabga javob bermasligi, temir yo'llar tarmog'i zichligining pastligi, mintaqalar yalpi hududiy mahsulotining transport sig'imkorligi yuqori bo'lishiga olib kelmoqda. Bunday holatlar mintaqalarning barqaror ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishini

ta'minlashda, ular orasidagi mavjud tafovutlarni bartaraf etishda muammolar keltirib chiqarmoqda. Keltirilgan xulosalarga ko'ra, ushbu muammolarni bartaraf etish uchun quyidagilarni taklif qilish mumkin:

- infratuzilmani modernizatsiyalashga kiritilayotgan investitsiya-larning asosiy qismini hududi kichik bo'lgan viloyatlarga ajratish, bunday yo'nalish kam harajat talab qilishi bilan birga tez samara beradi. Bundan tashqari, ushbu mintaqalarda mashinasozlik tarmog'ini jadal rivojlantirish imkoniyatlari mavjud bo'lib, mashinasozlikni rivojlantirishning asosiy omillaridan biri bu rivojlangan transport infratuzilmasi mavjudligidir;

- maydoni kichik va nisbatan kichik bo'lgan mintaqalarda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni, qayta ishlash sanoatini yanada takomillashtirish, o'z navbatida aholini ish bilan ta'minlash, ijtimoiy sohalar va ijtimoiy infratuzilmani jadal sur'atlarda rivojlantirish imkonini beradi;

- maydoni katta bo'lgan mintaqalarda yalpi hududiy mahsulotning transport sig'imkorligi yuqori bo'lganligi, temir yo'l transportining mavjudligi sababli yirik (tog'-kon, qurilish mollari, metallurgiya va h.k) korxonalarni qurish, o'sish nuqtalarini shakllantirish maqsadga muvofiqdir.

Mavzu bo'yicha savollar.

1. O'zbekiston Yalpi ichki mahsuloti tarkibida transport va aloqa tarmog'ining ulushi qanchaga teng?
2. Mintaqalar kesimida YaIMning transportdagi ulushini ayting.
3. Infrastruktura va uning mazmunini tushuntiring.

Mavzu: O'zbekiston respublikasining transporti va tashqi iqtisodiy aloqalari

Reja:

1. O'zbekiston respublikasining transport tarmoqlari.
2. Ichki va tashqi transport tarmoqlari.
3. Tashqi iqtisodiy aloqalarda transport tarmoqlarining ahamiyati.
4. O'zbekistonda transport yuk aylanmasi xududiy tafovuti.

Tayanch tushunchalar: *transport, ichki, tashqi, iqtisodiyot, yuk aylanmasi*

Transport makroiqtisodiyotning asosiy tarmoklaridan biri, iqtisodiyotning kon tomiri, xarakatlantiruvchi kuchi xisoblanadi. U ishlab chikarish bilan iste'molni boglab, ijtimoiy-iktisodiy ishlab chikarish jarayonining uzluksizligini ta'minlaydi. Ta'kidlash lozimki, transport soxasi sanoat va kishlok xujaligiga nisbatan geografiyada kam zfganilgan yoki >fganilayotgan yunalish ekanligi bilan ajralib turadi. Vax,olanki, transnortsiz xech narsani tasavvur kilib bulmaydi, chunki transport xarakat, masofani kesib utish, u yoki bu narsani (yuk, yulovchi, axborot) tashish, junatish demakdir. Iktisodiy geografiyada transport liniyalar, yul, yulaklar sifatida uning kolgan ob'ektlarini - areal, tugun va markazlarni boglab turadi. Transport turi va tizimi xar kanday xududning rivojlanganlik, uzlashtirganlik kursatkichi, xududiy mexnat taksimotini amalga oshiruvchi, iktisodiy rayon va ishlab chikarish majmualarning shakllantiruvchi muxim omilidir. K^olaversa, "arzon", "kimmat", "kulay", "nokulay" tushunchalarining zaminida transport omili yotadi, transport geografik urin esa iktisodiy geografik urinning asl moxiyatini aks ettiruvchi asos xisoblanadi. Odatda, transport deganda uning kuyidagi jixatlariga e'tibor karatiladi:

1. Transport - bu vosita, xarakatlantiruvchi kuch;

2. Transport -xujalik tarmogi;

3. Transport, anikrogi transport yullari - bu ishlab chikarish infratuzilmasining yetakchi tarmogi, xujalik tarmoklari va axolining joylashuvida muxim omil (yuli yaxshi mamlakat boy buladi, boy mamlakatlarning yullari esa xammavakt xam yaxshi bulavermaydi);

4. Transportning uzatuvchanlik, boglovchilik funktsiyasi borligi sababli, u aloqa tizimi bilan juda yakindan aloqador, binobarin, aloqa tizimidagi yangi uzgarishlar (tele-radio aloqalari, internet va b.) an'naviy transport tarmoklarining rivojlanishiga uz ta'sirini kursatadi. Uzbekistonning Markaziy Osiyoning kok urtasida joylashganligi, uning transport geografik xususiyatini, urnini xam belgilab beradi. Darxakat, respublikamizning bunday transport geografik)fni, uning markaziyligini, kesuvchanligini (ya'ni tranzitligini) aks ettiradi, shu bilan birga, mamlakatimizning Jaxon okeanidan uzokda, ichkarida joylashganligini bildiradi. Kadimda, respublikamizning xozirgi xududida kuruklik transporti, anikrogi karvon yullar yaxshi rivojlangan bulgan. Xususan, uning Buyuk ipak yulida joylashganligi yurtimizda savdo, madaniyat, xunarmandchilikning rivojlanishiga katta ta'sir kursatgan. Temir yullar esa bu yerda XIX asrning oxirida va XX asr boshlarida kurilgan. Bular Kaspiy orti temir yuli, ya'ni xozirgi Turkmanboshi (Krasnovodsk) - Andijon xamda Orenburg - Toshkent yullaridir. Keyinchalik boshka maxalliy va xalkaro yullar xam kurildi, ayniksa Kuyi Amudaryo yunalishida barpo etilgan temir yullar, masalan K>^girot, Beynau - Makat - Aleksandrov Gay (Saratov obl.) muxim axamiyat kasb etdi.

Birok;, respublikamiz transport turi uning turli xududlarini boglash nuktai nazaridan yagona tizimni tashkil etmasdi. Shu bois, mustakillik yillarida transport xavfsizligiga x,am jiddiy e'tibor karatildi, kiska muddat maboynida Uchkuduk - Miskin - Nukus, Toshguzar- Boysun - Kumkurgon temir yullari kurilib ishga tushirildi. Natijada, xozirgi kunda Kuyi Amudaryo mintakasi va Surxondaryo vi-loyatiga borish uchun avvalgidek Turkmaniston xududi orkali yurish talab etilmaydi. Temir yullarni elektrlashtirish, tez yurar yunalishlarni joriy kilishda xam yutuklarimiz talay (masalan, Toshkent- Samarkand oraligida katnaydigan "Afrosiyob", Toshkent - Buxoro, Toshkent - Karshi yunalishlaridagi poezdlar). 2016-yilda Fargona vodiysi xam Kamchik davoni orkali temir yul bilan boglanadi. X,ozirgi vaktda, respublika temir yullarining elektrlashtirilgan darajasi 35 %. Yakini yillarda bu kursatkich 1,5 martaga oshadi, Jumladan, Marokand - Karshi temir yuli elektrlashtiriladi. Avtomobil yullarini kurish xam mamlakatimiz iktisodiy siyosatining ustuvor

yunalishidir. Shu bois, magistral yullarni kayta kurish, ta'mirlash, yulbuyi infratuzilmasi va yul buyi iktisodiyotini rivojlantirish katta ahamiyatga ega. Shu bilan birga, transportning boshqa turlari - xavo, kuvur (truboprovod) transporti ham rivojlanib bormokda. Respublikamiz poytaxti xamda Urganch, Navoiy, Samarkand, Buxoro shaxarlarida xalkaro aeroportlar kurilgan. Transportning asosiy funksiyasi yuk va yulovchi tashish 1996 va, xususan, 2003-yillargacha xar xil uzgarib bordi, usish - pasayish kursatkichlari bir - birini almashtirib turdi. 2004 yildan boshlab esa bu kursatkichlar muntazam ravishda usib bormokda. Masalan, 2013-yilda yuk tashish 2012-yilgiga nisbatan 104,4 foizga, yulovchi tashish 104,2 foizga ortgan. Kurilayotgan soxada 170 ming kishi ishlaydi, bu butun iktisodiyot tizimida band bulganlarning 3,7 foizini tashkil kiladi. Transportni rivojlantirish uchun ajratilgan investitsiya xajmi 30,0 foizga yakin (2005-yilda 15,7 %ga teng bulgan). Kurinib turibdiki, mamlakatimiz raxbariyati transport tizimi, transport mustakilligi va xavfsizligiga katta e'tibor karatmokda.

2013-yilda Uzbekistonda transportning barcha turlari orkali 1387,3 mln tonna yuk tashilgan. Bu 2005-yilga Karaganda 1,6 martadan kup demakdir. Jami tashilgan yukning 90,6 foizi birgina avtomobil transporti zimmasiga tushadi. Kolgan transport turlarining bu boradagi kursatkichlari ancha past. O'rtda kolgan yilda 6988,0 mln kishi yulovchi sifatida tashilgan (2005-yilga nisbatan 1,7 marta kup), uning 98,2 foizi avtomobil transportiga tugri keladi. Yuk va yulovchi tashishda xususiy tadbirkorlikning salmogi katta. Avtomobil transporti yukaylanmasining umumiy xajmida xususiy yuk tashuvchnlar xissasi 72,1 foizga teng. Yulovchilar tashishda bu kursatkich yanada yukori. Uzbekistonda umumiy ijtimoiy foydalannshda bulgan temir yullar uzunligi 43 ming km, xar 10 ming kv km maydonga zichlik 94,2 km ni tashkil kiladi'. Tabiiyki, xududi katta mintakalarda temir yullar uzunligi xam katta. Masalan, Korakalpogistonda u 844 km, Navoiy viloyatida 469 km va x.k. Ayni vaktida, maydoni kichik Andijon va Sirdaryo viloyatlarida temir yullar uzunligi ancha oz. Umumiy konuniyat axoli kupligi va yullar zichligi urtasidagi nisbatda kuzga tashlanadi. Fikrimizning isboti sifatida Andijon va Fargona, Xorazm yoki Sirdaryo viloyatlaridagi kursatkichlarni keltirish mumkin. Bu fikrni eng past zichlikka ega

bulgan Navoiy va Buxoro viloyatlari xamda Korakalpogiston Respublikasidagi vaziyat xam tasdiklab beradi (8- ilovaga karang).Kattik koplamali avtomobil yullari uzunligi respublikamizda 42,0 ming km yoki temir yullarga nisbatan 10 marta ziyod; zichlik xar 1000 kv km maydonga 92,8 km - bu kursatkich xam deyarli 10 barobar ortik. Shu urinda axoli geografiyasi va avtomobil yullari zichligi urtasidagi konuniyatni yana bir bor ta'kidlash urinli. Ma'lumotlarga Karaganda, eng yukori avtoyullar zichligi axoli zichligi eng yukori bulgan Andijon va Fargona viloyatlarida kuzatiladi. Bu xolat Namangan, Xorazm va Sirdaryo viloyatlarida xam ancha yukori, chullik mintakalarda esa u juda past.

Tanikli rus olimi N. N. Baranskiy fikricha, yullar va shaxarlar xar kanday xududning iktisodiy asosini ("kovurgasini") tashkil kiladi. Chindan xam, ayni ular birgalikda joyning iktisodiy saloxiyatini, geografik jixatdan uzlashtirilganlik darajasini yoki, boshkacha kilib aytganda, iktisodiyotining " geografik geometriyasini", iktisodiy geografik asosini uzida aks ettiradi. Mamlakatimiz iktisodiy xaritasida bunday uziga xos geometrik shakllar vujudga kelgan. Ular jumlasiga Samarkand (Juma) - Buxoro (Kogon) - Karshi (Kashkadaryo st.), Sirdaryo - Jizzax - Xovos uchburchaklari, Fargona xalkasi (Kukon - Namangan - Andijon - Margilon - Ku^kon) kabilar kiradi. Ba'zan, bu yunalishlarda temir va avtomobil yullar birgalikda joylashgan bulib, ular birgalikda xududni yanada mustaxkamrok birlashtiradi ("mixlaydi").Bunday shakllarning ayrimlari transchegaraviy bulib, ular kushni, xududi tutash bulgan davlatlarni xam boglaydi. Masalan, tabiiy geografik mikyosdagi Fargona xalkaro xalkasi Xujand va Ushni xam birlashtiradi yoki Gazuchok - Urganch - Doshxovuz, Taxiatosh (Nukus) xalkasi xam munga);shash geosiyosiy moxiyat kasb etadi. Turkmaniston' Mamlakatimizda temir yul transportining rivojlanishi va boshkarilishi " Uzbekiston temir Yullari" Milliy kompaniyasi orkali amalga oshiriladi. bilan tutash bulgan Uzbekiston xududlarida Turkmanobod - Pitnak - Uchkuduk - Navoiy "trapetsiyasi" xam kuzga tashlanadi. Korakalpogistonda Turtkul - Nukus - Kungiro - Chimboy "konussimon" temir yuli ushbu mintaka tabiiy-iktisodiy imkoniyatlaridan foydalanishda axamiyatga ega. Avtoyullar geografSh1 sida esa Samarkand - Guzor - Shaxrisabz - Samarkand

xalkasi yulovchilar tashishda katta urin tutadi. Yukoridagi yullarning yanada rivojlanishi, temir yul tugun va majmualarining shakllanishi iktisodiy geografik jihatdan muxim xisoblanadi. Xususan, nisbatan bir-biriga yaqin joylashgan ancha yirik shaxarlar urtasida magistral k>finishda, intensiv katnovli yul va yulaklar (karidorlar) bu borada yanada ahamiyatlidir. Sababi, xar kanday yul uning ta'sir zonasida bulgan tabiiy boyliklarni uzlashtirishga, ichki xududlarga madaniyat yangiliklarini olib kirishga, usish kutb va markazlarning vujudga kelishiga asos bulib xizmat kiladi. Xuddi shu fikrni 223 km masofada barpo etilgan (2007-yil) Toshguzor - Boysun - Kumkurgon temir yuli yaqin kelajakda isbotlab beradi. 2013-yil yakunlariga kura, temir yullar orkali taxminan 60 mln tonna yuk va 15,0 mln yulovchi tashilgan. Yulovchilarni tashish aylanmasi sunggi 8 yilda 1,9 martaga kupaygan. Mintakalar mikyosida yuk tashishda Toshkent, Navoiy va Fargona viloyatlari kuzga tashlansa, yulovchi tashishda Toshkent mintakasi keskin ajralib turadi. Temir yullarda tashilgan yuklarning deyarli 1/3 kismini neft va neft maxsulotlari, 20-22 foizini kurilish materiallari, 10 foizdan kuprogini sement, 5 foizga yaqinini kumir tashkil etadi.

Avtomobillarda 1156 mln t. yuk va 6280 mln yulovchi tashilgan. Yuk tashishda yukorirok kursatkichlar Xorazm, Fargona va Surxondaryo viloyatlarida kayd etiladi, avtobuslarda yulovchi tashish buyicha esa, eng avvalo, poytaxt - Toshkent xamda Fargona viloyatlari oldinda. Ayni paytda avtomobillarda yuk tashish Jizzax, Buxoro, Andijon va Namanganda, yulovchilar tashish Jizzax va Navoiy viloyatlarida sust rivojlangan (8-ilova). Yukorida kayd etilganidek, respublikamizda kuvur va xavo transporti xam rivojlanib bormokda. "Uzbekiston xavo yullari" Milliy kompaniyasi asosan yulovchilar tashishda katta ahamiyat kasb etsa, kuvur transporti orkali kuprok gaz junatiladi (bir yilda 60 mln t. yuk tashiladi). Respublikamizda jami magistral kuvurlarning uzunligi 14,3 ming km bulib, uning deyarli 99 foizi gaz kuvurlaridir.

Transport nafakat mamlakat ichidagi vazifalarni bajaradi, uning tash ki iktisodiy aloqalarni amalga oshirishda xam ahamiyati katta. Bu aloqalarda, xususan yuk tashishda, ichki transportdan farkli ularok, temir yul transporti yetakchilik kiladi.

Turli xil yuklarni xar xil yunalishlarda tashishda Angren terminali va, ayniksa, Navoiy shaxri aeroporta negizida tashkil etilgan erkin iktisodii-industrial zonaning urni katta. Mustakillik yillarida respublikamizning tashki savdo aylanmasi 2063 mln AKSh dallaridan (1991 y.) 28895 mln dallarga (2013 y.) yetdi'. Tadrijiy uzgarishlar dinamikasi shuni kursatadiki, milliy iktisodiyotning dastlabki shakllanish davrlarida, ishlab chikarishning pasayib borish jarayonida, ya'ni 1996 yilgacha tashki savdo aylanmasi usib borgan. Jumladan, u 1992-yilda oldingi yilga nisbatan birdaniga 2,2 barobarga ortgan, sungra usib borib, 1997-yildan pasayish kursatkichlarini namoyon etgan. 2002 yilda respublika tashki savdo aylanmasining xajmi 5700 mln AKSh dallariga tushib kolgan, vaxolanki u 1996-yilda 9311 mln dallarga yetgan edi. 2003-yildan xozirgi davrgacha tashki savdo aylanmasi turli sur'atlarda kupayib borgan. U 2006-yilda 2002 yilga nisbatan deyarli 2 martaga oshgan va keyingi 4 yil davomida bu kursatkich yana 2 barobarga kupaygan. Tashki savdo aylanmasining tarkibiy tuzilishi xam yillar mobaynida bir xil bulmagan. 1996-1997-yillarda u manfiy nisbatga, ya'ni manfiy saldoga ega bulga xolda, kolgan yillarda tovar almashuv muntazam ravishda mamlakatimiz foydasiga xal bulgan. Eksport xajmi 1995-2013-yillarda 3,8 martaga kupaygan bulsa, import bu davrda 3,0 martaga oshgan. Demak, bu boradagi jarayonni asosan eksport belgilab bermokda. Importni eksport bilan koplash darajasi sunggi yillarda 148-150 foiz bulgan. Eksport tarkibida (jami 15087 mln AKSh dollari) xam ba'zi uzgarishlar kuzatilmokda, jumladan, paxta xom ashyosi, ya'ni paxta tolasining bu boradagi ulushi pasayib, uning urniga mashinalar va boshka maxsulotlarni eksport kilish, shuningdek, turli xil xizmatlarning ulushi ortib borgan". 2013-yilda jami eksport xajmining 17,7 foizi paxta tolasiga (1990 y.-59,7 %, 2000 y.-27,5 %), 31,1 foizi energiya manbalari va neft maxsulotlariga, 9,8 foizi ozik-ovkat maxsulotlariga tugri keldi. Mashina va uskunalarning ulushi 5,5 %, kora va rangli metallar - 6,3 %, kimyo va undan tayyorlanadigan maxsulotlar - 4,0, xizmatlar 16,2 foizga teng. Importda (jami 13807 mln dollar) mashina va uskunalar keskin ajralib turadi; ularning xissasiga jami import kilingan tovar va xizmatlarning 44,1 foizi tugri keladi (1990 y.-12,1 %, 2000 y.-35,4 %, 2009-yilda 56,5 %). Keyingi urinda kimyo va undan tayyorlanadigan maxsulotlar (14,3 %), uchinchi urinda

ozik-ovkat maxsulotlari turadi (9,7 %). 1990 yilda ozik-ovkat maxsulotlarining jami importdagi ulushi 48,9 va 2000 yilda 12,3 foiz bulgan.' 2013 yilda eksport sajmi 10,9 foizga kupaydi, ijobiy savdo 1 milliard 300 mln AKSh dollarini tashkil etdi. 2013 yilda umumiy eksport \ajmi ning 72 foizini gayyor tovarlar ta'minlagan.

4 -r asm . U z b y e k i s t o n R y e s p u b l i k a s i t a s h k i s a v d o
a y l a n m a s i (mln AKSh dollarvda)



Umuman olganda, zamonaviy texnologiyalar, mashina va asbob uskunalarining kuprots keltirilishi (yanonlar uchun balik emas, balki karmok mux,imrok, xisobla-nadi) ma'kulrok- Chunki, tashki savdo aylanmasining bunday tarkibiy nisbati ke-lajak ishlab chikarish uchun mustaxkam zamin yasaydi. Shu nuqtai nazardan iste'mol mollarini, xususan yengil va ozik-ovkat maxsulotlarini uzimizda, xech bulmaganida maxalliy extiyojni kondirish darajasida rivojlanishi talab etiladi. Aytish joizki, mamlakatimizda olib borilayotgan siyosat, jumladan, ishlab chikarishni maxalliyashtirish ("lokalizatsiya"), investitsiya siyosati xamda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni jadal rivojlanishi xam ayni shu maksadlarni kuzlaydi.Uzbekiston Respublikasi jaxonning kator mamlakatlari bilan tashki iktisodiy aloqalarni amalga oshirmokda. Umumiy konuniyat shundan iboratki, agar avvallari MDX, mamlakatlari bilan aloqalar birmuncha zaifrok bulgan bulsa, bugungi kunga kelib ularning ulushi kutarilib bormokda. Masalan, 1995-yilda

Uzbekiston tashki savdo aylanmasining umumiy xajmida MDX, mamlakatlarining xissasi 38,4, shu jumladan eksportda 34,5 va importda 45,5 foiz bulgan xolda, bu kursat-kichlar 2013-yilda, mos ravishda 42,6; 47,4 va 37,4 foizni tashkil etgan'.

Mamlakatimiz tashki savdo aloqalarida Rossiya birinchi urinda turadi. Xitoy Xalk Respublikasi, ^ozogiston, Koreya Respublikasining xam ulushi katta. Boshka davlatlar orasida biroz Turkiya, Afgoniston, Eron, Ukraina, Germaniya, Buyuk Britaniya ajralib turadi. Qolgan mamlakatlarning bu boradagi ishtirokn juda sust. Respublikamiz tashki savdo aylanmasining shakllanishida barcha mintakalarning ishtiroki bir xil emas. Uzbekiston tashki savdo' Mustakillikning dastlabki yillarida, xususan 1991-1992 yillarda sobik Ittifok respublikalari bilan deyarli tashki savdo munosabatlari olib borilmagan. aylanmasi xajmining 33,5 foizini birgina Toshkent shaxri ta'minlaydi (eksportda 22,7 %, importda 45,3 %). Ikkinchi urinda Toshkent viloyati turadi; 11,3; 10,8 va 11,8 %. Shunday kilib, Toshkent shaxri va Toshkent viloyati zimmasiga mamlakatimiz tashki savdo aloqalarining 44,8 foizi tugri keladi (importning 57,1 %). K,olgan mintakalar orasida Andijon viloyatining ishtiroki faolrok; ushbu xudud ulushiga respublika tashki savdo aylanmasining 10,0 foizi, eksportning 5,9, importning 14,4 foizi mos kelgan (2013 y.).

Yurtimiz eksport saloxiyatini oshirishda chet el investitsiyalarining jalb kilinishi, mintakalarda kulay investitsiya muxitini shakllantirish katta axamiyatga ega. 2013-yil ma'lumotlari buyicha, xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalar Uzbekiston Respublikasi jami eksportining 17,5 foizini beradi. Tabiiyki, bu borada ularning importdagi ulushi ancha yukori - 39,2 % va shunday bulishi xam kerak. Albatta, real vokelikda barcha xududlarning mamlakat tashki savdosini rivojlanishi, uning investitsiya va eksport saloxiyatini oshirishdagi ishtirokini mutlako bir darajada bulishi kiyin va bu xech kachon bulmaydi. Birok, asosiy yukni fakat 2 yoki 3 mintaka "tortishini" xam ijobiy baxolash nojoizdir. Chet el investitsiyalari ishtirokidagi korxonalar eksnortini yana yukorida kayd etilgan xududlar, ya'ni Toshkent shaxri va viloyati, Andi-jon beradi. Importning xam asosiy kiem Toshkent shaxriga, Andijon, Toshkent va Samarkand viloyatlariga tugri keladi. Ayni paytda, eksportda Sirdaryo, Jizzax va Xorazm, importda Jizzax va Surxondaryo viloyatlarin-

ing xissasi nixoyatda past. Binobaroin, eng avvalo mazkur viloyatlar investitsiya muxitini yaxshilash, bu boradagi jozibadorligini oshirish talab etiladi. Shu nuqtai nazardan, transport va boshka infratuzilma soxalarining rivojlanishi xam muxim ax-amiyatga ega.

Mavzu yuzasidan savollar:

1. O'zbekiston respublikasining transport tarmoqlarini tushuntiring.
2. Ichki va tashqi transport tarmoqlari haqida so'zlang.
3. Tashqi iqtisodiy aloqalarda transport tarmoqlarining ahamiyatini tushuntiring.
4. O'zbekistonda transport yuk aylanmasi xududiy tafovutini tahlil qiling.

Mavzu: O'zbekiston iqtisodiy rayonlarining rivojlanishida transport va tashqi iqtisodiy aloqalarning ahamiyati.

Reja

1. Toshkent iqtisodiy rayoni (Toshkent viloyati, Toshkent shahar)
2. Mirzacho'l iqtisodiy rayoni (Jizzax viloyati, Sirdaryo viloyati)
3. Farg'ona iqtisodiy rayoni (Andijon viloyati, Namangan viloyati, Farg'ona viloyati)
4. Zarafshon iqtisodiy rayoni (Buxoro viloyati, Navoiy viloyati, Samarqand viloyati)
5. Janubiy iqtisodiy rayoni (Surxondaryo viloyati, Qashqadaryo viloyati)
6. Quyi Amudaryo iqtisodiy rayoni (Qoraqalpog'iston Respublikasi, Xorazm viloyati)

Tayanch so'zlar: *Toshkent iqtisodiy rayoni (Toshkent viloyati, Toshkent shahar), Mirzacho'l iqtisodiy rayoni (Jizzax viloyati, Sirdaryo viloyati), Farg'ona iqtisodiy rayoni (Andijon viloyati, Namangan viloyati, Farg'ona viloyati), Zarafshon iqtisodiy rayoni (Buxoro viloyati, Navoiy viloyati, Samarqand viloyati), Janubiy iqtisodiy rayoni (Surxondaryo viloyati, Qashqadaryo viloyati), Quyi Amudaryo iqtisodiy rayoni*

Transport va tashqi iqtisodiy aloqalar. Viloyatda transport tizimining barcha turlari bor. Poytaxt - Toshkentni respublikamizning janubi-garbiy va uzok shimoliy xududlarini boglovchi temir va avtomobil yullar viloyat xududidan utadi. 2010-yilda 114 km masofada Toshkent (Tukimachi) - Angren oraligida elektrlashtirilgan yulovchi tashuvchi yunalish xam ishga tushirilgan. Toshkent - Bekobod, Toshkent - Angren avtomobil yullari Uzbekiston Milliy avtomagistrali dvlrat dasturi doirasida ta'mirlanmokda. Xususan, Fargona vodiysini boglovchi Angren - Pop avtomobil yulining bu boradagi ahamiyati katta. Uz navbatida, yul buyi infratuzilmasi va servis xizmati iqtisodiy rivojlanishda muxim urin tutadi. 2016 yilda ushbu yunalishda temir yul xam kurilib, ishga tushiriladi. Bir yil davomida viloyatda 180 - 200 mln. tonnaga yaqin yuk tashiladi. Yuk aylanmasida xususiy yuk tashuvchilarning xissasi katta - 85,4 %. Urtacha bir yilda 1200-1250 mln. atrofida yulovchi tashiladi. Yuk

tashish singari transport xizmatining bu turi xam viloyat doirasida tulik avtomobil transporti tomonidan amalga oshiriladi. Viloyatda kator transport tugun va markazlari shakllangan. Ularga Chirchik, Bekobod, Angren kabi shaxarlar kiradi. Shuningdek, viloyatning siyosiy geografik urnidan kelib chikkan xolda, bu yerda kushni davlatlarni boglovchi xalkaro tranzit avto va temir yullar xam bor. Ularning barchasi Toshkentdan turli tomonlarga tarkalgan yullar va katta-kichik shaxarlar poytaxt mintakasi iktisodiyotining “kon tomiri” va asosiy tayanch nukталari sifatida xizmat kiladi. Toshkent viloyati respublikamizning tashki iktisodiy aloqalarida faol katnashadi. Uning tashki savdo aylanmasi 2013-yilda 3255,2 mln. AKSh dollarini tashkil kildi. 2008-yilda vi;yuyatning tashki savdo aylanmasi 2359,7 mln dollar (2009-yilda - 1866,1; 2010-yilda eksport1606,8 mln, import 1104,8, koldik 502,0 mln dollar). Shu yilda eksport 1625, import 1630 mln AK;Sh dollariga teng bulgan. Eksport tarkibida kora va rangli metallar uning yarmidan kuprogini tashkil kiladi: paxta tolasi - 16,0 %, ozik-ovkat maxsulotlari - 8,6 %. Importda esa mashina va uskunalar (35,0 %), k;ora va rangli metallar (14,2 %), ozik-ov^at (14,4 %), kimyo sanoati maxsulotlari (9,6 %) asosiy mavk;elarga ega. Toshkent viloyatining 55,0 foiz tashki savdo aloqalari “Uzok xorij” va Boltikbuyi davlatlari bilan amalga oshiriladi. Aloxida mamlakatlar doirasida karaladigan bulsa, Rossiya va Turkiya mamlakatlari oldinda. Keyingi 5finlarda Kozogiston, Afgoniston, Ukraina, Eron, Xitoy davlatlari turadi. Viloyatning tashki savdo aylanmasidagi MDX, mamlakatlari ulushi 45,0 %.Tabiiyki, viloyat tashki savdo aloqalarining shakllanishida uning ma’muriy-tarkibiy knsmlari bir xil ishtirok etmaydi. Jumladan, 2012- yilda birgina Olmalik shaxri mintaka eksportining 7,3 foizini, importini 38,3 foizini ta’minlagan. Bekobod shaxrining ulushi xam ancha katta - 5,6 va 13,8 %. Chirchik shaxrida viloyat eksportining 8,4 %, importining 7,1 foizi bajarilgan, biroq Angren shaxri bu borada xozircha kuzga tashlanmaydi. Kishlok tumanlaridan Kibray, Yangiyul va Zangiota tumanlari ajralib turadi. Ba’zi tumanlar, masalan, Okkurton, Bekobod, Kuyichirchik, Buka, Piskent viloyalshng tashki iktisodiy aloqalarida juda sust katnashishadi.Toshkent viloyati tashki savdo aylanmasida xorijiy investitsiyalar yordamida tashkil etilgan kushma korxonalarning urni xam sezilarli. Bu yerda jami

451 ta faoliyat kursatayotgan KK kayd etilgan. Zangiota, Kibray, Urtachirchik va Bustonlik tumanlarida ularning soni kuprok. Shaxarlar doirasida esa eng kup KK Chirchikda, Angrenda, Yangiyul, Oxangaron va Olmalikda. Faoliyat kursatayotgan KK tomonidan bir yilda 415,8 mln AKSh dollari mikdorida eksport, 330,8 mln dollar xajmida import ishlari bajarilgan (2012 y.). Eksportda Chirchik, Olmalik shaxarlari va Urtachirchik tumani, importda Chirchik shaxri, shuningdek, Kibray va Zangiota tumanlari kushma korxonalari nisbatan faol ishtirok etishadi. Umuman olganda, xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalarga viloyat eksportining 23,1 foizi, importining 28,3 foizi tugri keladi. Toshkent shaxar Transport. Maydoni katta, axoli soni kup bulgan shaxarda transport myxim rol uynaydi. Toshkentda transnortning kupchilik turlari avtobus, tramvay, metropoliten mavjud. Markaziy Osiyodagi dastlabki Toshkent metrosi 1977-yilda ishga tushirilgan. Shaxar kuchalarida katnayotgan avtobus va yengil mashinalarning kupchiligi uzimizning respublikamizda - Samarkand va Asaka shaxarlari korxonalarida ishlab chikarilgan. Toshkent respublika, Markaziy Osiyo va xalkaro mikyosdagi muxim transport tugunidir. Bu yerda xalkaro aeroport, temir va avtomobil yullari vokzallari va shox, yulgalar bor; ularda zamonaviy servis xizmati xam tashkil etilgan. Shu bilan birga tramvay katnovlari yunalishlari kiskarib, trolleybuslardan voz kechildi. Binobarin, ularning axamiyati oxirgi yillarda ancha pasaygan. Taxdillar kursatishicha, jami yulovchilar tashish yildan-yilga kupayib borayotgan bir paytda, elektr transporti turlarining xissasi pasayib bormokda. Barcha transport turlari buyicha tashilgan yulovchilarning yarmidan kuprogi xususiy avtomobil egalariga tugri keladi. Barcha transport turlari buyicha tashilgan yuklarning aksariyatini avtomobil transporti amalga oshirgan; xususiy avtomobil egalari tomonidan 30,0 foizga yakin yuk tashilgan. Aloxida ta'kidlash lozimki, mustakillik yillarida shaxar kucha va yullarini yaxshilashga katta e'tibor karatilmokda. Xar yili magistral yullar, kuchalar kengaytirilib, kator kunrik va transport katnovini kulaylashtiruvchi boshka moslamalar kurilmokda. Birok, shaxarda avtomobillar soni xam juda tez kupayib borayotganligi sababli asosiy kuchalarda, ayniksa, ertalabki va kechki soatlarda tirbandlik xolati vujudga kelmokda. Shu sababdan, transport infratuzilmasini yanada takomillashtirish

poytaxtning ijtimoiy-iktisodiy rivojlanishi muammolaridan biri sifatida eng muxim axamiyat kasb etadi.

Jizzax viloyati

Investitsiya, transport va tashki iktisodiy aloqalar. Jami kiritilgan investitsiyaning 2/5 kismi ishlab chikarish tarmokdariga, 60,0 foiziga yakzini noishlab chikarish soxalariga yunaltirilgan. Albatta, bu kuyilmalar yakin kelajakda uz samarasini beradi. Investitsiyalar xududiy tarkibida Jizzax yetakchi - 34,2 %, G allaorol tumaniga jami investitsiya xajmining 13,0 % tugri keladi. Shuningdek, Baxmal, Jizzax va Zomin tumanlarining xam xissasi katta. Ayni vaktda, bu kursatkich Yangiobod, Zafarobod va Mirzachul tumanlarida juda past. Xorijiy investitsiyalar yordamida 50 ta kushma korxona tashkil etilgan. 2012- yilda faoliyat kursatgan kushma korxonalar viloyat yalpi maxsulotining 20,3, eksnortining 6,8 % ni ta'minlagan. Ularda jami 1032 kishi ishlagan. Import xajmi 12652 ming AQSh dollariga teng bulgan. Viloyatda transnortning xar xil turlari mavjud. Yuk va yulovchilar tashish asosan avtomobil transporti zimmasiga tushadi. Masalan, 2010- yilda transportda tashilgan yuk 25,6 mln. tonnani tashkil etgan xolda, u tulik avtomobil transporti tomonidan amalga oshirilgan. Shu yilda transportda tashilgan yulovchilar soni 187,7 mln. kishiga teng bulgan. Jizzax viloyatining transport geografik urni kulay. Bu yer dan Katta uzbek yuli, elektrlashtirilgan temir yul utgan. Viloyat va uning markazi Jizzax shaxri Toshkent, Samarkand, Bekobod shaxarlari bilan aloqa kilish uchun kulay imkoniyatga ega. Tashki iktisodiy aloqalar, asosan Xitoy, Rossiya, Shveytsariya, Gonkong, Turkiya, Singapur va boshka davlatlar bilan olib boriladi. 2012- yilda viloyatning tashki savdo aylanmasi 175,6 mln. AK;Sh dollariga teng bulgan va utgan yilga nisbatan biroz kamaygan (270,6 mln dollar). Eksport 115,3 va import 60,3 mln. dollarni tashkil kilgan. 2008 yilda bu ko'rsatkichlar mos tarzda, 131,0; 103,8; va 27,1 mln. AKD1 dollari xajmiga teng bulgan. Eksport tarkibida paxta tolasi 73,2 % (2009-yilda 81,6 %, 2008 yilda 64,9 %), ozik-ovkat maxsulotlari 10,1 %. Import tarkibida esa mashina va uskunalar 30,9 % (2008 yilda 53,0 %), ozik-ovkat maxsulotlari 31,1 % (13,6 %) foizni tashkil etgan. Iktisodiy aloqalar geografiyasida Paxtakor (eksportda 19,4 %) va Dustlik (10,3

%) tumanlari oldinda turadi. Shu bilan birga, kulay investitsiya muxitining mavjud emasligi va kushma korxonalar barpo etilmaganligi sababli Forish, Yangiobod, Gallaorol tumanlarida eksport yuk darajada. Importda esa, eng avvalo, Jizzax shaxrining ulushi katta -55,8 %. Zarbdor tumani xam bu borada ajralib turadi - 17,6 %. Ayni vaktida, Arnasoy, Dustlik va Mirzachul kishlok tumanlarida kurilayotgan yilda import 0 3 darajada amalga oshirilgan.

Sirdaryo viloyati

Transport va tashki iktisodiy aloqalar. Viloyatning transport geografik urni kulay; uning xududidan kator xalkaro va respublika axamiyatidagi temir va avtomobil yullari utadi. Guliston, Xovos muxim transport markazlari xisoblanadi. Umuman olganda, Toshkent-Xovos (Yangier) - Bekobod Sirdaryo xamda poytaxt viloyatlarining muxim transport “uchburchagi” sifatida katta axamiyatga ega. Yakinda kurilgan, Guliston shaxrini chetlab utuvchi, Zarafshon mintakasi, Janubiy Uzbekiston va Kuyi Amudaryo iktisodiy rayonini Fargona vodiysi bilan boglovchi magistral avtomobil yuli xam viloyatning transport geografik urnini, uning tranzitligi va markaziyiligini yanada kuchaytiradi. Viloyatda 2013-yil yakunlariga kura, jami 15,4 mln. tonna yuk tashilgan, uning barchasi avtomobil transporti zimmasiga tushadi. Yuk tashish va yuk aylanmasi buyicha Guliston shaxri, shuningdek, Mirzaobod, Okoltin va Xovos tumanlari ajralib turadi. Kurilayotgan yilda jami 119,3 mln. yulovchi tashilgan; bu borada va yulovchi aylanmasida, viloyat markazidan tashkari Sirdaryo va Boyovut tumanlarining saloxiyati kattarok. Yuk va yulovchi tashishda xususiy avtomobil egalarining xissasi 73 - 74 %.Taxlillar kursatishicha, Sirdaryo viloyatining tashki savdo aylanmasi, jumladan, eksport va importi respublika mikyosida ancha past.2012-yilda tashki savdo aylanmasi 240,6 mln., eksport 122,7, import 117,9 mln. AKSh dollari xajmida (2000 yilda 83,1 mln. AK;Sh dollar, eksport49,7 va import 33,4 mln. dollar) bulgan. Eksport tarkibida asosan paxta yetakchilik kiladi - 52,5 %, ozik-ovkat maxsulotlari - 18,2 %; importda esa mashina va uskunalarning ulushi 27,3 %, kimyo sanoati maxsulotlari -47,2 %.

Keltirilgan mashina va jixozlar kelgusida ishlab chikarish jarayonini kengaytirishga zamyn buladi. Tashki iktisodiy aloqalarda “Uzok xorij” va Boltikbuyi davlatlari faolrok ishtirok etishadi. Ular bilan jami 59,6 % tashki savdo aylanmasi, shu jumladan, eksportning 50,3 % va importning 69,2 foiziamalga oshirilgan. Mazkur aloqalarda kisman xorijiy investitsiyalar yordamida kurilgan kushma korxonalar x,am katnashadi. 2013-yilda faoliyat ko’rsatayotgan bunday korxonalar soni 41 ta bulib, ular mintakada eksportning 12,3 foizini ta’minlagan.

Andijon viloyati

Investitsiya, transport va tash ki iktisodiy aloqalar. Xar kanday mamlakat yoki mintaka ijtimoiy-iktisodiy rivojlanishi asosini investitsiya, kapital kuyilmalar belgilab beradi. Aytish joizki, Andijon viloyatida kapital kuyilmalar va kurilish ishlari yaxshi olib borilmokda. Jami investitsiyalar x,ajmining 1/5 kismidan kuprogi Andijon shaxriga, 22,3 foizi Asaka shax,riga yunaltirilgan. Aypi vaktida. Vuz va Ulugnor kishlok tumanlarining investitsiya mux,iti uncha kulay emas. 2012-yilda viloyatda amalga oshirilgan kurilish ishlarining 1/3 kismi Andijon shax,riga tugri keldi. Bu ishlar kulami Balikchi, Andijon, Izboskan, Shax,rixon tumanlarida x,am biroz kuprok bulgan x,olda, Ulugnor va Kurtontepa tumanlarida kurilish kamrok ekanligi qayd etiladi. Mavjud ma’lumotlarga Karaganda, viloyatda jami 46,2 mln tonna yuk, 394,2 mln kishi yulovchi tashilgan. Yuk va yulovchi tashish aylanmasi oldingi yilga Karaganda ortgan. Tashilgan yukning 60,6 foizini, yulovchilarnipg 52,5 foizini avtomobil transporti amalga oshirgan. Yukning x,am, yulovchining x,am aksariyat kismini xususiy avtomobil egalari bajarishgan. Yuk tashishda, eng avvalo, Andijon shax,ri, tumanlar orasida esa Andijon xamda Paxtaobod ajralib turadi. Yulovchilar tashishda viloyat markazidan tashkari Andijon, KZ'rgontepa va Asaka tumanlari oldinda. Tashki savdo aylanmasi 2008-yilda 2060,5 mln, 2009-yilda 1521,8, 2013- yilda 2889,5 mln AYe^Sh dollariga teng bulgan. Shundan eksport 2013-yilda 894,6, import 1994,5 mln dollarni tashkil kilgan. Eksport tarkibida mashina va uskunalar - 66,1 %, importda - 78,6 foiz. Shu urinda ta’kidlash joizki, mashina va uskunalar importi kiymati ularning eksport dajmidan kup bulgan.

Demak, bu borada kushimcha zaxiralar yaratilgan. Importda kora va rangli metallar x,amda kimyo sanoati maxsulotlari 7,6 foizni tashkil kiladi. Ushbu import tovarlari x,am asosan avtomobilsozlik maksadlarida amalga oshirilgan.

Namangan viloyati

Transport va tash ki iktisodiy aloqalar. Namangan viloyati xududining ichki tuzilishi, geografik kiyofasi (ya'ni garbdan sharkka chuzilganligi, tog va togoldi adirlarda joylashganligi), geografik urni, uning transport infratuzilmasi rivojlanishiga uz ta'sirini kursatadi. Respublika markazining Fargona vodiysi viloyatlari, kolaversa, K^irgiziston va x,atto Xitoy davlatlari bilan avtomobil transport aloqasi ayni Namangan viloyati xududidan (Angren - Pop yuli K^amchik dovoni orkali) }^adi. Shu bois, viloyatning transchegaraviy va tranzit xususiyati katta. Bunday xususiyat 2016-yilda ishga tushirilishi muljallangan Angren-Pop temir yuli ta'sirida yanada kuchayadi.2013-yilda viloyat buyicha 39,1 mln tonna turli xil xalk xujalik yuklari tashilgan. Bu xususda Namangan shaxridan tashkari, Chuet va Uchkurgon tumanlari oldinda. Yulovchilar tashish xajmi esa 342,9 mln kishini tashkil kilib, u Namangan shaxri, shuningdek. Chuet, Kosonsoy, Namangan kishlok tumanlarida nisbatan kuprok.Ta'kidlash joizki, Namangan viloyatining eksport-import saloxiyati uncha katta emas. 2013-yilda respublika umumiy kursatkichiga nisbatan eksport bor-y)ti 0,7, import 1,2 foizga teng bulgan. Mutlak rakamlarda eksport xajmi 94,7 mln. AK^Sh dollari, import - 138,3 mln. dollar; tashki savdo aylanmasi - 232,9 mln. dollar. Eksport tarkibida ozik-ovkat maxsulotlari ustunlik kiladi - 17,8 %, paxta tolasi - 9,3 %. Importda mashina va uskunalarning ulushi 32,7 foizni tashkil kiladi. Bunday tovarlarning keltirilishi, garchi viloyat tashki savdo aylanmasida salbiy koldikka ega bulsada, ijobiy xisoblanadi. Chunki yangi, zamonaviy mashina va uskunalarning importi ishlab chikarishni modernizatsiyakllishda va uning isshtsbolda rivojlanshpiga zamin xozirlaydi. Shu bilan birga, 10shyo sanoagi xamda ozik;-ovkat maxsulotlarining ulushi xam viloyat imporında biroz kattarok.Mintaka eksnortining 52,5 foizi, importining 50,3 foizi “Uzok xorij” va Boltikbuyi davlatlari bilan amalga oshiriladi. 1^olgan kismi MDX, mamlakatlari zimmasiga tushadi. Tashkd iktisodiy

aloqalarining zaifligaga kichik shaxar va kishlok joylarda kulay investitsiya muxitining yaratilmaganligi xam uz ta'sirini k5fsatadi. Jumladan, 2013-yil yakunlariga K)fa, viloyat eksnortining 61,0 foizi birgina Namangan shaxriga tugri kelgan. Namangan tumani 16,8 %, Uychi 7,8 %, Chuet 3,7 % viloyat eksnortini ta'minlagan. Importda Namangan shaxri (61,8 %) va Namangan tumani (4,6 %) oldinda. Shuningdek, Pop, Chortok tumanlarida xam investitsiya muxiti yaxshilanib bormokda. Ayni vaktida, kurilayotgan yilda eksportda Chortok va Mingbulok tumanlari, importda Mingbulok tumani juda sust xolda ishtirok etishgan. Farg'ona viloyati Transport va tashki iktisodiy aloqalar. Viloyatda transport infratuzilmasining barcha turlari bor. Ammo yuk va yulovchi tashishda asosan avtomobil transportining ax,amiyati katta. KUkon, Margilon shax,arlari yirik transport tugun va markazlari vazifasini bajaradi. Viloyat x,ududidan Uzbekiston Respublikasini kUshni Kirgiziston x,amda Xitoy bilan boglovchi xalkaro avtomobil yullari utgan. 2013-yilda jami tashilgan yuk 93,2 mln. tonna bulib, uning 89,8 foizi avtomobil transporti zimmasiga tushdi. Shu yilda umumiy disobda 538. mln yulovchi tashilgan. Bu mikdorni tulik avtomobil transporti amalga oshirgan. Xususi avtomobillarda jami yulovchilarning 3/4 kismidan ortikrogi tashilgan. Fargona viloyati mamlakatimiz tashki iktisodiy aloqalarida faol ishtirok etadi. Bir yillik tashki savdo aylanmasi, 2013-yilning dastlabki ma'lumotlariga kura, 1026,0 mln AK;Sh dollariga teng, shundan eksport xajmi - 420 mln, import - 606 mln. dollar. 2010-yilda ular, mos xolda, 922,0; 475,0; 447,0 mln dollarni tashkil etgan. Eksport tarkibida energiya resurslari 10,1 %, paxta tolasi-9,5 %, kimyo sanoati max.sulotlari-20,9 %, ozik-ovkat maxsulotlari-6,4 % bulgan. Importda energiya resurslari-51,6 %, mashina va uskunalar-16,4 %, kimyo sanoati ozik-ovkat maxsulotlari-8,8 % ni tashkil etgan. Jami tashki savdo aylanmasining yarmidan kuprogi MDX mamlakatlari bilan amalga oshiriladi. Ular orasida asosiy aloqalar Rossiya, K^ozogiston va boshka davlatlar bilan olib boriladi. Kurinib turibdiki, Fargona viloyatining iktisodiy munosabatlari respublikamizning ba'zi mintakalaridan farkli ravishda, MDX mamlakatlari bilan faolrokdir.X,ududiy tarkibda eksportning 41,9, importning 62,3 foizi Fargona shax,riga tugri keladi.

Eksportda, shuningdek, Toshlok (24,6 %), Dangara (11,3 %) va Kukon shadri (11,7 %) x,am ishtirok etadi. Importda Kukon shaxri xamda Dangara tumani ajralib turadi.

Buxoro viloyati

Transport va tashki iktisodiy aloqalari. Odatda, katta xududlarga ega bulgan mintakalarda, xususan, ularning ichki kismlarida transport infratuzilmasini rivojlantirish muammolari dolzarb buladi. Buxoro viloyati xam bundan mustasno emas. Viloyatning asosiy transport yullari uning voxa kismidan 5p'gan. Bu yerda Buxoro-Turkmanobod (avvalgi Chorjuy), Buxoro-K^arshi temir yullari 5^gan, Buxoro shaxri va Toshkent urtasida tezyurar elektropoezd katnovi yulga kuyilgan. Viloyatda kator temir yul bekatlari mavjud, ularning eng kattasi va kadimiysi “poezd gudogi bilan tugilgai” Kogon xisoblanadi. X,ozirgi kunda u muxim transport tuguni vazifasini utaydi. Shuningdek, K^orakul, Olot bekatlari xam mavjud, biroq, Navoiy-Uchkuduk—Nukus temir yulining ishga tushirilishi munosabati bilan bu bekatlarning axamiyati biroz pasaydi. Buxoro (Kogon)-Samarkand-K;arshi “uchburchagida” Buxoro shaxri xam uziga xos mavkega ega. Toshguzor-Boysun-Kumk)fgon yulining ishga tushirilishi Buxoro-Sarshi-Termiz yulagining shakllanishi va rivojlanishiga imkon berdi. Ayni vaktda, Buxoro-Gazli-Nukus avtomobil yuli-Katta Uzbek yulining x,am ax,amiyati ortib bormokda'. Mamlakatimizda kabul kilingan “Uzbekiston Milliy avtomagistrali” Davlat dasturi doirasida bu traktida ta'mirlash va kengaytirish, yul buyi infratuzilma, servis soxasini rivojlantirish buyicha katga ishlar olib borilmokda. 2012-yilda viloyatda jami 56,3 mln tonna yuk va 299,3 ming yulovchi tashilgan. Ichki mikyosda ularning barchasini avtomobil transporti amalga oshirgan. 2013-yilda tashki savdo aylanmasi 863 mln. AK^Sh dollari atrofida, shu jumladan, eksport 337 va import 626 ming dollarga teng bulgan^ Eksport tarkibida paxta tolasi 58,7 foizni tashkil kiladi. Sunggi yillarda xizmatlar, energiya resurslari, kurilish materiallarining x,issasi x,am oshib bormokda. Importda asosiy 5finlarni energiya resurslari (84,7 %) x,amda mashina va uskunalar yetakchilik kiladi. Tashki iktisodiy aloqalarning asosiy kismi, ya'ni eksportning 77,2 % va importning esa 68 foizi “Uzok xorij” mamlakatlari bilan olib boriladi. Bu borada sunggi yillarda Eron, Xitoy va Afgoniston, MDX,

mamlakatlaridan Rossiya ustuvorlik kiladi. Ichki xududiy tarkibda Buxoro shaxri va K^orovulbozor viloyat tashki savdosida yetakchi. Ular viloyat jami tashki savdo aylanmasining deyarli yarmini ta'minlaydi. Shuningdek, Gijduvon xamda Buxoro tumanlarining xam xissasi katta. Eksportda birinchi urinda K^orovulbozor, ikkinchida Buxoro shaxri, uchinchida Gijduvon, turtinchida Buxoro va beshinchi urinda Romitan tumani turadi (36-ilova). Ammo Vobkent tumanining eksport saloxiyati ancha past. Investitsiya muxiti xam Buxoro shaxri va K^orovulbozorda nisbatan yaxshirok. Kelajakda viloyatning barcha kishlok tumanlarida investitsiya muxitini yanada yaxshilash, investitsiyalardan samarali foydalanish, kushma korxonalar soni va geografiyasini kengaytirish zarur.

Navoiy viloyati

Transport va tash ki savdo. Viloyatda transport tizimi uncha yaxshi rivojlanmagan. Uning janubidan xalkaro temir va avtomobil yullar utadi, ana shu yullarga perpendikulyar shaklda Navoiy - Uchkuduk temir yuli kurilgan. X,ozirgi vaktida ushbu yulning davomi, ya'ni Uchkuduk - Nukus yunalishi kurilib bitirilgan. Uning ishga tushishi bilan Xorazm viloyati va Korakalpogiston Respublikasi mamlakatimizning boshka Xududlarn bilan bevosita temir yul orkali, ya'ni Turkmanistonga chikmasdan, boglandi. Natijada, Navoiy shaxrining (Karmana bilan birga) transport tuguni vazifasi yanada kuchaydi, Zarafshon, Uchkuduk, Konimex shaxarlari rivojlanishiga, chul xududi tabiiy resurslaridan foydalanishga xam kulay imkoniyatlar yaratildi. Viloyat buyicha tashilgan yuk 362 ming t., yulovchi - 194 mln kishi (2012 y.)ni tashkil etdi. Umuman olganda esa, bunday katta x,ududga ega bulgan, ishlab chikarish va ax,oli tarkok joylashgan mintakada transport infratuzilmasini rivojlantirish uta murakkab masaladir. Ayniksa, viloyat ichki, ya'ni kishlok tumanlarida (xususan, Tomdi, Uchkuduk, Konimexda) yulovchilar katnovini yaxshilash talab etiladi. 2013-yilda tashki savdo aylanmasi 1028 mln. AK,Sh dollar, shundan eksport 437, import 591 mln. dollarni tashkil etgan. Tashki savdo aylanmasining 3/5 kismi, eksportning 85,8 % va immortninish' 68,0 foizi birgina Navoiy shax,riga tugri keladi. 1^oishlok tumanlari mikiyosida fakat Karmanani ajratish mumkin (viloyat tashki savdo aylanmasining 23,3 %), kolganlari zaif;

Tomdi va Xatirchi tumanlari esa ko'rilayotgan yilda viloyat eksportida umuman katnashmagan. Eksport tarkibida kimyo sanoati maxsulotlari -71,8 %, paxta tolasi - 6,7 %ga teng bulgan. Importda mashina va uskunalar ulushi 61,6 %, kimyo sanoati maxsulotlari - 20,9 %. Viloyatning tashki iktisodiy aloqalari, asosan, "Uzok xorij" mamlakatlari bilan olib boriladi, ularning xissasi eksportda 76,3 %, importda 64,2 %dir.

Samarqand viloyati

Transport va tashki iktisodiy aloqalar. Samarkand viloyati mamlakatimizning markazida joylashganligi bois, u kulay transport geografik uringa ega. Bu yerda transchegaraviy axamiyatga molik xalkaro va milliy makomdagi temir va avtomobil yullari bor. Respublikamizda birinchilardan bulib, Toshkent-Samarkand yunalishida tszyurar "Registon" va mustakillikning 20 yilligi arafasida ishga tushirilgan elektrlashtirilgan temir yuli va "Afrosiyob" tezyurar poezdlari katnovi tashkil etilgan. Samarkand shaxridagi aeroport xam xalkaro axamiyatga ega bulib, uning asosida erkin iktisodiy zona barpo etish imkoniyatlari mavjud. Mintakada 2012-yilda 55,6 mln. t yuk, 434,0 mln yulovchilar tashilgan. Viloyat doirasida tashilgan yuk va yulovchilarning 100 foizi avtomobil transporti zimmasiga tushadi. Avtomobil transportida tashilgan yuklar xajmi Bulungur va Samarkand tumanlarida kup, Toylok va Urgut tumanlarida esa, u nisbatan oz. Yuk aylanmasi Bulungur, Kushrabot va Urgut tumanlarida yukori, Narpay, Jomboy va Paxtachi tumanlarida kamrok. Ushbu transport turida yulovchilar tashishda xam xuddi shunday xududiy tafovutlar seziladi. Jumladan, Pastdargom tumaniga jami viloyatda tashilgan yulovchiping 7,6 foizi tugri keladi. Bu rakam Samarkand shaxri xamda Paxtachi, Samarkand tumanlarida xam ancha katta. Bunday xududiy farklar tumanlarning geografik urni, maydonining' Samarkand shaxrida. uning kadimgi markazi - Registonda xar yili "Shark taronalari" Xalkaro festivali (kurign) utkaziladi. tashki kiyofasi, demografik salox, iyati, mex, nat resurslaridan foydalanish darajasi kabi omillarga boglik. Samarkand viloyatining tashki savdo aylanmasi 2013-yilda 777,8

mln. AK;Sh dollariga yaqin bulgan. Eksport - 150,8, import - 627,0 mln. koldik - minus 476,2 mln. dollarga teng. Eksport tarkibida oziq-ovkat maxsulotlari 43,1, xizmatlar 22,9 foizni tashkil etgan. Importda esa mashina va uskunalar ulushi 53,5, kimyo sanoati maxsulotlari - 23,3, oziq- ovkat 10,0 foizga barobar. Mashina va uskunalar xisobidap tashki savdo aylanmasi nisbatan yukori bulsa, bu yomon emas. Chunki sotib olingan zamonaviy texnik jixozlar, mashinalar keyingi yillar tarakkiyoti uchun zamin xozirlaydi, modernizatsiyalashga yordam beradi. 2010-yilda tashki savdo aylanmasi 452,5 mln, eksport 109,2 va import 343,3 mln AKSh dollariga teng bulgan. Koldik - minus 243,0 mln dollar. Eksport tarkibi: oziq-ovkat maxsulotlari - 60,7 %, mashina va uskunalar- 6,7 %, paxta tolasi - 1,3 %. Importda mashina va uskunalar - 49,5 %, kimyo sanoati maxsulotlari - 21,0 %, oziq-ovkatlar - 14,3 foizni tashkil kilgan. 2013-yilda viloyat tashki savdo aylanmasining 2/3 kismini, shu jumladan, eksportning 34,9 va importning 74,7 foizi “Uzok” xorijiy va Boltik buyi davlatlari bilan amalga oshirildi. Bu borada xorijiy mamlakatlar orasida Yaponiya va Yevropa davlatlari yetakchi uriplarga ega. Takkoslash uchun: 2010-yilda MDX; mamlakatlarining bu boradagi ulushi, xususan, eksportda keskin kutarilgan - 72,1 %, importda esa atigi 10,6 % bulgan. Xududiy jixatdan eksportning 41,7 foizini Samarkand shaxri ta'minlagan. Kishlok tumanlaridan Toylokning eksport sa'yuxiyati katga- 12,8 %. Shuningdek, Pastdargom - 11,2, Samarkand -10,6 %, Urgut - 8,6 %, Bulungur - 6,0 % va Jomboy -4,13 % tumanlari xam bu jarayonda faol katnashadi, Nurobod, Narpay, Okdaryo va Kushrabort tumanlarida esa 2013-yilda eksport xajmi juda kichik bulgan. Importning 41,6 foizi Samarkand shaxriga, 24,2 foizi Jomboyga (bu tabiiy xol, sababi - Jomboy viloyatda investitsion faoliyat, va umuman, ijtimoiy-iktisodiy rivojlanish kursatkichlari buyicha eng oldinda turadi), 8,0 foizi Toylok, 7,8 foizi Urgut, 5,6 foizi Samarkand tumanlariga tugri keladi. Eng 03 kursatkichlar -Narpay, Paxtachi, Okdaryo va Payarik tumanlariga xos (2013 y.).Xorijiy sarmoyalar ishtirokidagi korxonalar 2013-yilda jami eksportning 58,0 foizini ta'minlagan. Ularning yarmidan kupi Samarkand shaxri, kolganlari esa Jomboy (17 ta), Urgut (32 ta), Samarkand (20 ta), tumanlarida joylashgan. Ayni paytda, Nurobod, Payarik va Paxtachi tumanlarida atigi bittadan KK faoliyat

kursatgan. Shu yilda viloyatda jami 29 ta xorijiy sarmoyalar ishtirokidagi korxonalar tashkil etilgan.

Surxondaryo viloyati

Transport va tashki iktisodiy aloqalar. Maydoni katta, yer usti tuzilishi murakkab, geografik joylashgan urni uzok bulgan Surxondaryo viloyatida transport infratuzilmasini rivojlantirish nixoyatda muximdir. Xususan, bu yerda transport xavfsizligini, mamlakatimiz yagona temir yul transporti tizimini shakllantirish katta ijtimoiy- iktisodiy va siyosiy axamiyat kasb etadi. Shu nuktai nazardan, 2007-yilda ishga tushirilgan 223 km uzunlikdagi Toshguzor - Boysun - K^umkurgon temir yulining axamiyati bekiyosdir. Ushbu yul respublikamizning eng janubida joylashgan mintakani mamlakatimiz boshka xududlari bilan yakinlashtirdi, uni kushni Kashkadaryo viloyati bilan yanada jipslashtirdi va yagona iktisodiy rayonni shakllantirishda muxim axamiyat kasb etdi. Ayni paytda, u viloyat ijtimoiy-iktisodiy rivojlanishiga turtki beradi, temir yul atrofidagi turli xil kazilma boyliklar, rekreatsiya va turistik imkoniyatlardan keng foydalanish imkoniyatlari tugiladi, Surxondaryodan respublikamiz markazigacha bulgan masofani taxminan 120-130 kmga kiskartiradi. 2012-yil yakunlariga Karaganda, viloyatda 55932 ming tonna turli xil yuklar, 440 mln. yulovchilar tashilgan. Bu ichki transport kursatkichlari tulik avtomobil transporti zimmasiga tushadi. Bir vaktlar Amudaryoda tashkil etilgan suv transporti xozirgi kunda faoliyat kursatmaydi, temir yul va xavo transporti esa viloyat axolisini respublikamizning boshka xududlari va xorijiy mamlakatlar bilan aloqasida axamiyatlidir. Termiz shaxrida yirik aeroport kurilgan. U xorijiy mamlakatlar, xususan, Afgoniston bilan Uzbekiston aloqalarinn amalga oshirishda xizmat kiladi. Bu borada viloyat markazini kushni Afgoniston Respublikasi bilan boglovchi, Amudaryoda kurilgan X,ayraton kuprigi va temir yuli xam muxim axamiyatga ega. Kelajakda shu asosda Termiz xalkaro mikyosdagi yirik transport tuguniga aylanishi va bu yerda xam katta terminallar, erkin iktisodiy mintakalar barpo etish imkoniyatlari paydo buladi. Jumladan, Mazori Sharif yunalishidagi temir yulining

kurib bitirilishi viloyat markazining transport funksiyasini yanada kuchaytiradi. Viloyatning tashqi savdo aylanmasi 2012-yilda 277,8 mln. AKD1 dollariga teng bulgan: eksport 211,2, import 66,6 mln. dollar. Importning ozligi kup jixatdan mintakada xozircha kulay investitsiya muxitining shakllanmaganligi bilan izoxlanadi. Eksport tarkibida paxta tolasi 63,6 foizni, ozik-ovkat maxsulotlari 23,5 foizni tashkil kiladi. Importda ozik-ovkat maxsulotlari (46,7 %) asosiy mavkeni egallaydi. Tashki iktisodiy aloqalar kuprok «Uzok xorij» va Boltik buyi davlatlari bilan olib boriladi, MDX, davlatlariga esa tashki savdo aylanmasining 1/5 kismi tugri keladi. Viloyat tashki iktisodiy aloqalarida Afgoniston, Xitoy, Singapur, Koreya Respublikasi yetakchilik kilmokda.

Qashqadaryo viloyati

Transport va tash ki iktisodiy aloqalari. Viloyatda transport tizimining turli xillari mavjud. Ammo yuk tashishda avtomobil transporti oldingi urinda turadi. 2013-yilda umumiy 41,4 mln. tonna tashilgan yukning barchasi avtomobil traneportiga tugri keladi. Shu yilda jami 457,3 mln. yulovchi tashilgan, uning xam deyarli barchasi avtomobil transportida amalga oshirilgan. Qashkadaryo neft va gaz konlaridan mamlakatimizning turli rayonlariga xamda kushni davlatlarga kuvur transporti tarkalغان; Buxoro neftni kayta ishlash zavodi, kupgina yirik issiklik elektr stantsiyalariga ayni shu yerdan yokilgi yetkazib beriladi. Shuningdek, yakinda kurilgan Toshguzor - Boysun - Qumkurgon temir yulining adamiyati dam katga. Qarshi shaxrida yirik aeroport bor, u viloyat axolisining tashtsi aloqalariga xizmat kiladi.

Tashki savdo aylanmasi 2013-yilda 734,0 mln A1[^]Sh dollarini tashkil etib, shundan eksport 308,4 mln va import 425,6 mln dollarga teng bulgan. Eksport tarkibida yokilgi (asosan tabiiy gaz) va paxta tolasi ustunlik kiladi. Bunday eksport tarkibi respublikamizning kupgina boshka viloyatlarida kuzatilmaydi. Bu yerdan kimyoviy maxsulotlar, jumladan, polietilen xam eksport kilinadi. Import tarkibida mashina va uskunalar (90,0 %) yetakchilik kiladi. Tashki iktisodiy aloqalarning asosiy kismi “Uzok xorij” mamlakatlariga tugri keladi. Viloyatda faoliyat kursatayotgan kushma korxonalar soni 51 ta bulib (shu jumladan K[^]arshi

shaxrida 22 ta), ular 2013-yilda 63,5 mln AK;Sh dollari miqdoridagi maxsulotlarni eksport qilgan.

Birok, 2010-yilda viloyatning tashqi iqtisodiy aloqalarida keskin uzgarishlar yuz berdi: tashqi savdo aylanmasi 2009-yilga nisbatan atigi 17,6 foizni, eksport - 16,3 % va import 24,0 foizni tashkil kildi. Ushbu “anomal” vaziyat, eng avvalo, yoki sanoati tufayli sodir buldi. Masalan, paxta tolasining eksporti 134,8 foizga usgan xolda, energiya uzatuvchilar 2009-yilda bor-yugi 1,2 foizga teng buldi. Ayni vaktida, energiyani import qilish 43,3 martaga oshdi. Uylaymizki, bunday kutilmagan xolat respublikamiz milliy iqtisodiyotida muxim 5fin tutgan K^{ash}kadaryo viloyati uchun muvakkat, utkinchidir.

Qoraqalpog'iston Respublikasi

Transport va tashqi iqtisodiy aloqalar. 2012-yilda barcha transport vositalari bilan 35 mln. tonna atrofida xalk xujaligi yuklari tashilgan. Ushbu ko'rsatkich deyarli tulik darajada avtomobil transporti ulushiga To'g'ri keladi. Korakalpogiston xududidan Uzbekistonni Rossiya bilan boglovchi. Taxiato - Beynov temir yuli }Tadi. Shu bilan birga, keyingi yillarda Nukus - Chimboy temir yuli x,am kurilib ishga tushirilgan. Ayni vaktida, Uchkuduk - Miskin - Nukus temir yulining kurib ishga tushirilishi mamlakatimiz transport mustatsilligini ta'minlashda muxim ax,amiyatga ega buldi. Bu borada Nukus - Beynov magistral avtomobil yulining kurilishi, respublikamizda kabul kilingan maxsus Davlat dasturining amalga oshirilishi xam katta mazmun kasb etadi. Tashqi savdo aylanmasi 2009-yilda 132 mln, 2012-yilda 214,4 mln AK;Sh dollariga teng, shu jumladan, eksport - 114,0 va import - 200 mln. dollar bulgan. Eksportning 83,1 foizi paxta tolasiga tugri keladi, importda esa mashina va uskunalar (62,1 %), ozik-ovkat maxsulotlari (8,3 %) asosiy 5finlarni egallaydi. Ta'kidlash lozimki, paxta tolasining eksportdagi ulushi yildan-yilga kamayib bormokda. U 1998-yilda jami eksport qiymatining 92,6 foizini, 1999-yilda 86,5 foizini tashkil qilgan. Iqtisodiy aloqalar X,amdustlik mamlakatlari va kisman “Uzok xorij” davlatlari bilan olib boriladi (Rossiya, Ukraina, Xitoy, Bangladesh va boshkalar). Tashqi iqtisodiy aloqalarida, eng avvalo, Nukus shaxri, shuningdek, Kegeyli, Turtkul, Xujayli, Beruniy, Ellikkal'a, Amudaryo tumanlari

faol ishtirok etadi. Birok, K;onlikul, Muynok, Taxtakupir va Shumanay tumanlarining katnashishi ancha sust.Ma'lumki, tashki iktisodiy aloqalar, avvalo, kulay investitsiya muxiti va shu asosda kushma korxonalar kurilishi bilan boglik. Kapitalga yunaltirilgan jami investitsiya xajmining 8,8 foizi poytaxt - Nukus shaxriga tugri keladi. K^ishlok tumanlari orasida esa Ellikkal'a, Qungiro, Muynok tumanlari ajralib turadi. Faoliyat kursatayotgan K;K soni, 2012-yil yakuni buyicha, 51 ta. Ularning eksportdagi ulushi 6,2 %, ishlayotgan xodimlar soni - 1073 kishi.

Xorazm viloyati

Investitsiya, transport va tash ki iktisodiy aloqalar. Bir yilda kiritilgan investitsiya xajmining 5,6 % chet el kapitaliga tugri keladi. Asosiy kapitalga kiritilgan investitsiyalarning 1/3 kismiga yakini ishlab chikarish tarmoklariga yunaltirilgan.Kurilish ishlarida xududiy tafovutlar kuzga tashlanadi. 2012-yilda ularning 25,3 foizi Urganch shaxrida amalga oshirilgan. K^ishlok tumanlari orasida esa Xiva (17,7 %) va Urganch (9,5 %) bu masalada oldinda. Garchi boshka tumanlarda kurilish birmuncha sustrok bulsa-da, "Qishlok tarakkiyot va farovonligi yili" Davlat dasturini amalga oshirish jarayonida bu kursatkichlar ancha kutarildi. 2012-yilda 41,9 mln. t yuk tashilgan, viloyat doirasida tashilgan yuklar tulik avtomobil transporti zimmasiga tushadi, temir yul transporti esa asosan tashki iktisodiy aloqalarda ishtirok etadi. Iulovchilar tashish (350 mln. kishi atrofida) va yulovchi aylanmasida; xam xuddi shunday xolat kuzatiladi. Yulovchilarni boshka mintakalar va mamlakatlarga tashishda x,avo transportining ax,amiyati katta. Urganch shaxrida kurilgan xalk;aro toifadagi aeroport bunday aloqalarni amalga oshiradi.Xorazm viloyati tashk;i savdo aylanmasi 2013-yilda 249,5 mln AQSh dollarini tashkil etgan, shu jumladan eksport 154,9 mln, import 94,6 mln dollarga teng. Birok;, respublika kursatkichlariga nisbatan eksport atigi1,0, import 0,7 foizga teng, xolos. Eksport tarkibida paxta tolasi (82,1 %) ustunlik silsa, importda esa mashina va uskunalar (42,3 %), kimyo va undan tayyorlangan maxsulotlar (32,0%) yetakchilik k;iladi.Tashk,i savdo aylanmasining 61,2 foizi, eksportning 62,8 va importning 58,1 foizi «Uzok; xorij» va Boltik; buyi davlatlariga tugri keladi. Tashki

savdo aloqalarida Eron, Xitoy, Ukraina xamda Turkiya davlidlari oldinda turali. Bunday aloqalarning shakllanishida barcha tuman va shaxarlar katnashishadi. Eksportning xududiy tarkibi quyidagicha; Urganch shaxri - 24,3 %, Xiva - 10,6 %, Xazorasp - 10,5 %, Urganch tumani - 9,0 %, Xonka - 8,8 %, Shovot - 7,9 %. Import hajmining 19,7 foizini 2013-yilda Xonka tumani olgan, shu bilan birga, bu borada Yangiariq (12,4 %), Gurlan (11,7 %), Bogot (10,5 %) va Shovot (10,3 %) tumanlari xam kuzga tashlanadi. Kolgan xududlarda bu kursatkichlar ancha past, Xiva va Urganch tumagsharida esa ular 2013-yilda juda oz darajada bulgan. Eksport-import jarayoni va uning tarkibi investitsiya muxitining kulayligi xamda kushma korxonalar faoliyati bilan xam boglik. Kushma korxonalar asosan Urganch, Xiva, Gurlan, Xonka shaxarlarida barpo etilgan. Xorazm viloyati xududining uncha katta emasligi, uning kompakt (ixcham) ekanligi, axoli va ijtimoiy-iktisodiy saloxiyatning deyarli bir tekis taksimlanganligi bois, bu yerda, boshka viloyatlarda bulganidek, ichki iktisodiy rayonlarni ajratish uchun ob'ektiv zarurat yuk- Ammo shunga karamasdan, kishlok tumanlari ijtimoiy-iktisodiy rivojlanish kursatkichlarida ayrim xududiy tafovutlar kuzga tashlanadi (69-jadvalga karang). Sanoat ishlab chikarish saloxiyati buyicha, Urganch shaxrini xisobga olmaganda, Xonka, Bogot, Yangibozor tumanlari yukori kursatkichlarga ega bulsa, Xiva, K;ushkupir va Urganch kishlok tumanlari ulushi nisbatan past.

Mavzu yuzasidan savollar:

1. Toshkent iqtisodiy rayoni (Toshkent viloyati, Toshkent shaxar) transport tarmoqlarini tushuntiring
2. Mirzacho'l iqtisodiy rayoni (Jizzax viloyati, Sirdaryo viloyati) transport tarmoqlarini tushuntiring
3. Farg'ona iqtisodiy rayoni (Andijon viloyati, Namangan viloyati, Farg'ona viloyati) transport tarmoqlarini tushuntiring
4. Zarafshon iqtisodiy rayoni (Buxoro viloyati, Navoiy viloyati, Samarqand viloyati) transport tarmoqlarini tushuntiring

5. Janubiy iqtisodiy rayoni (Surxondaryo viloyati, Qashqadaryo viloyati) transport tarmoqlarini tushuntiring

6. Quyi Amudaryo iqtisodiy rayoni (Qoraqalpog'iston Respublikasi, Xorazm viloyati) transport tarmoqlarini tushuntiring