

**O'BEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA MAXSUS
TA'LIM VAZIRLIGI**

ANDIJON MUHANDISLIK – IQTISODIYOT INSTITUTI

IQTISODIY GEOGRAFIYA VA EKOLOGIYA KAFEDRSI

**IQTISODIY GEOGRAFIYA VA EKOLOGIYA
FANIDAN MA'RUZALAR KURSI**

**(Iqtisodiyot yo'nalishlarida ta'lim olayotgan barcha
I kurs talabalari uchun)**

ANDIJON – 2009

“Tasdiqlayman”

O’quv – uslubiy Kengash tomonidan muhokama qilingan
Kengash raisi _____ A. Xakimov
Bayonnoma № _____ « _____ » _____ 2009 yil

“Ma’qullayman”

“Iqtisodiyot ” fakulteti Kengashida muhokama qilingan va ma’qullangan
Kengash raisi _____ S. A’zamov
Bayonnoma № _____ « _____ » _____ 2009 yil

“Tavsiya etilgan”

“Iqtisodiy geografiya va ekologiya” kafedra majlisida muhokama qilingan va
tavsiya etilgan
Kafedra mudiri: _____ A. Xatamov
Kafedra yig’ilishining _____ sonli bayonnomasi « _____ » _____ 2009 yil

Taqrizchilar:

G. Zufarova – i.f.n., And.MII “Iqtisodiyot” kafedrasi dotsenti

I. Sulaymonov – i.f.n., And.MII “Iqtisodiy geografiya va ekologiya” kafedrasi katta o’qituvchisi

Tuzuvchi:

A.Xatamov – g.f.n. , And.MII “Iqtisodiy geografiya va ekologiya” kafedrasi dotsenti.

Dunyo transporti va xalqaro iqtisodiy aloqalar geografiyasi.

Reja:

- 1. Turli mamlakatlar va regionlarda transport tarmoqlarining joylashish xususiyatlari.**
- 2. Dunyo transportining asosiy tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi.**
- 3. Ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning turli bosqichlaridagi mamlakatlarda tashqi iqtisodiy aloqalarning xususiyatlari va xalqaro iqtisodiy aloqalarning asosiy shakllari.**
- 4. Dunyo mamlakatlari o'rtasidagi tashqi iqtisodiy aloqalar.**

1. Turli mamlakatlar va regionlarda transport tarmoqlarining joylashish xususiyatlari. Transport geografik mehnat taqsimotining asosini tashkil etadi. Transportda yuk tashish xajmi va yuk tarkibi, odatda, iqtisodiyotning taraqqiyot darajasini va tarkibini aks ettiradi, transport tarmoqlari va tashiladigan yuklari turi geografiyasi esa ishlab chiqarish kuchlarining joylashishini aks ettiradi. Transportning o'zi ham korxonalar, tashkilotlar, hududlar va mamlakatlarning ixtisoslashuvi va koopera-tivlashuviga yordam berib, ishlab chiqarish bilan uni iste'mol qilish o'rtasidagi hududiy uzilishni bartaraf etadi. Odamlarga hizmat ko'rsatish, ularning o'zaro aloqalarini transportsiz tasavvur etib bo'lmaydi

Barcha yo'llar, transport korxonalari va transport vositalari birgalikda jaxon transport tizimini xosil qiladi. Bu tizimning ko'lami juda katta. Jaxon transportida 100 mln. dan ortiq kishi band. Dunyodagi butun transport yo'llarining umumiy uzunligi 32 mln. km. dan oshadi. Har yili jaxon transportining barcha turlarida 100 mlrd. t. dan ortiq yuk va 1 trln. ga yaqin yo'lovchi tashiladi. Bu yuk va yo'lovchilar tashishda millionlab transport vositalari qatnashadi. FTI transportning ayrim turlari o'rtasidagi "mehnat taqsimotida" katta o'zgarishlarga olib keldi. FTI transport yo'llarining yuk o'tkazish imkoniyatini oshirdi, butunlay yangi transport vositalarini yuzaga keltirdi, yuk sig'irish imkonini va xarakat tezligini oshirdi.

Hamma xil transportni rivojlantirishga konteynerlarda yuk tashish katta ta'sir ko'rsatdi, u transportdagi mehnat unumdorligini 8-10 barobar oshirib yubordi.

Dunyodagi yuk va yo'lovchilar tashish geografik jihatdan juda notekis taqsimlangan.

Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar transporti, odatda texnika darajasining yuqoriligi va transport turli tarmoqlarining o'zaro yuksak aloqadorligi bilan ajralib turadi. Jaxondagi transport shaxobchalari, jaxondagi yuk va yo'lovchi tashishning 75-80% i mana shu mamlakatlarga to'g'ri keladi. Bu mamlakatlarda transport shaxobchalari bilan ta'minlanganlik darajasi, ularning zichligi, aholining transportdan foydalanish darajasi ham eng yuqoridir.

Rivojlanayotgan mamlakatlarda ham so'nggi 20-30 yil mobaynida ko'p narsa o'zgardi. Shunga qaramay bu mamlakatlarning ko'pchiligida transport qishloq xo'jaligi iqtisodiyotning qoloq tarmog'idir. Transport tizimlarining shakllanmaganligi ularning rivojlanishiga, tabiiy resurslarining o'zlashtirilishiga, iqtisodiy rayonlarning rivojlanishiga ustunlik qiladi.

Shuningdek atiga bir yoki ikki xil transport turi: temir yo'l, quvur transportining yoki daryo transportining ustun turishi xarakterli. Temir yo'llarda eski parovozlar saqlanib qolgan, yo'llarning kengligi ham xar xil. Bu mamlakatlarda aholining transportda qatnovi darajasi dunyodagi o'rtacha ko'rsatkichdan ancha past. Yuk tashishda xaligacha ot-o'lov transporti va hammollardan foydalaniladi. Jaxon transporti tizimi ahamiyatiga ko'ra birday bo'lmagan bu ikki qismga bo'linishidan tashqari yana hududiy transport tizimlariga bo'linadi. Bular MDX, Shimoliy Amerika, Lotin Amerikasi, G'arbiy Yevropa, Janubiy Osiyo va boshqa transport tizimlaridir.

Rivojlanayotgan mamlakatlar transport tizimlarida bir yoki ikki transport turi rivojlangan bo'lib, boshqalar esa juda qoloq. Bu mamlakatlarda temir yo'l tarmoqlarining izi turlicha, bu esa yuk va yo'lovchi tashishni qimmatlashtiradi, rayonlararo iqtisodiy aloqalarni rivojlanishiga to'sqinlik qiladi va umuman xo'jalik taraqqiyotini sekinlashtiradi.

Fan va texnika taraqqiyoti davlatlararo aloqalarni rivojlantirishda katta rol o'ynaydi. Ya'ni aloqalarni yangi qirralarini ochib beradi. Fan-texnika taraqqiyoti shuni ko'rsatdiki, hozirgi kunda eng qulay va eng arzon aloqa vositalari qatoriga transport ham kiradi. Hozirgi kunda transport raqobatdoshlari bilan tengma-teng raqobatlashib jaxon iqtisodiy aloqalarida o'z o'rini egallab kelmoqda.

Transport yuklarni sifatli darajada eltib berishda asosiy rolni o'ynamoqda. Dengiz bo'yi portlarigacha bo'lgan masofadagi yuklarni ham transport orqali olib boriladi.

Hozirgi kunda transportga zamonaviy yangi talablar quyilmoqda. Ular quyidagilardan iborat:

1. Aytilgan vaqtga, aytilgan manzilga olib borish (mayda yuklarni tashishga talab oshib bormoqda).
2. Yukni sifatli borishini ta'minlash (boshqa raqobatchilar bilan raqobatlasha olish uchun).
3. Ishlab chiqarishning rivojlanishi va o'zgarishiga qarab yuk tashishga o'zgartirish kiritib rivojlantirish.

4. Yo'lovchi va yuklarni eltish uchun doimo shay turish, ularni kuttirmaslik.

5. Kerakli manzilga yukni tez va sifatli yetkazib borish.

6. Ishlab chiqarish xajmi va insonlar sonining o'sishiga qarab rivojlanish va asosiy aloqa vositasi bo'lib qolish.

7. Insonlar va yuklarni olib boruvchi transportlarning qulayligini ta'minlash.

8. Ekologik muhitga zarar keltirmaslik va ekologik talablarga qat'iy rioya qilish va boshqalar.

Yuqoridagi talablarning hammasi transport aloqasiga va boshqa aloqa vositalariga katta ma'suliyat yuklaydi.

Dunyo aloqa yo'llarining uzunligi (ming km.)

Aloqa yo'llarining turlari	1950	1970	1980	1990	1999	2006
Temir yo'l:	1320	1340	1248	1210	1180	1250
Shundan elektrlashtirilgan	60	125	164	293	200	600
Avtomobil yo'llari.	15540	19700	22300	23600	24000	25000
Shu jumladan, qattiq qoplamali avtomobil yo'llari.	7645	12150	16000	20000	22000	23000
Kema qatnaydigan daryo va kanallar.	560	525	540	544	550	600
Neft quvurlari.	175	395	520	600	680	700
Asosiy gaz quvurlari.	186	545	760	900	1100	1200
Havo yo'llari.	3300	5510	6900	7900	8500	9000

Transportning joyni tabiiy sharoitiga bog'liqligi juda katta hamda xilma-xildir. Biroq FTI rivojlangan sari bunday bog'liqlik yangi ko'rinishlarga ega bo'la boradi. Endilikda yirik tog'lar va keng daryolar, cho'llar, tropik o'rmonlar, xatto dengiz bo'g'ozlari quruqlik transporti uchun o'tib bo'lmas to'siq bo'lmay qoldi. Sun'iy suv yo'llari bunyod etilib, tabiat "xatosini" tuzatish suv transportining rivojlanishiga katta ta'sir ko'rsatmoqda. Shu bilan birga transportning atrof muhitga salbiy ta'siri ham oshib borayapti. Bunda transportning turli xillari turlicha xususiyatga ega bo'ladi. Havoni asosan avtomobil transporti ifloslaydi; yirik shaharlarda havoga chiqariladigan barcha ifloslantiruvchi moddalarning 2/3 qismi avtotransport xissasiga to'g'ri keladi. Havo transporti ko'p minglab samolyotlardan chiqqan gazlar, temir yo'l transporti, ayniqsa, parovozlar ishlatilgandagi qattiq zarrachalar bilan havoni ifloslaydi. Bundan tashqari transportning barcha turlari muhitni shovqin bilan "ifloslaydi", quruqlik transporti yerlarni band qiladi. Suv transporti gidrosferani ifloslovchi muhim manba hisoblanadi. Bunda neft tashuvchi kemalar qatnaydigan asosiy yo'llar eng yirik ifloslovchi bo'ladi. Ko'p mamlakatlarda atrof muhitni transport vositalari tomonidan ifloslanishidan saqlash uchun qattiq choralar qo'llaniladi. Avtomobil benzinida qo'rg'oshin miqdori kamaytirilmoqda, elektromobillardan, vodorod, gaz yoqilg'ilaridan havo yostig'i ustida yuruvchi poyezdlardan foydalanish boshlanmoqda.

2. Dunyo transportining asosiy tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi. Dunyo transporti - quruqlik transporti, suv transporti va havo transportlariga bo'linadi. Quruqlik transportiga avtomobil, temir yo'l va quvur transportlari kiradi.

Avtomobil transportini XX asr transporti deb atashga to'la asos bor. U asrimiz boshida vujudga keldi va hozirgi kunda avtomobil turmushimizning ajralmas qismiga aylandi. Avtomobil yo'llarining uzunligi tobora ortib borib, 24 mln. km. ga yetdi. Uning taxminan yarmi besh mamlakat-AQSh, Hindiston, Rossiya, Yaponiya va Xitoyga to'g'ri keladi. Avtomobillashtirish AQSh da eng yuksak darajaga yetdi. Bu yerda o'rtacha xar ming kishiga 600 ta avtomobil to'g'ri keladi. G'arbiy Yevropaning ko'pgina mamlakatlarida ham bu ko'rsatkich birmuncha yuqori: 300-400 va undan ham ortiq. Temir yo'l transportining yuk va yo'lovchi tashishdagi salmog'i kamaygan bo'lsada, uning quruqlik transportining muhim tarmog'i sifatidagi roli xanuz saqlanib qolmoqda. Jaxon temir yo'li turi asosan XX asr boshida shakllandi. Uning umumiy uzunligi anchadan beri 1,2-1,3 mln. km. atrofida. Jaxon temir yo'l transporti tarmoqlari juda notekis joylashgan. Temir yo'llar 154 mamlakatda bo'lsada, lekin uning uzunligiga ko'ra yarmiga yaqini "birinchi o'nta" davlatga to'g'ri keladi. Shu bilan birga temir yo'llar juda siyrak yoki butunlay yuk bo'lgan juda katta hududlar ham mavjud. Quvur transporti neft va gaz tashishga xizmat qiladi. Yer yuzida 100 ming km. dan ziyod quvur yo'llari mavjud bo'lib, ularning 40 ming km. i suv ostidan o'tgan. Yaqin Sharq, Markaziy Amerika, G'arbiy Yevropa mamlakatlarida, Yaponiyada ayniqsa, quvur transporti rivojlangan. Hozirda 2500 km. uzunlikdagi Jazoir-Italiya, 4000 km. uzunlikdagi Niger-Fransiya quvur yo'llari barpo etilgan.

Dengiz transporti xalqaro aloqalarda, orol mamlakatlari iqtisodiyotida katta ahamiyatga ega, 3G'4 qism xalqaro yuklar dengiz transporti yordamida tashiladi. Dengiz yo'llari minglab kilometrni tashkil etib, unda asosan xajmdor yuklar tashiladi. Biroq dengiz transportida "konteyner" inqilobi asosiy yuklar, tayyor buyumlar va yarim fabrikatlarni tashishning jadal o'sishiga ham olib keldi. Okeanda butun yer sharini aylanib chiquvchi konteyner yo'llari orasida muntazam dunyo aylana yo'llari ham bor. Dengizga yuk tashishga dengiz savdo floti hizmat qiladi, uning umumiy tonnaji 400 mln. tonnadan ortiq. 70-yillarning o'rtalariga qadar bu sig'imning deyarli yarmini tankerlar tashkil etar edi. Endi tankerlar salmog'i sezilarli darajada buzilib, kup ulkan tankerlar bekor turibdi yoki buzilib tashlanmoqda. Dengiz kemalari 160 ga yaqin davlat bayroqlari ostida suzyapti, lekin kemalarning ko'pchiligi "birinchi o'nta" davlatga qaraydi. Ba'zi bir rivojlanayotgan davlatlarda (Liberiya, Panama) katta dengiz floti mavjud va ulkan dengiz flotining mavjudligiga sabab shuki, aslida AQSH, Yaponiya va boshqa mamlakat kemalari ana shunday davlatlar bayrog'i ostida suzadilar. Kemalarning boshqa davlatlar bayrog'i ostida suzishlariga sabab, an'anaviy dengiz mamlakatlari kema egalariining soliqlarni kamroq to'lash va dengizchilarga kamroq maosh berish orqali mablag' iqtisod qilishga intilishdir. Binobarin arzon bayrog'lar ostida suzayotgan kemalar rivojlanayotgan mamlakatlarga emas, balki G'arbnng rivojlangan mamlakatlarga qaraydi (AQSH, Buyuk Britaniya, Gretsiya).

Hamma dengiz va okeanlardagi dengiz portlarining umumiy soni 2,7 ming dan ortiq. Buyuk geografik kashfiyotlar davridan boshlab jaxon kema qatnovida Atlantika okeani birinchi o'rinda bo'lib kelmoqda. Hozirda bu okean soxillarida umumiy aholisi 1,5 mlrd. bo'lgan 70 mamlakat joylashgan. Bu okeandan dengizda tashiladigan yuklarning 1/2 qismi o'tadi. Bu okean soxillarida jaxondagi barcha dengiz portlarining ham 2/3 qismi joylashgan. Shu jumladan dunyodagi eng katta port-Rotterdam ham shu okean qirg'og'ida joylashgan.

Dengizda yuk tashishda Tinch okeani ikkinchi o'rinda turadi, bu okeanning transportdagi ahamiyati tobora oshib bormoqda. Uchinchi o'rinda Xind okeani turadi. Tinch okeanida eng ko'p yuk Yaponiya, Avstraliya va AQSH qirg'oqlariga, Xind okeanida Fors qo'ltig'i qirg'oqlariga to'g'ri keladi. Tinch okeani Rossiya, ayniqsa uning sharqiy soxillari uchun tobora katta ahamiyat kasb etmoqda.

Dengiz transporti geografiyasiga xalqaro dengiz kanallari- jaxon dengiz yo'llarining eng muhim choraxalari juda katta ta'sir ko'rsatadi. Bu gaplar birinchi galda Yevropa bilan Osiyo o'rtasidagi masofani 2-3 barobar qisqartiruvchi Suvaysh hamda Panama kanallariga tegishli.

Ichki suv transporti - transportning eng qadimgi turi. Hozirda ham ichki suv transporti yuk tashishda ham, yo'lovchi tashishda ham, umumiy uzunligi bo'yicha ham jaxon transporti tizimida oxirgi o'rinda turadi. Ichki suv transportining rivojlanishi va joylashishi birinchi navbatda tabiiy shart-sharoitlar kemalar suza oladigan daryo hamda ko'llarning bor-yo'qligiga bog'liq. Amazonka, Panama, Missisipi, Ob, Yenisey, Yanszi, Kongoning transport imkoniyatlari eng yirik temir yo'l magistrallari imkoniyatidan ham ancha kattadir.

Biroq bu imkoniyat va sharoitdan foydalanish iqtisodiy rivojlanishning umumiy darajasiga bog'liq. Xuddi mana shuning uchun ham dunyoda ichki suv yo'llarida yuk tashishda AQSh, Rossiya, Kanada, Germaniya, Niderlandiya, Belgiya hamda Xitoy alohida ajralib turadi. Katta imkoniyatlar bo'lishiga qaramay Osiyo, Afrika, Lotin Amerikasining juda katta daryo shaxobchalariga jaxon ichki suv yo'llarida tashiladigan yuklarning atiga 5% i to'g'ri keladi, holos.

Foydalaniladigan ichki suv yo'llarining uzunligiga ko'ra taxminan 1G'10 qismi sun'iy suv yo'llariga to'g'ri keladi. Ulardan eng kattalari AQSh, Xitoy, Rossiya, xorijiy Yevropada joylashgan. Ko'p kema qatnovining eng asosiy rayoni AQSh va Kanadadagi Buyuk ko'llar bo'lib, bu ko'llar chuqur San-Lavrentiy daryosi orqali Atlantika okeaniga tutashtirilgan. Bu suv yo'li orqali dengiz kemalari quruqlik ichkarisiga 4 ming km. masofaga kira oladi.

Havo transporti - eng yosh va eng tez transport. Xaqiqatdan ham 1990 yilda havo transportida butun dunyo bo'yicha 20 mln. ga yaqin yo'lovchi tashilgan bo'lsa, 1999 yilda 1,3 mlrd. dan ortiq yo'lovchi tashildi. Bu degan so'z Yer yuzidagi xar besh kishining biri aviatsiya transportidan foydalanadi. Tayyoralar muntazam qatnab turadigan havo yo'llari butun Yer kurrasini chirmab tashlagan va uzunligi millionlab km. ga yetadi. Havo yo'llari 25 ming tayyoragoxni tutashtirgan, eng yirik tayyoragox xar yili 40-50 millionlab yo'lovchiga hizmat qiladi (Chikago, Xitrod).

Qit'alararo yo'lovchi tashishda havo yo'llari dengiz transportining deyarli butunlay siqib chiqarib, birinchi o'ringa o'tib oldi. Atlantika okeanini kesib o'tadigan havo yo'llarida bir vaqtning o'zida 100 dan ortiq tayyoralar bo'ladi.

AQSh, Rossiya, Yaponiya, Buyuk Britaniya, Fransiya, Kanada, Germaniya dunyoning havo transporti eng rivojlangan davlatlaridir. Aviatsiya ko'pgina rivojlanayotgan mamlakatlarda ham transportning muhim turi bo'lib qolgan.

3. Ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning turli bosqichlaridagi mamlakatlarda tashqi iqtisodiy aloqalarning xususiyatlari va xalqaro iqtisodiy aloqalarning asosiy shakllari. Tashqi iqtisodiy aloqalar xalqaro

geografik mehnat taqsimotining oqibatidir. Mamlakatlar o'rtasida mehnat taqsimotining paydo bo'lishi va rivojlanishi ijtimoiy ishlab chiqarishning ob'ektiv qonuni, kishilik jamiyatining olg'a qarab xarakat qilishining muhim omilidir. Ijtimoiy ishlab chiqarish taraqqiy etgan sari mehnat taqsimoti asta-sekin ayrim mamlakatlarning milliy chegarasidan tashqariga chiqdi. Oqibatda xalqaro mehnat taqsimoti, uning negizida esa jaxon bozori paydo bo'ldi.

Dunyoning transport turlarida yuk va yo'lovchi aylanishi.

Transport turi	O'lchov birligi	1950	1970	1980	1999	2006
Hammasi	yuk tashish, trln. t./km.	6,9	28,9	47,6	46,7	49,6
	passajir tashish, trln. pas-km.	2,5	8,0	14,2	18,4	19,6
Temir yo'llarda	yuk tashish, trln. t./km.	2,1	5,5	6,9	5,6	5,7
	passajir tashish, trln. pas-km.	0,7	1,3	1,7	1,9	2,0
Avtomobil transporti	yuk tashish, trln. t./km.	0,5	2,3	3,3	4,3	5,1
	passajir tashish, trln. pas-km.	1,8	6,5	11,3	14,6	15,3
Ichki suv transporti	yuk tashish, trln. t./km.	0,4	0,9	1,2	1,3	1,4
	passajir tashish, trln. pas-km.	0,02	0,04	0,06	0,06	0,06
Dengiz transporti	yuk tashish, trln. t./km.	3,6	18,2	32,2	29,0	30,0
	passajir tashish, trln. pas-km.	0,02	0,03	0,04	0,04	0,04
Neft quvurlari	yuk tashish, trln. t./km.	0,2	1,4	2,9	3,8	4,2
Gaz quvurlari	yuk tashish, trln. t./km.	0,08	0,7	1,2	2,3	3,1
Havo transporti	yuk tashish, trln. t./km.	0,007	0,03	0,05	0,05	0,06
	passajir tashish, trln. pas-km.	0,03	0,6	1,2	1,8	2,1

Dunyo mamlakatlari ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning turli bosqichlarida turadi va ularning barchasi uchun ham tashqi iqtisodiy aloqalar birdek zarur. Har qanday qudratli mamlakat ham (AQSh, Yaponiya, GFR va boshq.), rivojlanayotgan mamlakat ham mahsulot ayriboshlashga, savdo-sotiq qilishga juda bog'liq bo'ladi. Chunki iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar xom ashyolarga muxtojlik sezsa, rivojlanayotgan mamlakatlar uchun tayyor sanoat mahsulotlari juda zarur. Ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan yuksak darajada rivojlangan mamlakatlar dunyo mamlakatlari bilan turli-tuman iqtisodiy aloqalar olib boradilar. Ularning yalpi ichki mahsulotida tashqi iqtisodiy aloqalarning ulushi tobora ortib bormoqda. Ular chetga tayyor buyumlar, ayniqsa eng zamonaviy mahsulotlar chiqarganliklari bois (mashinasozlik va kimyo sanoati mahsulotlari) katta valyuta tushumiga ega bo'ladilar. Tashqariga kapital eksport qilish, kreditlar berish orqali ham katta foyda oladilar.

Ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan past darajada rivojlangan yoki rivojlanayotgan mamlakatlar tashqariga xom ashyo va chala tayyor mahsulotlar (paxta tolasi, kofe, choy, shakar va boshqalar) chiqarib sotib, o'zlari tayyor sanoat mahsulotlari keltiradilar. Natijada ularning tashqi savdo ko'rsatkichi ko'pincha manfiy saldogaga ega bo'ladi.

80-yillarning oxiridan e'tiboran dunyoda "Sovuq urush" davri tugab, integratsiya jarayonlari kuchaya boshladi. Dunyo mamlakatlari o'rtasida tashqi iqtisodiy aloqalar kulami kengaydi va tashqi iqtisodiy aloqalarning turli shakllari paydo bula boshladi.

Funksional belgilariga ko'ra tashqi iqtisodiy aloqalarning quyidagi asosiy shakllarini ajratib ko'rsatish mumkin:

1. Tashqi savdo. Tashqi iqtisodiy aloqalarning bu shakli dunyodagi barcha mamlakatlar uchun tegishli bo'lib, mahsulot ayriboshlash, sotish-sotib olishdan iborat. Kup mamlakatlar barcha zarur sanoat va qishloq xo'jalik mahsulotlarini o'zlari ishlab chiqara yoki yetishtira olmaydilar. Shu bois extiyojlaridan ortiqcha mahsulotni sotib, o'zlari uchun kerakli mahsulotlarni sotib oladilar. Ayrim mamlakatlar o'zlari ishlab chiqarganlaridan chetdan keltirish arzonroqqa tushganligidan ham ayrim mahsulotlarni import kiladilar. Masalan, AQSh temir rudasi, rangli metallar, neftni chetdan keltiradi.

2. Moliya-kredit munosabatlari. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar dunyodagi ko'plab mamlakatlarga, ayniksa rivojlanayotgan mamlakatlarga kreditlar berish, bank ishlarini yo'lga kuyib berish, qimmatli qog'ozlar chiqarib berish, aksiyalarini sotib olish kabi aloqalar orqali ham ulkan foydaga ega bolmokdalar. Ayniqsa bu yo'l bilan AQSh, Yaponiya, GFR, Shvetsariya, Buyuk Britaniya kompaniyalari va banklari katta mablag'larga ega bo'lmoqdalar.

3. Ilmiy-texnikaviy hamkorlik. Dunyodagi ko'plab davlatlar o'zaro turli ilmiy-texnikaviy axborotlarni almashadilar, turli mashina va jixozlarni ishlab chiqarish huquqini beruvchi litsenziyalarni sotadilar, patentlar almashadilar va h.k. Dunyoning rivojlangan davlatlari kosmosni o'zlashtirish, yangi texnika va texnologiya yaratish borasida hamkorlik qilmoqdalar.

4. Turli xil xizmatlar ko'rsatish yoki "ko'rinmas eksport". XIALarning bu xili juda tez rivojlanmoqda. Dunyo mamlakatlari portlariga kirgan chet el kemalariga, aeroportlariga qo'nib o'tadigan samolyotlarga, tranzit transport vositalariga xizmat ko'rsatish orqali ham iqtisodiy naf ko'radilar.

5. Yirik xalq xo'jalik ob'ektlarini moliyalash va birgalikda qurish. Turli mamlakatlarning kompaniyalari birgalikda zavod va fabrikalar, to'g'on, suv ombori, ko'priklar, mehmonxona va yo'llar qurishda hamkorlik qilmoqdalar. Belgilangan ulish bo'yicha ish bajarib, shunga mos ravishda foydaga sherik bo'linadi.

6. Xalqaro sayyohlik. Davlatlararo sayyohlar almashish ayrim mamlakatlar uchun serdaromad soxaga aylandi. Dunyo bo'yicha 550 mln. dan ortiq sayyohlar turli sayoxatlarda ishtirok etmoqdalar (2000 y.). Ispaniya, Fransiya, Italiya, Gretsiya, Shvetsariya kabi davlatlar xalqaro sayyohlikdan katta daromad oladilar.

4. Dunyo mamlakatlari o'rtasidagi tashqi iqtisodiy aloqalar. Xalqaro geografik mehnat taqsimoti insonlarni xo'jalik yuritish samaradorligini mumkin qadar oshirishga, dunyo bozorida taklif etilayotgan turli-tuman mahsulotlar bilan ta'minlashga asoslanmoqda. Dunyo mamlakatlari o'rtasida nafaqat tayyor buyumlar ishlab chiqarishga, balki detallar, chala fabrikat mahsulotlar ishlab chiqarishga ixtisoslashish kuchayib bormoqda. Dunyo mamlakatlari miqdor uchun emas, sifat uchun ko'proq e'tibor bera boshlashdi.

Shu tufayli G'arbning iqtisodiy rivojlangan davlatlari o'rtasidagi o'zaro savdoga dunyo savdo aylanmasining 60% to'g'ri kelmoqda. Ular o'rtasida yetuk integratsiya aloqalari shakllangan.

Hozirgi dunyo tashqi iqtisodiy aloqalari juda xilma-xil ko'rinishlarga ega bo'lib bormoqda.

Dunyo iqtisodiy taraqqiyoti hozirgi bosqichining asosiy xususiyatlaridan biri - sanoat mahsulotlari ishlab chiqarishga qaraganda xalqaro savdo aloqalarini tezroq suratlarda o'sishi bo'lmoqda.

1995-yilda dunyo bo'yicha tovarlar eksporti miqdori 4875 mlrd. dollarga, xizmat ko'rsatish eksporti 1230 mlrd. dollarga teng bo'ldi. 25 yetakchi mamlakatlarga dunyo eksportining 85,3% va importining 83,8% to'g'ri kelmoqda. Ularning ayrimlarida bu ko'rsatkichlar quyidagicha ko'rinishga ega: AQSh-15,5 va 19,9%, Germaniya-11,6 va 10,7%, Yaponiya-11,8 va 8,6%, Fransiya-6 va 6,3%, Buyuk Britaniya-5,2 va 5,8%.

Janubiy-Sharqiy Osiyoning tez rivojlanib borayotgan yangi industrial mamlakatlariga dunyo eksporti hajmining 8,5%, neft eksport qiluvchi mamlakatlarga (OPEK tashkiloti a'zolariga)-10% ga yaqini to'g'ri kelmoqda.

Milliy iqtisodiyotlarni xalqaro savdo tizimiga tortilish jarayoni tezlashayotgan bo'lishiga qaramay dunyo tovar aylanishi yuksak hududiy markazlashganligi bilan ajralib turadi. Masalan, eng yirik beshta eksportchi mamlakatlarga dunyo tovar aylanmasining deyarli yarmi to'g'ri keladi.

Shuni ta'kidlash joizki, asosiy tovarlar oqimida umumiy tovar aylanishida salmog'i pasayib borayotganligiga qaramay, qo'shni davlatlar o'rtasidagi aloqalar ustunlik qilmoqda. Dunyo bo'yicha 15 ta bosh davlatlararo o'zaro hamkorliklarning 9 tasi qo'shni davlatlarga to'g'ri keladi. Masalan, AQSh-Kanada, Germaniya-Fransiya, Gollandiya-Belgiya va boshqalar. Bu iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar o'rtasidagi integratsiya xarakatlarning xususiyatlari, ko'p tarmoqli murakkab xo'jaliklarining bir xilligi bilan bog'langan. Bunga qarama-qarshi holda, ko'pgina rivojlanayotgan mamlakatlar xo'jaligi tabiiy resurslarga tayangani bois, qo'shni mamlakatlar o'rtasidagi mahsulot ayriboshlashga imkon bermayapti. Chunki qo'shni mamlakatlarning tabiiy sharoiti va tabiiy resurslari deyarli bir xil bo'ladi-da. Rivojlanayotgan mamlakatlarning tayanch guruhi va yangi industrial mamlakatlar guruhiga mansub bo'lganlari dunyo saxnasiga tez chiqib bormoqdalar. Masalan, Tinch okeanining sharqiy qismiga joylashgan mamlakatlarning dunyo yalpi mahsulotlari ishlab chiqarishdagi salmog'i keyingi 20 yilda ikki marta ortdi, 4 ta yangi industrial mamlakatlarni (Janubiy Koreya, Tayvan, Syangan, Singapur) dunyo eksportidagi yalpi xissasi 4 marta ortdi va 14% ni tashkil etdi.

Dunyo bo'yicha tovarlar eksporti 1950 yilda 0,35 trln. dollarga teng bo'lgan bo'lsa, 1970 yilda-1,25, 1980 yilda-2,25, 1990 yilda-3,48 va 1997 yilda-5,4 trln. dollarni tashkil etdi (1990 yildagi narxlarda).

Shunday qilib, 40 yil ichida dunyo savdo hajmi 10 barobar o'sdi. Dunyo savdo aylanmasining eng muhim jihati geografik mehnat taqsimoti va ilmiy-texnika taraqqiyoti ta'sirida tovarlar tarkibida yuz bergan o'zgarishlar bo'ldi. Ya'ni yoqilg'i, xomashyo, oziq-ovqat mahsulotlarining salmog'i kamayib, fantalab ishlab chiqarish tarmoqlari mahsulotlarining salmog'i ortib borishi yuz bermoqda. Buni quyidagi jadval ma'lumotlaridan ham kurish mumkin:

Bu o'zgarishlar G'arbning iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarini rivojlanayotgan mamlakatlardan xomashyo import qilish qaramligini keskin kamayishi bilan bog'liq holda kechdi.

Dunyo tovar aylanmasi tarkibidagi o'zgarishlar (% hisobida)

Tovar guruhlari	1960	1970	1980	1990	1995	2006
Xomashyo va oziq-ovqatlar	55	50	47	25	24	25
Tayyor maxsulotlar	45	50	53	75	76	75

Dunyoning ko'pgina davlatlari uchun xalqaro tovar ayriboshlash tashqi iqtisodiy aloqalarning asosiy shakli bo'lib qolmoqda. Xalqaro mehnat taqsimotiga tortilish darajasi ishlab chiqaruvchi kuchlarning rivojlanish darajasiga bog'liq bo'ladi. Shu tufayli sanoati rivojlangan mamlakatlar xalqaro tovar ayriboshlashda yuqori texnologik mahsulotlar (mashinalar, elektron jixozlar, farmatsevtika va nozik kimyo mahsulotlari) yetqazib berishga ixtisoslashgan holda yetakchi o'rinlarni egallashadi.

U yoki bu mamlakatning dunyo xo'jaligiga tortilish darajasini aniqlash uchun xo'jalikning eksport kvotasi qo'llaniladi (tovarlar va xizmatlar eksporti summasini yalpi ichki mahsulotga nisbati bilan aniqlanuvchi ko'rsatkich).

1975-1995 yillari mobaynida eksport kvotasi 12% dan 22% gacha, tovarlar eksporti bo'yicha (yoqilg'ilersiz) 8% dan 13% gacha, xizmatlar eksporti bo'yicha 1,5% dan 3,0% gacha usdi.

Dunyo eksportida mashinasozlik mahsulotlari, avtomobillar, elektron jixozlar, ximiyaviy mahsulotlar, to'qimachilik mahsulotlari, ishlov berilgan yog'och, qog'oz mahsulotlarining salmog'i ortdi. Rangli metallar, po'lat, oziq-ovqat mahsulotlarining salmog'i esa kamaydi.

Dunyo bo'yicha ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar va xizmatlarning 20% dan ortiqrog'i jaxon bozoriga kelib tushmoqda.

Rivojlanayotgan mamlakatlarning ko'pchiligida ichki bozor hajmi katta bo'lmaganligidan, eksport ixtisosliklari sanoqli mahsulotlardan iborat ekanligidan ularning xo'jaliklarini dunyo bozoridagi narxlarning chayqalib turishiga juda kuchli bog'liq qilib qo'ymoqda, ularda monokultura (yakka xokimlik) ixtisosligini shakllantirmoqda.

Dunyo xo'jaligi taraqqiyotining postindustrial bosqichi uchun **xalqaro turizmning** tez yuksalib borishi xarakterli. 1970-1991 yillarda xalqaro sayyohlar soni dunyo bo'yicha 160 mln. dan 525 mln. kishiga, ya'ni 3 martadan ortiqrog' ko'paydi. Sayyohlikdan keladigan daromad 20 mlrd.dollardan 500 mlrd. dollargacha ortdi, boshqacha qilib aytganda 25 barobar ko'paydi. Qilinayotgan safarlarning 2G'3 qismi sayyohlik maqsadida amalga oshirilmoqda. Sayohatlarning ko'pchiligi iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar o'rtasida bo'lmoqda.

Istiqbolda ham, bashoratlarga ko'ra, har yili xalqaro sayyohlik safarlari 4% ga, undan keladigan daromad esa 9% ga o'sadi.

2008 yilda xalqaro sayyohlikni geografik taqsimlanishi (% hisobida)

Xududlar.	Sayyohlarning kelishi.	Sayyohlikdan keladigan daromad.
G'arbiy Yevropa	73,1	98,4
Amerika	50,9	85,1
Osiyo-Tinch okeani xududi	13	18
Afrika	3	2
Janubiy Amerika	1	1
Yaqin va O'rta sharq	1	1

1992- yili dunyoning yalpi mahsulotini 6% i xalqaro sayyohlikdan keldi, uning asosiy fondlari 3,8 trln. dollarni, yillik kapital qo'yilmalar 438 mlrd. dollarni, bu soxada band bo'lganlar 130 mln. dan ortiq kishini tashkil etdi. Shunday qilib, xalqaro sayyohlik avtomobil sanoati bilan bir qatorda dunyo iqtisodiyotining yetakchi tarmog'iga aylandi.

Sayyohlar oqimida yaponlar, nemislar, amerikaliklar yetakchilik qilishadi.

Havo transporti ko'proq xalqaro sayyohlikka hizmat qila boshladi. Keyingi 25 yil ichida havo transportida sayyohlar tashish 15% dan 70% ga o'sdi.

Mamlakatlararo odamlar oqimi boshqa maqsadlarda ham ortib bormoqda. Asosiy oqimni chet ellik ishchi kuchlari tashkil etmoqda. Unga jismoniy mehnat qiluvchilar ham, olimlar va yuqori malakali mutaxassislar ham kiradi. Hozirgi ishchi kuchi migratsiyasida 100 mln. dan ortiq kishi qatnashmoqda, ular o'z mamlakatlariga olib ketadigan valyuta oqimi esa yiliga 400 mlrd. dollardan ortmoqda. Gastarbayerlar va ularning oila a'zolari Germaniya xalq xo'jaligiga faol kirib kelmoqdalar (asosan Turkiya va sobiq Yugoslaviya aholisi) va hozir 7 mln. kishidan ortib ketishdi, ya'ni Germaniya aholisining 8-10% ga teng bo'lib qoldi. Xitoy, ko'plab rivojlanayotgan mamlakatlar va hozirga kelib Rossiya uchun "oqillar oqimi" (ilmiy va ijodiy ziyolilar emigratsiyasi) masalasi juda keskin bo'lib qoldi.

G'arbning yetakchi sanoatlashgan mamlakatlari uchun **moliyaviy aloqalar**, ayniqsa kapital chiqarish eng muhim raqobat soxasi bo'lib qoldi. Bu jarayon tashqi savdodagi tovar ishlab chiqarish va uni eksport qilishga qaraganda ancha tez yuksalmoqda. Agar dunyo bo'yicha jami chet el investitsiyalari 1960-yilda 66 mlrd. dollar bo'lgan bo'lsa, 1995-yilda 1,2 trln. dollarni tashkil etdi. Kapital migratsiyasida G'arbning rivojlangan mamlakatlari iqtisodiyotlarini o'zaro investitsiyalash keskin ustunlik qiladi (jaxondagi barcha investitsiyalarning 70% gacha). Oxirgi o'n yillikda AQSh Buyuk Britaniyani bosib o'tib, kapital eksport qilishda dunyoda yetakchi bo'lib oldi.

AQShning to'ppadan-to'g'ri kapital qo'yilmalari 1992- yilda 487 mlrd. dollarni tashkil etdi. Shundan 78 mlrd. dollari Buyuk Britaniyaga, Kanadaga-68, Germaniyaga-35, Shveytsariyaga-29, Yaponiyaga-26, Bermud orollariga-26, Fransiya-23, Niderlandiyaga-19, Avstraliyaga-17, Braziliyaga-16, Italiyaga-14, Syanganga-8,5, Norvegiyaga-4 mlrd. dollar to'g'ri keldi.

Bu mamlakatlar korxonalarining ko'pchiligida AQSh kapitaliga 50% dan ortiq aksiyalar to'g'ri keladi, yarmidan ortiq ob'ektlar Amerika mulki hisoblanadi. AQSh to'lov balansining katta qismini chet el investitsiyalaridan olinadigan foyda qoplaydi (1/4).

Kanada yirik xalqaro investorga aylandi, uning yetakchi tog'-sanoat kompaniyalari o'z kapitallarini 30 mamlakatda joylashtirdilar. Chet ellarga kapital qo'yish hajmiga ko'ra Yaponiya AQSh dan keyin dunyoda ikkinchi o'ringa chiqdi. U o'zining 1G'3 chet el kapital qo'yilmalarini AQSh iqtisodiyotiga qo'ymoqda. Yapon kapitalini G'arbiy Yevropa bozoriga kirib kelishi kuchaydi. Ammo boshqa asosiy kapital eksport qiluvchi mamlakatlardan farq qilib, Yaponiya o'zining 1G'4 chet el investitsiyalarini rivojlanayotgan mamlakatlarga yunaltirmoqda (asosan xomashyo resurslariga ishlov berish uchun, yangi industrial mamlakatlarda eng yangi tarmoqlarni rivojlantirish uchun). Shunisi e'tiborliki, dunyo bo'yicha chetga chiqarilayotgan kapital qo'yilmalarning 1% igina Yaponiyaga yo'naltirilgan. Dunyodagi 20 ta eng yirik banklarning 12 tasi Yaponiyada joylashgan, ularning 6 tasi kapital aylanishi bo'yicha oldingi o'rinlarni egallaydi. Keyingi o'n yilliklarda yapon kapitali G'arbiy Yevropada keskin faollashdi: 80% kapital moliyaviy hizmat ko'rsatish va savdoga, 15%-ishlab beruvchi sanoatga yo'naltirilmoqda.

Rivojlanayotgan mamlakatlar orasida 70-80-yillarda kapital eksport qiluvchi ikki markaz shakllandi-OPEK mamlakatlari, yangi industrial mamlakatlar.

Davlatlararo kredit-moliya aloqalarini tartibga solib turuvchi ikki yetakchi xalqaro tashkilot mavjud-Xalqaro rekonstruksiya va taraqqiyot banki (MBRR) va Jaxon valyuta fondi. 1990-yilda Yevropa rekonstruksiya va taraqqiyot banki (YeBRR) tashkil topdi.

Xizmat ko'rsatishni ayriboshlash yoki ko'rinmas eksport deb ataluvchi xalqaro iqtisodiy aloqalar shakli ham tobora rivojlanib bormoqda. Unda hozirga qadar dengiz transporti yetakchi o'rinda turadi. Ayrim mamlakatlar ko'plab davlatlarga turli yuklarni tashib berishda o'z hizmatini taklif etishadi (dengiz kirakashligi). Bu borada yirik dengiz mamlakatlari bo'lgan Norvegiya, Gretsiya (dunyoda dengiz flotining umumiy yuk ko'tarish quvvati bo'yicha to'rtinchi va oltinchi o'rin) kabi mamlakatlarning kemachilik kompaniyalari asosiy yuk tashib beruvchilar sanalishadi.

Informatsion-kommunikatsiya, konsultatsiya-boshqaruv hizmati ko'rsatish tez o'sa boshladi. Xalqaro ayriboshlash soxasiga injenerlik-maslaxat hizmati ko'rsatish kirib keldi. Ilmiy tadqiqot va tajriba-konstruktorlik ishlarini moliyalash G'arbning yetakchi mamlakatlarida ortib bormoqda. Bu soxaga mablag' sarf qilish salmog'i Yaponiya YaIM ning 2,9% ni, AQSh da 2,6, Germaniyada 2,5, Fransiya da 2,3, Buyuk Britaniya da 2,0, Italiya da 1,3% ni tashkil etadi.

Hizmat ko'rsatish soxasidagi savdo-sotiq asosan iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar bozorlarida yuz bermoqda. Taxminan 1/5 eksportni rivojlanayotgan davlatlar-yangi industrial mamlakatlar, Hindiston, Meksika berishmoqda. Ko'pgina hizmat ko'rsatish eksporti bilan shug'ullanayotgan mamlakatlarda bu faoliyat turi salmoqli valyuta tushumi keltirmoqda.

Moliyaviy bitimlar tuzishni osonlashtirish va tezlatish uchun Nyu-York, Toronto, London, Parij, Frankfurt, Amsterdam, Syurix, Tokio, Singapur, Syangan va boshqa shaharlarda kompyuter markazlari tashkil etilgan. Ular jaxonning moliya markazlari hisoblanishadi.

“Ko‘rinmas eksport” ning 25% ga yaqini transport xizmati ko‘rsatishga, 20% xalqaro sayyohlikka to‘g‘ri keladi. Qolgan 55% straxovaniya, kommunikatsiya xizmati, informatsiyalarni qayta ishlash va uzatish, reklama, texnika va muxandislik-proyektlayish xizmati ko‘rsatish, kinoprokat, konsultatsiya xizmati kabilar orasida taqsimlanadi.

Nazorat va muhokama uchun savollar

1. Dunyo transporti deganda nimani tushinasiz?
2. Ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotning turli bosqichlaridagi mamlakatlarda transport qay darajada rivojlangan?
3. Dunyoning qaysi hududlarida temir yo‘llar zich joylashgan?
4. Avtomobil transporti nega XX asr transporti deyiladi?
5. Dunyoning dengiz transportida qaysi mamlakatlar yetakchi?
6. Tashqi iqtisodiy aloqalarning qanday shakllarini bilasiz?
7. Dunyoning tashqi savdosida qanday mahsulotlar yetakchi?
8. Moliya-kredit aloqalarida qaysi mamlakatlar yetakchi o‘rinda turadi?

ADABIYOTLAR

1. I.A. Karimov. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O‘zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo‘llari va choralari.
– T.: «O‘zbekiston», 2009
2. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
3. Jahon mamlakatlari. Qisqa ma’lumotnoma / ma’sul muharrir A. Hazratqulov. – T.: “Sharq”, 2007.
4. Salimov X. Jahon mamlakatlari iqtisodiy geografiyasini o‘rganish metodikasi. — T.: 1993.
5. Новейший энциклопедический справочник. Страны мира / Авт. – сост. Д.О. Хвостова. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2006.
6. Современные США: Энциклопедический справочник. —М.: Политиздат, 2008.
7. Социально-экономическая география зарубежного мира Под ред. В. В. Вольского. -М.: КРОН-ПРЕСС, 1998
8. Monthly Bulletin of Statistics. UN. New York, 2008.

Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar xo‘jaligi geografiyasi. AQShning iqtisodiy-geografik tavsifi

Reja:

1. AQShning geografik joylanishi va davlat tuzumi
2. AQSh xo‘jaligining umumiy tavsifi
3. AQShning ichki tafovutlari
4. AQShning tashqi iqtisodiy aloqalari

1. Geografik joylanishi va davlat tuzumi. Amerika qo‘shma Shtatlari Shimoliy Amerika qit‘asida joylashgan bo‘lib, maydonining kattaligi bo‘yicha dunyoda Rossiya, Kanada va Xitoydan keyin to‘rtinchi o‘rinni egallaydi. Uning maydoni 9,4 mln. km² ga yaqin bo‘lib, hududiy jihatdan 3 qismdan iborat:

1. Asosiy qism. Butun hududning 84%ini egallaydi. Sharqdan g‘arbga 4,5 ming, shimoldan janubga salkam 3 ming km. ga cho‘zilgan. Shimoldan Kanada, janubdan Meksika, sharqdan Atlantika va g‘arbdan Tinch okeani bilan o‘ralgan.
2. Alyaska hamda Aleut orollari (1,5 mln. km²). Mamlakat hududining 16%ini tashkil etadi. Alyaska Kanadaning shimoli-g‘arbiy qismi bilan chegaradosh.
3. Gavayi orollari (16,7 ming km²). U Tinch okeanida, qirg‘oqdan 3200 km uzoqlikda joylashgan 24 oroldan iborat arxepelag bo‘lib, mamlakat hududining 0,2% ini tashkil etadi.

AQSh hududi besh soat mintaqasida joylashgan bo‘lib, ular g‘arbdan sharqqa Tinch okeani, Markaziy, Sharqiy va Atlantika nomlari bilan ataluvchi soat mintaqalariga ajratiladi. Samolyotning butun mamlakat hududi bo‘ylab g‘arb-sharq yo‘nalishida Tinch okeanidan Atlantika okeanigacha uchib o‘tishi uchun 5-5,5 soat vaqt ketadi.

AQShning geografik o'rnini tarixning barcha bosqichlarida mamlakatning rivojlanishiga qulaylik yaratgan. Bu, avvalo, dengiz chegaralarida (12 ming km) ajoyib tabiiy bandargohlarning mavjudligi, ayniqsa mamlakat hududining Atlantika va Tinch okeanlari orasida joylashganligi bilan bog'liq. Kanada bilan quruqlik chegaralari ham tabiiy chegaralar, ya'ni daryo va ko'llar orqali o'tadi va savdo-iqtisodiy aloqalarning rivojlanishiga qulayliklar tug'diradi.

Davlat tuzumiga ko'ra, AQSh 50 shtat hamda alohida federal okrugdan iborat federativ respublikadir. Har bir shtat o'z konstitutsiyasiga, qonun chiqaruvchi va ijrochi hokimiyat organlariga, saylab qo'yiladigan gubernatoriga, shuningdek, o'z ramziy belgisiga ega. Kolumbiya federal okrugi hududida mamlakat poytaxti – Vashington shahri joylashgan bo'lib, unda 600 ming aholi yashaydi.

AQSh Konstitutsiyasi bundan 2 asr oldin qabul qilingan. O'tgan davr mobaynidan unga atigi 26 qo'shimcha kiritilgan, holos.

Federal hukumat 3 sohaga bo'linadi:

1. Prezident boshqaruvi ostidagi ijroya hokimiyati. U 3 mln.dan ortiq federal xizmatchilarga rahbarlik qiladi. Prezident xalq tomonidan 4 yilga saylanadi va ikki muddat bilan cheklanadi. Mamlakatda qonun chiqaruvchi hokimiyat garchi parlament (kongress) ixtiyorida bo'lsada, u qabul qilgan barcha qonunlarni Prezident tasdiqlaydi va vazirlarni tayinlaydi. U qurolli kuchlarning bosh qo'mondoni hisoblanadi. Davlatning rasmiy tili - ingliz tili.

2. Qonun chiqaruvchi organ - Kongress ikki palatadan iborat. Ulardan birinchisi Senat (senatorlar 6 yillik vakolatga ega) bo'lib, ikkinchisi - Vakillar palatasi (kongressmenlar 2 yillik vakolatga ega).

3. Oliy sud boshchiligidagi adliya sohasi. Oliy sud Konstitutsiyaga xilof deb topilgan federal va shtat hokimiyatlari tomonidan chiqarilgan qonunlarni bekor qilish huquqiga ega.

AQSH Konstitutsiyasi hukumat vakolatini atayin cheklab, hech bir sohaning ustun kuchayib ketishiga yo'l qo'ymaydi. Masalan, faqat Vakillar palatasi soliqlar borasida takliflar kiritish huquqiga ega. Oliy sud a'zolariga Prezident taklif etgan nomzodlarni esa Senat tasdiqlashi shart. Prezident esa Kongress chiqargan qonunlarni ma'lum darajada ta'qiqlash huquqiga ega.

AQShda ikki asosiy partiya - Respublika va Demokratik partiyalar bilan bir qatorda yana bir necha ikkinchi darajali partiyalar ham faoliyat yuritadi.

AQSh aholisining soniga ko'ra dunyoda Xitoy va Hindistondan keyin uchinchi o'rinni egallaydi. U aholisining soni jihatidan GFR, Fransiya, Buyuk Britaniya va Italiya aholisini qo'shib hisoblaganda ham ulardan oldindadir.

Mamlakatda aholi soni uzoq vaqt davomida ko'proq immigrantlar hisobiga o'sdi. 1821-1921 yillar davomida AQShga 35 mln. immigrant ko'chib keldi. O'tgan asrning 70-yillarigacha ko'chib kelganlar orasida inglizlar, shotlandiyaliklar va irlandiyaliklar ko'pchilikni tashkil etgan. Shu sababli AQSh davlat tili - ingliz tilidir. Keyinchalik Yevropaning boshqa mamlakatlaridan ko'chib keluvchilar soni orta bordi. II jahon urushidan so'ng esa Lotin Amerikasi mamlakatlaridan (ayniqsa, meksikaliklar va puertoroliklar) ko'plab ko'chib keldi. XVIII asr davomida va XIX asr boshlarida janubiy shtatlarga Afrikadan negr qullar keltirildi.

Umuman, AQSH aholisi sonining o'sishida immigratsiyaning roli doimo katta bo'lib kelgan. Bir qator qattiq cheklashlarga qaramay, hozirgi paytda ham yiliga 1 mln.dan ortiq kishi shu mamlakatga ko'chib kelmoqda.

AQShda yuzdan ortiq etnik guruhlar yashasada, etnograf olimlar ularni uch asosiy guruhga ajratadilar:

1) AQSh amerikaliklari, ular turli millatlarga mansub, turli davrlarda ko'chib kelgan kishilarning avlodlari bo'lib, ingliz tilini o'z ona tillari deb biladilar; 2) oraliq immigrant guruhlar, bu guruh AQShga nisbatan yaqinda ko'chib kelgan kishilardan iborat; 3) tub joy xalqlari (hindular, eskimoslar va b.). Ular mamlakat aholisining 1%dan ham kamrog'ini tashkil etadi.

Aholining o'rtacha zichligi 1 km²da - 30 kishi. Lekin hudud bo'ylab zichlik nihoyatda notekis. Aholining deyarli 70%i hududning 12% qismini egallagan shimoli-Sharqiy shtatlarida yashaydi. Agar Gavayi orollarida o'rtacha zichlik 1 km²da 46 kishini tashkil etsa, Alyaskada 1 kishiga 5 km² to'g'ri keladi.

AQSh aholisining joylashuvi avvalo shaharlar geografiyasi bilan bog'liq. Mamlakatda 9000 dan ortiq shaharlar mavjud. Aholining 77 %i shaharlarda yashaydi.

Qishloq aholisi ko'pincha alohida joylashgan fermalarda yashaydi. Biroq turmush tarziga ko'ra, qishloq ahli shaharliklardan uncha farq qilmaydi. Binobarin, butun mamlakat bo'ylab bir xil shahar turmush tarzi hukmronidir.

2. Xo'jaligining umumiy tavsifi. Amerika qushma Shtatlari XIX asrning oxiridayoq sanoat mahsulotlari hajmi bo'yicha Buyuk Britaniyadan o'tib, dunyoda 1-o'rinni egalladi. Hozirgi paytda, g'arbiy dunyo mamlakatlari aviaraketa-kosmos texnikasining 3/4 qismi, EHMning 2/3 qismi, ko'mir qazib chiqarish hajmining va AESlar quvvatining yarmidan ortig'i, g'alla ekinlari yalpi hosilining 1/3 qismi AQSh hissasiga to'g'ri keladi. Mamlakat yalpi ichki mahsuloti hajmi 8,8 tril. tashkil etib, uning yillik o'sishi 4.1 % dan ortiq.

AQShning jahon xo'jaligida tutgan o'rni

Ko'rsatkichlar nomi	O'lchov birligi	Sonli ko'rsatkichlar	Dunyoda to'tgan o'rni
Hududi	ming km ²	9364	4
Aholisi	mln. kishi	281,6	3
YaMM	Mlrd. \$	9902	1
YaMM jon boshiga	ming,\$	43,9	

Sanoati. Ishlab chiqarish AQSh xo'jaligida eng katta sektor hisoblanib, u yalpi ichki mahsulotning chorak qismi, milliy foydaning chorak qismini va ishchi kuchining birdan besh qismini egallaydi. AQShning ishlab chiqarish sanoati dunyoda eng katta bo'lib, u ikkinchi o'rinda turgan Yaponiyadan 3 marta yirik.

AQShning ishlab chiqarish sanoati eksporti dunyo bo'yicha shu sohadagi eksportning birdan besh qismini egallaydi.

Qo'shma Shtatlar sanoati yuksak darajasi, ishlab chiqarish va hududiy kontsentratsiyasi bilan ajralib turadi. U ham ommaviy, seriyali, ham o'rta murakkab, unikal mahsulot ishlab chiqarishga ixtisoslashgan. Mamlakat sanoatida hozirgi paytda faoliyat ko'rsatayotgan ishlab chiqarishlarning barcha tarmoqlari, tarmoqchalari va turlari mavjud. Shu bilan birga, shunday tarmoqlar ham borki, ular mamlakatning jahon xo'jaligidagi mavqeini belgilaydi. Bular jumlasiga avtomobilsozlik, aviaraketa-kosmik sanoati, elektronika, neft kimyosi sanoati kiradi. Bu tarmoqlar nafaqat mamlakat iqtisodiy qudratini belgilaydi, shu bilan birga, uning harbiy va siyosiy hayotida ham yetakchi rol o'ynaydi.

Ko'rsatkichlar nomi	O'lchov birligi	Ko'rsatkichlar	
Ip-gazlama	Mln.p.m.	2	2
Yengil avtomashina	Mln.dona	6,6	2
Gaz	mlrd.m ³	5558	2
Ko'mir	mln.tonna	937,6	2
Uran	mln.tonna	1,29	9
Neft	mln.tonna	389,2	2
Elektr energiya	KVt soat	3801	1
Po'lat	mln.tonna	95,5	2
Yog'och material	mln. m ³	118,7	1
TSement	mln.tonna	90,4	3
O'simlik yog'i	mln.tonna	9,7	1
Margarin	mln.tonna	3,88	1
Sariyog	mln.tonna	0,6	3

AQShda sanoat korxonalari notekis joylashgan. Sanoatning eng rivojlangan regioni Markaziy Shimol (ayniqsa Illinoys, Ogayo, Michigan) bo'lib, u umumiy ishlab chiqarishning 25%ini beradi. O'rta Atlantika

regioni (Nyu-York, Pensilvaniya, Nyu-Djersi) ikkinchi o'rinni egallab, mamlakat ishlab chiqarishining 20% foizini tashkil etadi. Bir region asosan kimyo va mashinasozlikka ixtisoslashgan. Tinch okeani sohil bo'yi regioni (Kaliforniya) umumiy sanoatning 15%ini tashkil etib, 3-o'rinda turadi. Bu region transport jihozlari, oziq-ovqat mahsulotlari, elektrik va elektronik jihozlarga ko'proq ixtisoslashgan. Janubiy Atlantika regioni to'qimachilik, kimyo va tamaki mahsulotlariga ixtisoslashgan-umumiy ishlab chiqarishning 10%ini tashkil etib, ishlab chiqarishga 4-o'rinni egallaydi. G'arbiy-Janubiy-Markaziy va Sharqiy-Janubiy-Markaziy regionlar birgalikda bunday mahsulotlarning 15%ni yetkazib beradi va bularga Texas va Tenessi (asosan) shtatlari kiradi. qolgan 15%ni G'arbiy-Shimoliy-Markaziy region, Nyu-Inglad va tog'li shtatlar chiqaradi.

Qishloq xo'jaligi. Qishloq xo'jaligi milliy foydaning 2%ini berib, unda ishchi kuchining 3%i band bo'lsa ham mamlakatda muhim tarmoqlardan hisoblanadi. AQSh qishloq xo'jaligi mahsulotlarini eksport qiluvchilar orasida dunyoda 1-o'rinni egallaydi. Buning sababi, fermer ish kuchining juda yuqori mahsuldorligidadir. AQShdagi qishloq xo'jaligi ishchilari dunyo qishloq xo'jaligi ishchilarining 0,5%ini tashkil etsada sut, go'sht, paxta, soya, tamaki ishlab chiqarishda 1,2-o'rinlarni egallaydi.

Bug'doy	mln.tonna	63,1	2
Sholi	mln.tonna	9	3
Makkajo'xori	mln.tonna	256,6	1
Go'sht	mln.tonna	32,6	2
Sut	mln.tonna	69,7	1
Tuxum	mln.tonna	4,37	2
Ovlangan baliq	mln.tonna	6,0	4

Agrobiznes sharoitida bosqichma-bosqich ixtisoslashuv yuksak rivojlangan. Bunday ixtisoslashuvga binoan bir butun ishlab chiqarish jarayoni bosqichlarga bo'lib amalga oshiriladi. Masalan, pomidor kuchatlarini janubi-Sharqiy shtatlar fermerlari etishtiradilar. So'ngra bu ko'chatlar Kaliforniyaga keltirilib, ulardan serhosil mahsulot olinadi. Texas shtatida esa bu pomidordan sharbat tayyorlanadi. Fermerlarning bunday ixtisoslashuvi tabiiy sharoitdan eng samarali foydalanishga, mahsulot sifatini oshirishga va uning tannarxini arzonlashuviga imkon yaratadi. Tekislikdagi shtatlar bug'doy; O'rta-g'arbdagilar don va soya; Kanzas, Texas, Nebraska va Missuri sorga; Minnesota, Dakota, Ayova va Viskonsin suli ekishga ixtisoslashgan. Texas, Kaliforniya, Missisipi va Arizona paxtaga; Djordjiya, Texas, Alabama va Shimoliy Karolina yer yong'oqqa; Shimoliy Karolina va Kentukki tamakiga; Kaliforniya, Minnesota, Shimoliy Dakota va Aydaxo qand lavlagiga; Arkanzas, Texas, Kaliforniya va Luiziana Sholiga ko'proq ixtisoslashgan. Kaliforniya meva va sabzavotlar va Florida sitrus mevalari; Vashington va Nyu-York olma yetishtirishga ixtisoslashgan. Yillik baliq ovlash miqdori bo'yicha AQSh dunyoda 5-o'rinni egallaydi.

Transport. AQSh barcha transport turlarining rivojlanganlik darajasi bo'yicha ham dunyoning istalgan mamlakatidan ustun turadi. Avtomobil transporti mamlakatda alohida mavqega ega. O'tgan asrning 90-yillar boshiga kelib, AQSh avtomobil parki ega bo'lgan mashinadan 200 mln.dan oshdi.

AQSh transport tarmoqlarining asosini kenglik va meridional yo'nalishdagi transkontinental magistrallar tashkil etadi. Ular fonida meridional yo'nalishda o'tgan «Amerika-Volgasi» hisoblanmish Missisipi suv yo'li katta ahamiyatga ega.

AQShdagi eng yirik transport tuguni – Chikago. Bu yerda o'nlab temir va avtomobil yo'llari o'zaro tutashgan bo'lib, turli xil yuklar bir yo'ldan ikkinchisiga olib oriladi. Chikagoda dunyoda eng katta O'xejr aeroporti bor. Mamlakatda yuzga yaqin port mavjud. Port sanoat majmualarining eng yiriklari Atlantika bo'yining shimoliy qismida va Meksika qo'ltig'i sohilida joylashgan.

Qo'shma Shtatlarda nomoddiy ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sohasi juda tarakkiy etgan bo'lib, endilikda o'zida band aholining 2g'3 qismini to'plagan. Hozirga qadar AQSh xo'jaligining hududiy strukturasiga tabiiy sharoit va resurslar, transport, mehnat resurslari, kontsentratsiya kabi omillar katta ta'sir ko'rsatib keldi. Fan-texnika inqilobi davrida fantalab tarmoqlar, iqtisodiy-geografik o'rin va ekologik omillar katta ahamiyat kasb eta boshladi.

Xorijiy Yevropadan farqli o'laroq, AQSh xo'jaligining hozirgi "Qiyofasi" uchun iqtisodiy hayotning chekka okeanbo'yi va ko'lbo'yi rayonlarida to'planganligi xosdir. Bu xususiyat shahar aholisining g'uj

to'planganligi bilan bevosita bog'liq. Uchta megapolisda mamlakat jami sanoat mahsulotining 3/5 qismi ishlab chiqariladi.

AQShda ham iqtisodiy taraqqiy etgan boshqa mamlakatlardagi kabi keskin hududiy nomutanosibliklar mavjud. Ko'pincha yuksak rivojlangan hududlar bilan qoloq rayonlar yonma-yon joylashgan. Bunday nomutanosibliklarni yumshatish maqsadida olib borilayotgan mintaqaviy siyosat muayyan natijalar bermoqda. Chunonchi, hozirgi paytda ishlab chiqarish kuchlarini shimoliy shtatlardan janubiy va g'arbiy shtatlarga siljish jarayoni aniq namoyon bo'lmoqda.

3. AQShning ichki tafovutlari

Yaqin-yaqinlargacha AQShni 3 asosiy iqtisodiy rayonga bo'lishar edi. Hozirgi ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ko'ra u bir-biridan farq qiluvchi quyidagi 4 mikrorayonga – Shimoliy-Sharq, O'rta-g'arb, Janub va g'arbg'a ajratiladi.

Shimoli-Sharq millatning ustaxonasi. Shimoli-Sharq maydoniga ko'ra, eng kichik mikrorayon bo'lib, AQShning sanoat hududi mintaqasi shu yerda vujudga keldi. U millatning ustaxonasiga aylandi. Bu yerdagi Shimoliy-Sharqiy megapolisni mamlakatning «bosh ko'chasi» (Main Street) deb ataydilar. Unda mamlakatning iqtisodiy poytaxti Nyu-York va siyosiy poytaxti Vashington joylashgan.

O'rta-g'arb yirik sanoat va qishloq xo'jaligi rayoni. O'rta-g'arb mintaqasi, hududi tobora g'arbg'a surilib, ba'zan «Amerika O'rta dengiz bo'yi»si deb ataladigan Ko'l bo'yini qamrab oldi. Bu yerda yoqilg'i va xom ashyoning katta resurslari va rayonning qulay IGU bazasida Chikago, Detroyt, Klivlend kabi yirik sanoat markazlari shakllandi, Ko'l bo'yi megapolisi tashkil topdi.

Chikagoni O'rta-g'arbning poytaxti deyishadi. U AQSh dagi eng katta transport tugunidir. Chikago suburbanizatsiyaga yaqqol misoldir. Uning aglomeratsiyalariga o'nlab yo'ldagi shaharlar, «tutash» shaharlar kiradi. U mamlakatning oziq-ovqat (g'alla) makoniga aylangan. U AQSh hududining 0,2 qismini egallagani holda mamlakat qishloq xo'jaligi mahsulolarining yarim qismiga yaqinini beradi. Bu mikrorayon sut, makkajo'xori mintaqasida joylashgan.

Janub katta o'garishlar mikrorayoni. Janub uzoq vaqt sust rivojlandi. Bunga asosiy sabab quldorlikka asoslangan plantatsiya xo'jaligining keng tarqalganligi edi. Rayon neft, tabiiy gaz, ko'mir, fosforitlar qazib olish, elektrostantsiyalari va neft zavodlarining quvvati jihatidan mamlakatda birinchi o'rinni egallaydi. Bu yerda gazmol va tamaki mahsulotlarining 9/10 qismi to'plagan, paxta mintaqasining maydoni qisqargan. Janub mikrorayonida dunyoga mashhur Mayami (Florida shtati) joylashgan, unga yiliga 50 mln. turist keladi.

G'arb AQShning eng yosh va o'sayotgan makrorayoni. G'arb buyuk tekisliklardagi preriyalarni keng yaylovlari, yirik qoramol va qo'ylar o'lkasi, rancho, kovboylik, mis, molibden, uran, oltin va ko'mir konlari, obikor dehqonchilik, milliy parklar o'lkasidir. G'arb tarkibiga shuningdek, AQSh dagi yangi o'zlashtirilayotgan bosh resurs rayoni Alyaska bilan ananaslar va turizm oroli- Gavayi orollari ham kiradi.

4. Tashqi iqtisodiy aloqalari

AQSh iqtisodiyotida tashqi iqtisodiy aloqalar katta rol o'ynaydi. Ishlab chiqarish sohasi ko'proq chet el bilan tovar va katta kapital almashuviga qaratilgan, chet el bilan ishlab chiqarish borasida kooperatsiya rivojlangan. Tashqi savdo oborotining 60 foizi rivojlangan mamlakatlarga, 39 foizi rivojlanayotgan mamlakatlarga to'g'ri keladi.

Eksport	mlrd. \$	993,8	1
Import	mlrd. \$	1180	1
Turistlar soni	mln. kishi	53,9	4

O'zbekiston Respublikasining tashqi siyosatida AQSh bilan o'zaro manfaatli aloqalarni yo'lga qo'yish va tobora chuqurlashtirish alohida o'rin tutadi. 1992 yil 15-16 fevral kunlari AQSh davlat kotibi Djeym Beyker O'zbekistonga rasmiy tashrif buyurdi va ikki davlat o'rtasida diplomatik aloqalar o'rnatildi. Toshkentda birinchi bor AQSh elchixonasi ochildi. O'zbekiston prezidenti I.A.Karimov boshliq davlat

delegatsiyasining 1996 yil 23-28 iyun kunlarida AQShda bo'lishi O'zbekiston va Amerika munosabatlarini yangi pog'onaga ko'tardi. I.A.Karimov AQSh prezidenti Bill Klinton bilan uchrashdi. Ikki mamlakat o'rtasidagi munosabatlar, iqtisodiy xavfsizlik masalalari sohasida hamkorlik rivojlantirilmoqda.

Nazorat va muhokama uchun savollar

1. AQSh geografik o'rining qulayligi nimadan iborat?
2. AQSh qanday tabiiy resurslarga boy?
3. AQShda davlat tuzumi qanday?
4. AQSh aholisi o'sish va joylashishining o'ziga xos xususiyatlari nimada?
5. AQSh sanoatining yetakchi tarmoqlari nimalardan iborat?
6. AQSh asosiy qishloq xo'jaligi tarmoqlari geografiyasi-chi?
7. AQSh transport tarmoqlari rivojlanish va joylashishiga ko'ra qanday xususiyatlarga ega?
8. AQSh tashqi iqtisodiy aloqalari rivojlanishi bo'yicha qaysi xususiyatlari bilan ajralib turadi?
9. Xorijga kapital chiqarishda dunyoda tutgan o'rini.
10. AQShning O'zbekiston Respublikasi bilan iqtisodiy va madaniy aloqalarining rivojlanishini gapirib bering.

ADABIYOTLAR

1. I.A.Karimov. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari. - T.: «O'zbekiston», 2009
2. Salimov X. Jahon mamlakatlari iqtisodiy geografiyasini o'rganish metodikasi. — T.: 1993.
3. Современные США: Энциклопедический справочник. —М.: Политиздат, 2008.
4. Страны мира: Энциклопедический справочник. Смоленск: Русич, 2000.
5. Социально-экономическая география зарубежного мира Под ред. В. В. Вольского. -М.: КРОН-ПРЕСС, 1998.
6. Новейший энциклопедический справочник. Страны мира / Авт. – сост. Д.О. Хвостова. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2006.
7. Monthly Bulletin of Statistics. UN.New York,2008.
8. Бюллетень иностранной коммерческой информации. Москва, ВНИКИ, 2006-2008.

Rossiya Federatsiyasi xo'jaligi geografiyasi

Reja:

1. Rossiyaning geografik o'rni hamda jahon iqtisodiyotida tutgan o'rni
- 2.Tabiiy sharoiti va resurslari
- 3.Xo'jaligi tarmoqlarining joylashishi
- 4.Tashqi iqtisodiy aloqalari

1.Geografik o'rni hamda jahon iqtisodiyotida tutgan o'rni.

SSSRning tugatilishi, Rossiya Federatsiyasi uchun juda katta siyosiy hukmronlikni yo'qotish bo'ldi va uning xo'jaligida o'zaro aloqalarning keskin pasayishiga olib keldi. Rossiya Shimoli - Sharq tomonga, ya'ni Yevroosiyo materigining ancha ichki qismlariga surib tashlandi. Jahonda to'rtta okeandan uchta - Atlantika, Shimoliy muz va Tinch okeanlari o'rab turishiga qaramasdan, Rossiya iqtisodiy rivojlanish jihatidan quruqlik mamlakati bo'lib qolavergan edi. Shimoliy muz okeani suvlari o'ziga xos sovuq tabiiy iqlimga ega bo'lganligi unda savdo kemalarining doimiy ravishda qatnovini qiyinlashtiradi. Rossiya Federatsiyasining Sibir va Uzoq Sharq hududlarida esa transport infratuzilmasi rivojlanmagan, Tinch okeani qirg'oqlaridan unumli foydalanish imkoniyatini bermas edi. Boltiq va qora dengiz portlariga chiqish yo'li qisqarishi, shuningdek, yopiq Kaspiy dengizi Rossiya uchun ancha qiyinchiliklar tug'dirmoqda. Rossiya aynan shu sababli 50%dan ortiqroq dengiz portlaridan, ayniqsa, muzlamaydigan portlaridan ajralishi, uning

iqtisodiyotini ancha qiyin ahvolga solib qo'ygandi. Ayniqsa, G'arbiy va Janubiy yuksalishidagi temir va avtomagistral yo'llari, shuningdek, quvur va havo transporti asosan chet el davlatlari hududlari bo'ylab o'tishi (hozirgi Belorussiya va shuningdek, Boltiq bo'yi davlatlari) mamlakatning iqtisodiy ahvoli keskin pasayishiga sabab bo'lmoqda. (Shubhasiz bu sohada 1996 yilning may oyida Rossiya va Belorussiya davlatlarining hukumat boshliqlari tomonidan chegaradagi bojxona to'siqlarini olib tashlash to'g'risidagi o'zaro shartnomani imzolaniishi muhim ahamiyatga ega bo'ldi).

XX-XXI asrlar bo'sag'asida jahon xo'jaligi strukturasi va sub'ektlari tahlili asosida Rossiya Federatsiyasining jahon xo'jaligida tutgan o'rnini quyidagi jadvaldan ko'rish mumkin.

Ko'rsatkichlar	Miqdor, (% ,dollar)	Jahonda tutgan o'rni
Dunyo bo'yicha YAIM dagi hisyasi	2,5% (725 mlrd.dollr)	10
Sanoat mahsulotlari ishlab chiqarishdagi hisyasi	4% (310 mlrd.dollar)	5
Yillik YAIM bo'yicha, aholi jon boshiga	4850 dollar	59
Aholi jon boshiga sanoat mahsulotlari	2050 dollar	53

Hozirgi kunda xo'jaligi intensiv rivojlanib borayotganligini, «kuchlarni qayta guruhlariga bo'lishi»ni hisobga olib, jahon iqtisodiyotida a'naviy bo'lib kelgan markazlar o'rtasidagi o'zaro munosabatlar o'zgarib borayotganligi, yangi mamlakatlar va mintaqaviy guruhlar «Qorong'ilikdan» ozodlik sari ajralib chiqayotganligini ko'rishimiz mumkin. Bunday davlatlar nihoyatda muhim. Rossiyaning jahon iqtisodiyotida tutgan o'rnini aniqlashimiz mumkin. Ular o'rtasidagi munosabatlarni, ularning, shuningdek, Rossiya va jahon iqtisodiyotining axvoli iqtisodiy xavfsizlik tomonlariga ham e'tiborni qaratishimiz zarur.

Ma'lumki, 1995 yil boshlarida Rossiya Federatsiyasi xavfsizlik komiteti tomonidan qabul qilingan "Rossiya Federatsiyasining xavfsizlik strategiyasining asosiy nizomi to'g'risida"gi qonunda uning tashqi iqtisodiy strategiyasi asosiy yo'nalishlari mamlakat iqtisodiy xavfsizligini ta'minlash va tashqi bozorlarida iqtisodiy potentsialini saqlash, iqtisodiy-ijtimoiy hayotining eng muhim masalalari bo'yicha chet mamlakatlarga yoki ularning uyushmalariga qaram bo'lib qolmaslik, texnik-iqtisodiy mustaqillikni ta'minlashdir, deb ko'rsatib o'tilgan edi. Hozirgi kun nuqtai nazaridan qaraydigan bo'lsak, Rossiyaning jahon iqtisodiyotidagi ahvoli mutlaqo qarama-qarshiliklardan iborat. Rossiya mavjud bo'lgan xalqaro sotsialistik xo'jalik tizimi tugatilgandan so'ng (o'tgan asrning 90-yillari boshida) o'zaro Iqtisodiy yordam Kengashi (SEV) davlatlari va ayniqsa, ittifoq hukumatining jahon xo'jaligi hayotida keskin o'zgarishlar ro'y bera boshladi. Hozirgi sharoitda u politsentrik mazmunga ega bo'lib, xo'jalikning ko'pgina sohalarida AQShning xukumronligi saqlanib qolishiga qaramasdan, bozor tizimi (turli mamlakatlarda bozor iqtisodiyoti munosabatlarining rivojlanish darajasi va xususiyatini hisobga olgan holda) bir tomondan, «Boy shimol» guruhiga kiruvchi yetakchi sanoati rivojlangan davlatlar qatoriga, ikkinchi tomondan esa, «Kambag'al janub» guruhiga kiruvchi, endigina rivojlanib borayotgan davlatlar guruhiga o'xshab ketadi. Ayni paytda Rossiya ana shunday oraliqda turibdi.

2.Tabiiy sharoiti va resurslari

Rossiya Federatsiyasining iqtisodiy va geografik jihati shundaki, hududining 63% chekka Shimol rayonlari va iqlimi sovuq bo'lgan og'ir sharoitli zonalarga to'g'ri keladi. Shuning uchun ham Rossiya qishloq xo'jaligining faqat 35%ida g'alla va boshqa madaniy ekinlaridan hosil olinadi, holos. Rossiyaning shimoliy tekisliklarida aholi yashashi uchun juda katta energetika xarajati talab qilinadi. Rossiya juda boy tabiiy resurslarga ega bo'lishiga qaramasdan hozirgi kunda nodir qimmatbaho rangli yer osti boyliklari, ko'plab madaniy texnik ekinlar xom ashyosi va tayyor mahsulotlari bilan, iste'mol tovarlari va oziq-ovqat mahsulotlari bilan yetarli ravishda ta'minlanmaydi.

3.Xo'jaligi tarmoqlarining joylashishi

Ma'lumki, Rossiya Federatsiyasi sobiq SSSRning 60%ga yaqin iqtisodiy potentsialiga merosxo'r bo'lib qolgan edi.

Keyingi yillarda mamlakat iqtisodiyoti muhim qismlarining asosiy ishlab chiqarish fondlari (mashinalar, stanoklarni) moliyaviy jihatdan yaxshi ta'minlanmaganligi, zamonaviy asbob-uskunalar bilan yetarli jihozlanganligi oqibatida tushkunlikka tushib bormoqda. 1994 yildayoq asosiy fondlarning 63 foizi 21 yil yoki undan ortiqroq xizmat qilinganligi sababli amalda ishga yaroqsiz bo'lib qolganligi tufayli tezda qayta jihozlashni talab qilardi. Shuning uchun ham Rossiya sanoati va transportining ko'pgina sohalarida turli ko'rinishdagi texnologik halokatlar kelib chiqaboshladi.

1995-2006 yillar o'rtasida Rossiya Federatsiyasining asosiy makroiqtisodiy ko'rsatkichlari dinamikasi

(O'tgan yilga nisbatan % hisobida)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2006
Yalpi ichki mahsulot	95,9	96,4	101,4	94,7	106,4	110,0	105,1	104,7	107,1	109,2
Sanoat mahsulotlari	97	96	102	95	111	112	105	104	107,0	110,1
Qishloq xo'jaligi mahsulotlari	92	95	102	87	104	108	108	102	102	103,3
Investitsiyalar (asosiy kapitalga)	90	82	95	88	105	117	110	103	112,5	114,3
Yuk toshish	88	77	86	87	104	106	102	98	102	101
Savdo mahsulot oboroti	93	100,4	105	97	94	109	111	109	107,9	109,1
MDX mamlakatlariga eksport	103	109	105	82	78	129	106	107	130,3	134,2
Boshqa mamlakatlarga eksport	129	109	99	84	108	144	96	106	124,4	126,1
MDX mamlakatlaridan import	133	106	98	79	74	139	97	91	134,1	135,3
Boshqa mamlakatlardan import	117	95	123	83	68	102	138	117	121,6	123,4

4. Tashqi iqtisodiy aloqalari

Rossiya Federatsiyasi taxminan SSSR tashqi iqtisodiy aloqalarining taxminan 70 foizi merosxo'ri bo'lib qolgandi. Lekin, shuni qayd qilmoq kerakki, Rossiya Federatsiyasi SSSR tarkibida bo'lgan 1986-1991 yillardayoq uning tashqi savdo oboroti deyarli ikki barobarga qisqargan, bunday tendensiya keyingi yillarda ham saqlanib qolgan edi. Uzoq xorij mamalkatlari bilan tashqi iqtisodiy aloqa 1993 yildagina nisbatan o'zgardi. Chunonchi, bu jarayondagi ko'rsatkich 1993 yili 71,1, 1994 yili 76,2 mlrd. dollarni tashkil etdi. Mamlakatning uzoq xorij mamlakatlariga eksportida hamon xom ashyo asosiy o'rinni egallab qolmoqda. Bu sohada, o'zi qiymati bilan ayniqsa, yoqilg'i-energetika tovarlarning ahamiyati ortmoqda.

Rossiyaning uzoq xorij mamlakatlari bilan olib borayotgan umumiy eksport tovarlar hajmi 1994 yili 46,0% ni tashkil etdi. (bu ko'rsatkich 1992 yili 54,3, 1993 yili esa 45,0 edi.) 1994 yili chetga chiqarilgan qora va rangli metallar, qimmatbaho toshlar va ulardan tayyorlangan mahsulotlar hissasi 29,9%ga etdi (1992 yili 16,3, 1993 yili esa 23,2). Hozirgi kunda Rossiyaning uzoq xorij mamlakatlariga eksportida stanoklar va transport mahsulotlari hissasi kamayib bormoqda. Chunonchi, bu boradagi ko'rsatkich 1992 yili 9,3, 1993 yili 6,6 va 1994 yili esa 5,1 edi.

Keyingi yillarda Rossiyaning muhim xalqaro mintaqaviy bozorlar va tovarlar bozorlaridagi ishtiroki keskin qisqarmoqda, shuningdek, sobiq UIYOK (SEV) va MDHda, shuningdek, rivojlanayotgan barcha mamlakatlarning bozorlarida ta'sirini tobora yo'qotmoqda. Tovlar mahsulotlari ishlab chiqaruvchi chet ellik raqobatchilarini o'z ichki bozorlaridan siqib chiqarmoqdalar.

Rossiya qurol-yarog' bozorlaridan ham siqib chiqarilmoqda. O'tgan asrning 80-yillari SSSR bu yo'nalishdagi bozorlarning 38 foizini, AQSh esa 20 foizini egallagan edi. Endilikda buning aksi: AQSh salmog'i ortib bormoqda.

Qirq yil davomida, ya'ni «Sovuq urush» davrida olib borilgan harbiy strategiya sohadagi birinchilik uchun olib borilgan AQSh bilan sobiq SSSR o'rtasidagi kurash (bu davrda AQSh iqtisodiyoti mutlaq ko'rsatkichlar bo'yicha sobiq SSSR iqtisodiyotiga nisbatan 2-3 barobar ustun edi) aslida ishlab chiqarishning samarali o'sishiga xalaqit qilgan, iqtisodiyotining barcha tizimiga salbiy ta'sir ko'rsatgan, aholi iste'mol fondlarining qisqarishiga sabab bo'lgan edi.

Rossiya kuchli ilmiy-texnik potentsialga, juda katta, ammo hali ham foydalanilmayotgan intellektual resurslarga boy. Mamlakat aholisining asosiy qismi ma'lumotli va yuqori madaniy darajali. Shunga qaramasdan, Rossiyaning xo'jalik mexanizmini butunlay bozor iqtisodiyot asosida qayta ko'rish zarurdir. Buning uchun esa bozorga o'tishning muhim omillarini aniqlab olish va yangi sharoitga moslashtirish maqsadga muvofiqdir. Rossiyada bozor infratuzilmasining takomillashgan tomonlari – bank tizimi, fond bozorlari, sug'urta institutlari va boshqalar tashkil topmoqda. Ammo Rossiyaning iqtisodiy hayotida, tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish sohaslarida nihoyatida murakkab muammolar haligacha hal qilinmayapdi.

Nazorat va muhokama uchun savollar

1. Rossiya jahon xo'jaligida qanday o'rin tutadi?
2. Tabiiy sharoitining asosiy xususiyatlari tushuntirib bering.
3. Rossiya qanday tabiiy boyliklarga?
4. Resurslari mamlakat xo'jaligi rivojlanishiga qay darajada ta'sir etadi?
5. Aholisining tabiiy o'sishidagi salbiy tomonlarini tushuntirib bering.
6. Aholining mexanik o'sishi qanday xususiyatlarga ega?
7. Asosiy sanoat tarmoqlarining joylashuvini ta'riflang.
8. Qishloq xo'jaligi joylanishining o'ziga xos xususiyatlari nimada?
9. Mavjud bo'lgan ekologik muammolarni gapirib bering.
10. Ularning aholi salomatligiga va tabiiy o'sishiga ta'siri.

ADABIYOTLAR

1. I.A. Karimov. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari.
– T.: «O'zbekiston», 2009.
2. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
3. Jahon mamlakatlari. Qisqa ma'lumotnoma / ma'sul muharrir A. Hazratqulov. – T.: "Sharq", 2007.
4. Salimov X. Jahon mamlakatlari iqtisodiy geografiyasini o'rganish metodikasi. — T.: 1993.
5. Новейший энциклопедический справочник. Страны мира / Авт. – сост. Д.О. Хвостова. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2006
6. Страны мира: Энциклопедический справочник. Смоленск: Русич, 2000.
7. Социально-экономическая география зарубежного мира Под ред. В. В. Вольского. -М.: КРОН-ПРЕСС, 1998.
8. Monthly Bulletin of Statistics. UN. New York. 2008.

O'zbekistonning aholisi va mehnat resurslari.

Reja:

1. Aholi va mehnat resurslari geografiyasini o'rganishning ahamiyati.

2. O'zbekiston aholisining soni, uning o'sishi va hududiy joylashishi.

3. Aholining tarkibi va urbanizatsiya jarayoni.

4. Mehnat resurslari, ularning joylashishi va mehnat resurslaridan foydalanishni yanada yaxshilash muammolari.

1. Aholi va mehnat resurslari geografiyasini o'rganishning ahamiyati.

Iqtisodiy - ijtimoiy geografiya aholi va mehnat resurslarini o'rganishga alohida e'tibor beradi. Chunki bu fanning tekshirish, o'rganish obyektlaridan biri aholi sanaladi.

Har qanday mamlakat yoki hudud xalq xo'jaligini hududiy tashkil etish, uni rivojlantirish avvalo aholi soni, uning zichligi va mehnat malakasiga bog'liq bo'ladi. Agar aholi zich yashasa, mehnat resurslari ko'p bo'lsa ko'p mehnattalab ishlab chiqarish tarmoqlarini joylashtirish va rivojlantirish uchun imkoniyat mavjud bo'ladi. Aholi kam yoki siyrak joylashgan bo'lsa uning aksi bo'ladi.

Har bir hudud yoki iqtisodiy rayon aholisining mehnat malakalarini hisobga olib, ma'lum tarmoqlarni rivojlantirish imkoni mavjud bo'ladi. Turli mintaqa aholisi va mehnat resurslari o'zining ko'pgina xususiyatlari bilan bir-biridan farq qiladi. Bu hol hisobga olinmog'i va xalq xo'jaligi tarmoqlarini joylashtirish hamda rivojlantirishda unga e'tibor berilmog'i kerak.

Aholi va mehnat resurslari haqida aniq ma'lumotlar zarur bo'lganidan ham dunyoning barcha mamlakatlarida har 5 yoki 10 yilda aholi ro'yxati o'tqazib turiladi. Bu ma'lumotlar qancha uy-joy qurilishi, qancha bog'cha, maktablar barpo qilinishi, yangi ish o'rinlari yaratilishda hisobga olinadi. Aholi uchun iste'mol buyumlari, oziq-ovqat mahsulotlari ishlab chiqarish, ularga maishiy xizmatni yo'lga qo'yish, infratuzilma tarmoqlarini barpo qilish hamda yuksaltirishda ham aniq aholi soni asqotadi.

Xullas aholi va mehnat resurslariga xo'jalikdan ajratib qarab bo'lmaydi va ularni holatini o'rganib borish katta xalq xo'jalik ahamiyatiga ega bo'ladi.

2.O'zbekiston aholisining soni, uning o'sishi va hududiy joylashishi.

Hozirgi kungacha O'zbekiston Respublikasi aholisi 26,3 mlndan ortiqroqdir. Aholisining soniga ko'ra MDHda Rossiya Federatsiyasidan va Ukrainadan keyin 3-o'rinda, dunyoda esa 40- o'rinda turadi.

Aholining son jihatdan o'sishi (dinamikasi) uning takror barpo qilinishi jarayoni (tug'ilish, o'lim va tabiiy o'sish) hamda mehanik xarakati (migratsiya) bilan chambarchas bog'liqdir. Bu jarayonlarning kechishiga aholi o'rtasida shakllangan murakkab tarixiy-an'anaviy, demografik va ijtimoiy-iqtisodiy xususiyatlar ham katta ta'sir ko'rsatadi.

O'tgan asrning oxirida O'zbekiston aholisi bor-yo'g'i 3730 ming kishi edi. Demografik vaziyatga urushlar, ocharchilik va boshqa sabablar juda kuchli ta'sir ko'rsatadi. Jumladan, 1913- yildan 1924- yilgacha O'zbekiston aholisining soni deyarli o'zgarmadi. 1939- yil darajasiga esa faqat 50-yillarning o'rtalaridagina erishildi. Aholi tabiiy o'sishining urushgacha bo'lgan sur'atlari (yiliga 2,5 foiz) saqlanib turganida uning soni 50-yillarda 10 mln. kishiga yetishi kerak edi. Ammo bunga 60-yillarning ikkinchi yarmida erishildi. Aholi soni 1959-1970 -yillarda 15,3 foizga o'sdi. O'sishning o'rtacha yillik sur'ati bu davrda 3,5 foizni tashkil etdi. 1970-1979- yillarda respublika aholisining o'sishi 30,4 foiz, o'rtacha yillik o'sish sur'atlari 3,0 foizdan iborat bo'ldi.

Garchi 60-yillardagi tug'ilish pasaygan davr avlodi tiklanish (Reproduktiv) yoshiga kirgan bo'lsada aholi sonining yuqori sur'atlarda o'sishi 80- yillarda ham davom etdi. 1979 va 1989- yillarda o'tkazilgan aholi ro'yxati ma'lumotlariga ko'ra keyingi 10 yilda O'zbekiston aholisi 3,0 mln. kishiga ko'paydi, uning o'rtacha yillik o'sish sur'ati 1,6 foizni tashkil etdi. Bu ko'rsatkich O'zbekistonda, sobiq SSSRning boshqa respublikalarida va jahonning deyarli barcha davlatlarida aholining ko'payishi sur'atlarida kuzatilayotgan tabiiy sustlashish jarayoni sodir bo'layotganidan dalolat beradi.

	1989	1995	1997	1998	1999	2000	2006	2008
Aholi soni mln.	20.2	22.9	23.8	24.1	24.4	24.8	26,3	27,1
Shahar aholisi,mln	8.2	8.86	9.09	9.15	9.25	9.29	9,56	9,62

Aholi dinamikasi ma'lumotlari shuni ko'rsatadiki 1926-1990- yillar orasida O'zbekiston aholisi 436,1 foiz ko'paydi. Bu ko'rsatkich SSSRning ushbu davridagi aholisi ko'payish sur'atlariga nisbatan 2,2 marta ortiqdur.

O'zbekiston Respublikasining aholisini bunday yuqori sur'atlar bilan o'sishi asosan aholining tabiiy ko'payishi hisobiga ro'y berdi. Keyingi yillarda respublika aholisining soni har yili 350-360 ming kishi (bundan 10 yil oldin 360-380 ming kishi edi) ko'payayotgan bo'lsa, bu o'sishning mutloq asosiy qismi tabiiy o'sish hisobiga sodir bo'lmoqda.

O'zbekistonda aholi tabiiy ko'payishi ko'rsatgichlarining keyingi vaqtlargacha ham bu qadar yuqori holda saqlanishi bir qator ijtimoiy-iqtisodiy sabablarga bog'liqdir.

Ularning asosiylari quyidagilardir:

1. O'zbeklar va boshqa mahalliy millatlar vakillari (ular respublika aholisining 84 foiziga yaqinini tashkil qiladilar) orasidagi an'anaviy ko'p bolalikning barqaror holdaligi;

2. Rivojlangan mamlakatlarga hos hozirgi zamon ilmiy va industrial ishlab chiqarish madaniyatining nisbatan pastligi

3. Urbanizatsiya darajasining pastligi tufayli aholi asosiy qismining qishloq xo'jaligi va u bilan bog'liq ishlab chiqarish sohalarida bandligi;

4. Oilada bolalar sonini oldindan belgilash va tug'ilishini cheklash choralarini qo'llashning keng tarqalmaganligi;

5. Maxalliy millat ayollari orasida ijtimoiy ishlab chiqarishda ishtirok etmaydiganlar salmog'ining anchagina ekanligi va boshqalar.

O'zbekistonda tug'ilishning yuqori bo'lishida nikohda bo'lganlarning ko'pligi va oilalarning ajralishi kamligi ham ma'lum ro'l o'ynaydi.

2004- yilda har 100 kishiga nisbatan 15,5 nikoh qayd etilgan bo'lsa, 2005-yilda u 18,4 ni tashkil etdi. 2004- yilda har 100 kishiga nisbatan ajralish 1,7 ta bo'lsa, 2005- yilda esa 1,6 ajralish qayd etilgan. Tabiiyki, nikohda qurganlar va nikoh qurayotganlar sonining ko'p bo'lishi, ajralishning esa kam bo'lishi tug'ilish ko'rsatgichlarining sezilarli darajada yuqori bo'lishiga olib keladi. Garchi hozirgi paytda O'zbekistonda bolalar o'rtasidagi o'lim anchagina bo'lsada, lekin dastlabki davrlardagiga nisbatan jiddiy tarzda kamaydi.

Ilmiy xulosalar O'zbekistonda aholi tabiiy o'sishini yaqin kelajakda ham nisbatan yuqori sur'atlarda davom etishini ko'rsatadi. Shu bilan birga tabiiy o'sishning mutloq ko'rsatgichlari asta-sekin kamayib borishi ham kuzatiladi

Aholining soni odamlarning doimiy yashash joyidan boshqa joylarga ko'chib borishi natijasida ham o'zgaradi. Aholi sonining bunday o'zgarishi mehanik o'zgarish, aholining bir joydan ikkinchi joyga ko'chib borishi esa migratsiya deyiladi.

O'zbekiston aholisi asosan tabiiy ko'payish hisobiga ko'payib bormoqda. Rossiya Fanlar akademiyasi qoshidagi demografiya va ekologiya markazi bilan Fransiya demografik tadqiqotlar instituti tarqatgan ma'lumotlarga ko'ra 2025- yilga borib, O'zbekiston aholisining soni 42 mln. kishidan ortadi.

O'lkada aholi tabiiy ko'payishning yuqori sur'atlari aholi zichligi (1 kv.km. hududga to'g'ri keladigan aholi soni) ko'rsatgichlarida ham o'z ifodasini topadi.

O'zbekistonda aholi zichligining o'sishi uning barcha ma'muriy-hududiy birliklarida kuzatilmoqda. Ayniqsa, bu ko'rsatgich Farg'ona vodiysi viloyatlarida, Xorazm va Toshkent viloyatlarida ancha yuqori. Chunki obikor dehqonchilik asosan qo'l mehnatiga tayanishi sababli vodiylarda aholi azaldan zich, tog' va cho'llarda esa noqulay sharoit tufayli siyrak o'rmasgan. Agar mamlakatimiz bo'yicha aholining zichligi har 1 kv.km.ga 2008 -yilda o'rtacha 60,3 kishini (1926 yil – 11 kishi, 1970 yil – 26,4 kishi) tashkil etgan bo'lsa, bu ko'rsatgich Andijon viloyatida 570,0 Farg'ona viloyatida 374,5, Xorazm viloyatida 226,3 kishiga teng bo'lgan. Umuman Respublika bo'yicha keyingi 30 yilda aholi zichligi 2 martadan ko'proq oshdi.

Aholining hududiy joylashuvidagi o'ziga xos xususiyatlar ulkan iqtisodiy o'zgarishda kechadigan uzoq tarixiy jarayonlar va ularga ta'sir etadigan iqtisodiy- geografik omillar yordamida shakllanadi.

O'zbekiston misolida aynan shu holatni ko'ramiz. Qurg'oqchilik iqlimiga ega bo'lgan O'zbekistonda uzoq zamonlardan buyon aholi asosan qulay tabiiy-iqtisodiy va jug'rofiy sharoitda, suv manbalariga ega bo'lgan vodi-yoxalarida ancha zich yashab kelgan. Qadimdan o'zlashtirib kelingan Farg'ona va Zarafshon vodiylari, Xorazm va Toshkent voxalari hozirgi kunda shu sababli respublikada aholi eng zich joylashtirgan mintaqalardir. Qurg'oqchi tekisliklarning cho'l qismlarida esa, agar oqar suv manbalari bo'lmasa, aholining o'rtacha zichligi hozirgacha ancha past darajada bo'ladi.

Aholining hududiy joylashuvi va zichligi muayyan hududni iqtisodiy o'zlashtirish jarayoni bilan bog'liqdir. Iqtisodiy o'zlashtirish esa o'z navbatida, har bir mintaqaning aholi xo'jalik faoliyati uchun qulay yoki noqulayligi bilan (albatta, turli davrlarda ishlab chiqaruvchi kuchlarining taraqqiyot darajasi va jamiyat imkoniyatlari nuqtai nazaridan) bog'liq bo'ladi.

Aholining tug'ilishi, o'limi va tabiiy ko'payishi (ming kishi)

Yillar	Tug'ilganlar soni	O'lganlar soni	Aholining tabiiy ko'payishi
1980	540,0	118,9	421,1
1985	679,1	131,7	547,4
1986	708,7	132,2	576,5
1987	714,4	133,8	580,6
1988	694,1	134,4	559,4
1989	688,8	126,9	541,9
1990	691,6	124,5	567,1
1991	723,4	130,3	593,1
1992	710,5	140,1	570,4
1993	689,2	148,0	544,3
1994	680,0	148,0	532,0
1995	677,3	143,5	533,8
1996	634,8	144,8	490,0
1997	602,7	137,3	465,4
1999	544,8	130,5	414,3
2004	540,4	130,4	410,0
2005	533,5	140,6	392,9
2007	611,8	138,0	473,8

Ilgari xo'jalik uchun yaroqsiz hisoblanib, deyarli doimiy aholi yashamagan Mirzacho'l, aholi nihoyatda siyrak yashagan Qarshi cho'li kabi yerlarga faqat keyingi o'n yilliklardagina suv chiqarilib, o'zlashtirishga ana shu omillar sabab bo'ldi. O'zbekistonning aholisi o'rtacha zichligi (2006- yilda 1 kilometr kvadratga 58,6 kishi to'g'ri kelgan) MDH mamlakatlari aholisi o'rtacha zichligidan ancha yuqoridir. Oradagi bu farq O'zbekiston foydasiga, unda asosan aholi tabiiy o'sishi sur'atlarining kattaligi tufayli tobora oshib bormoqda.

Respublika hududi tabiiy sharoitining va o'zlashtirish darajasinng turlichaligi tabiiyki, aholining notekis joylashuvini shartlaydi. Aholining hududiy joylashuvi va zichligi respublika iqtisodiy rayonlari bo'yicha qarab chiqilganda quyidagilar ayon bo'ladi:

Eng yuqori aholi zichligi Farg'ona, Andijon va Namangan viloyatlarini birlashtiruvchi Farg'ona Iqtisodiy rayoni xissasiga to'g'ri keladi. Unda har bir kvadrat kilometrda o'rtacha 310,5 kishi to'g'ri keladi, Andijon viloyatida esa aholining o'rtacha zichligi 525 kishidan ortiq. Aholining o'rtacha zichligi ko'rsatgichiga ko'ra Farg'ona vodiysi Hamdo'stlik mamlakatlarida eng yuqori o'rinda turadi. Shu bilan birgalikda vodiya aholi zichligi dinamikasi respublika iqtisodiy rayonlari bo'yicha ko'rib chiqilganda quyidagilar ayon bo'ladi: Mintaqalari orasida aholi zichligi nisbatan sust borayotganligini (keyingi 30 yil orasida atiga 2,3 barobar o'sganligini) ham qayd qilmok kerak. Bunga Farg'ona vodiysining qadimdan deyarli yoppasiga o'zlashtirilganligi, sanoati va qishloq xo'jaligi yaxshi rivojlanganligi sabab bo'lmoqda.

Aholi zichligiga ko'ra 2-o'rinni Toshkent iqtisodiy rayoni egallaydi, bu yerda har 1 km.kvga 285 kishi to'g'ri keladi. Qolgan iqtisodiy rayonlardagi aholi zichligini 2-jadvalda ko'rishimiz mumkin:

Shunday qilib, O'zbekiston aholisining hududiy joylashuvida keyingi o'n yilliklarda anchagina ijobiy siljishlar ro'y berdi.

3.Aholining tarkibi va urbanizatsiya jarayoni

Aholining tarkibi yoshi, jinsi, ijtimoiy-sinfy mansubligi, millati, ma'lumoti bo'yicha o'rganiladi.

Aholining jinsiy tarkibiga urushlar jiddiy o'zgarishlar kiritadi. 1917- yil arafisida O'zbekiston aholisi tarkibida erkaklar – 52,9 ayollar – 47,1 foiz edi. Deyarli shunday nisbat to ikkinchi jahon urushigacha saqlandi. Urush yillarida erkaklar va ayollar nisbati bo'yicha nomutanosiblik boshqa tomonga o'zgardi. Urushning asorati u tugagandan keyin ham davom etdi. 1959- yilga kelib respublika aholisi tarkibida ayollarning ulushi 52,0, erkaklarniki esa 48,0 foizni tashkil etdi. Keyingi yillarda aholi tarkibida erkaklar va ayollar nisbatining barobarlashuvi jarayoni bormoqda. Hozirgi vaqtda aholi tarkibida erkaklar – 49,9, ayollar – 50,1 foizni tashkil etmoqda.

O'zbekiston Respublikasi va viloyatlar maydoni, aholisining soni va zichligi(01.01.2008-yil holatiga)

Viloyatlar	Maydoni (1000 km.kv.)	Aholisi (1000 kishi hisobida)	O'rtacha zichligi (1km.kv ga)
O'zbekiston	448,9	27072,2	60,3
Andijon	4,3	2451,2	570,0
Buxoro	40,3	1525,9	34,6
Jizzax	20,5	1051,4	45,6
Navoiy	111,0	812,7	6,9
Namangan	7,5	2103,6	252,2
Samarqand	16,8	2907,5	155,7
Sirdaryo	5,0	676,9	131,3
Surxondaryo	20,1	1925,1	83,9
Toshkent	15,6	4482,0	282,2
Farg'ona	7,1	2878,9	385,1
Xorazm	6,1	1453,9	217,5
Qashqadaryo	28,6	2420,4	73,4
Qoraqalpog'iston	166,6	1571,9	8,8

Aholining yosh tarkibi. Mamlakat aholisi tarkibida 14 yoshgacha bo'lgan (14 yosh ham shunga kiradi) o'smir va qiz bolalar soni va ulushi o'smoqda. Agar 1926 yilda shu yoshdagi guruhning aholi tarkibidagi ulushi 34,4 foiz bo'lgan bo'lsa, 1980 yilga kelib 45 foizga yetdi. Bu holat O'zbekiston aholisining yosharayotganligidan dalolat beradi. O'rtacha umr ko'rishning uzayishi bilan o'rta yashar aholining hissasi ham pasaydi.

Aholi tarkibiga jins va yosh jihatidan yondoshish katta ahamiyatga ega. Chunki aholini va inson omilini takror ishlab chiqarish huddi ana shu jihatlarga bog'liq.

Yillar	Axolini tabiiy o'sishi (ming kishi)	Migratsiya (ming kishi)	Axolining umumiy usishi (ming kishi)
1991	593,1	-180,9	412,2
1992	570,4	-94,5	475,9
1993	544,3	-74,5	469,8
1994	532,0	-57,2	474,8
1995	533,8	-139,4	394,4
1996	490,0	-87,8	402,2
1997	465,4	-53,5	411,9
1999	414,3	-50	364,3
2007	473,8	-24	449,8

Aholining ijtimoiy tarkibi va ish bilan ta'minlanish muammosi o'rtasida yaqin bog'liqlik bor. 1917-yil arafasida O'zbekiston hududida aholi umumiy miqdorida ishchi va hizmatchilar – 5 foiz, dehqonlar – 74,6 foiz, qolgan ijtimoiy guruhlar – 20,4 foiz edi.

Agar 1940- yili xalq xo'jaligida band bo'lganlarning 34,5 foizini ishchi va hizmatchilar tashkil etgan bo'lsa, 1991 yilga kelib bu ko'rsatgich 81,8 foizga yetdi. Shunga muvofiq ravishda qishloq xo'jaligida band bo'lganlar ulushi 65,8 foizdan 18,2 foizga tushdi.

Aholining ta'lim (ma'lumot) bo'yicha tarkibi ham takomillashmoqda. Milliy iqtisodiyotda band bo'lgan kishilarning umumta'lim darajasi o'smoqda. Hozirda ishlayotgan har to'rt kishidan biri oliy va o'rta maxsus ma'lumotga ega. 1991- yilda xalq xo'jaligida band bo'lgan 1678 ming mutaxassisdan 790 mingi oliy, 888 mingi o'rta maxsus ma'lumotli edi. Mutaxassislarning yarmidan ko'prog'i ishlab chiqarish soxalarida faoliyat ko'rsatmoqda.

Agar aholining milliy tarkibini tahlil qiladigan bo'lsak, uni asosiy qismini o'zbeklar tashkil etadi. Undan keyingi o'rinlarda ruslar, tojiklar, qozoqlar, qoraqalpoqlar turadi.

O'zbeklar, qoraqalpoqlar, tojiklar, qozoqlar, qirg'izlar O'zbekistonda qadimdan yashab kelayotgan tub joy aholi hisoblanadi.

O'zbeklar mamlakatimizning butun hududida yashasa, boshqa millat vakillari aksariyat joylarda ayrim qismlaridagina istiqomat qilishadi.

O'rta Osiyo Rossiya tomonidan bosib olingandan keyin O'zbekistonga ruslar ko'chib kela boshladilar. Sobiq ittifoq barcha qismlarining iqtisodiyot darajasini baravarlash niqobi ostida mamlakatning g'arbiy rayonlaridan ko'plab aholi O'zbekistonga ko'chirib keltirildi.

Ikkinchi jahon urishi davrida esa urush harakatlari ketayogan hududlardan talay qismi sharqqa, jumladan O'zbekistonga ko'chirildi. Natijada O'zbekistonda o'zga millat va elat vakillarining soni keskin ko'paydi.

Joyning tabiiy sharoiti, kishilarning mashg'ulotlari hamda turli iqtisodiy-ijtimoiy, tarixiy omillar ta'sirida aholi joylashuvining shahar, qishloq, ovul kabi xillari tarkib topadi, Mamlakatimizda 121 ta shahar, 113 ta shaharcha va 14 mingga yaqin qishloq mavjud.

O'zbekistonda aholi manzilgoxlari ikki turga: shahar joylar hamda qishloq joylarga bo'linadi. Eng avval qishloq joylardagi manzilgoxlar (qishloq, ovullar) vujudga kelgan. Qishloq joylarda dehqonchilik, chorvachilik bilan shug'ullanuvchi kishilar (dehqonlar, fermerlar) va qishloq ziyolilari (agronomlar, vrachlar, o'qituvchilar, madaniyat xodimlari) yashaydilar. Aholisi sanoat korxonalarida yoki transportda ishlaydigan shaharchalar ham aholisi kam bo'lganligidan qishloqlar tarkibiga kiradi.

Qishloq aholi manzilgoxlari shahar aholi manzilgoxlaridan farq qiladi. Qishloqlarni mehnat sharoiti, turmush va madaniyat jihatidan shaharlarga yaqinlashtirish muhim vazifadir. Qishloqlarning kengayib bir-biriga qo'shilib ketishi oqibatida qishloqlarning umumiy soni kamaymoqda, biroq ularning xajmi kattalashyapti. Katta qishloqlarda maktablar, universal magazinlar, klublar, kasalxonalar jadal qurilmoqda, uylarga gaz, suv, elektr kiritilyapti, qisqasi, mehnat va hordiq chiqarish uchun yaxshi maishiy sharoit yaratilyapti.

Shaharlar – aholi yashaydigan manzilgoxlarda hunarmandchilik va savdo-sotiq paydo bo'lganidan so'ng vujudga kelgan. O'zbekistondagi qadimiy shaharlar Toshkent, Samarqand, Xiva, Buxoro shular jumlasidandir. Ular dunyodagi eng qadimiy shaharlardan hisoblanadi.

Asrimiz boshlarida O'zbekiston hududida 20 ga yaqin shahar bo'lgan, ular asosan hunarmandchilik va savdo-sotiq ishlari negizida daryo hamda soy bo'ylarida yoki karvon yo'llari ustida vujudga kelgan.

O'zbekistonda uncha tez bo'lmasada urbanizatsiya jarayoni ro'y bermoqda, ya'ni shaharlar soni ko'payib bormoqda, shahar aholisi soni ortib bormoqda. Respublikada 1897- yilda 18,8 foiz aholi shaharlarda yashagan bo'lsa, 1939 -yilda 23,0 foiz va 1997- yilda 38,0 foiz aholi shaharlarda yashagan.

Hozirda O'zbekistonda shaharlar qatoriga aholisi 7 ming va undan ko'p bo'lgan aholi manzilgoxlari kiritiladi. Bu ko'rsatgichlar turli mamlakatlarda turlicha bo'lib, ba'zilariniki biznikidan ko'proq ba'zilariniki kamroqdir. Masalan, Qozog'istonda, Qirg'izistonda 10 ming, Turkmanistonda 5 ming, Rossiyada 12 ming kishidan ortiq aholi yashaydigan manzilgoxlar shahar hisoblanadi. Shahar bo'lishi uchun shuningdek, ushbu manzilgoxda yashayotgan aholining 2/3 qismi ishchi va hizmatchilar hamda ularning oila a'zolari bo'lishi kerak.

Shaxarlarni milliy iqtisodiyotdagi o'rni, vazifasi har xil. Mamlakatimizda sanoat shaharlari ko'p, ularda bir yoki bir necha sanoat tarmog'i rivojlangan. Ba'zi bir shaharlar transport tuguni vazifasini o'taydi. Poytaxtlar, viloyat markazlari siyosiy-ma'muriy va madaniy markaz ro'lini o'ynaydi. Kurort-shaharlar, tarixiy, madaniy va ilmiy markaz shaharlar bor.

Katta shaharlar (aholisi 100 mingdan ortiq), yirik shaharlar (aholisi 250 mingdan ortiq), juda yirik shaharlar (aholisi 500 mingdan ortiq) va "millioner" shaharlar bir qancha vazifalarni (funktsiyalarni) bajaradi. Ularni ko'p funksiyali shaharlar deyiladi. Masalan, Toshkent – mamlakat poytaxti, sanoat shahri, transport tuguni, tarixiy-madaniy markaz. Samarqand ham viloyat markazi, ham sanoat markazi va tarixiy-madaniy markazdir.

Ko'p funksiyali shaharlar juda tez o'sadi, ular yonida yo'ldosh shaharlar vujudga kelib, aglomeratsiyalarni hosil qiladi. Mamlakatimizda eng katta shahar aglomeratsiyasi – Toshkent aglomeratsiyasidir.

Katta shaharlarning afzalliklari ko'p bo'lishiga qaramay, ular to'xtovsiz kengayib ketaverishi maqbul emas, chunki aks holda korxonalarni suv bilan, aholini oziq-ovqat bilan ta'minlashda, "yashil" hududlarni, musaffo havoni saqlashda qiyinchiliklar yuzaga keladi.

Shaharchalar ham shahar joylar qatoriga kiritiladi. Ular sanoat rivojlanayotgan, yangi hududlar o'zlashtirilayotgan yerlarda vujudga keladi. Iskandar, Kegayli, Ulug'bek, G'ozg'on, Zomin shaharchalari shular jumlasidandir. Bunday shaharchalarning ko'pchiligi hali yangi, ularning aholisi qandaydir bir tarmoqda hizmat qiladi (neftchilar shaharchasi, shaxtyorlar shaharchasi). Shahar turidagi shaharchalar dunyoning barcha

mamlakatlarida ham uchrayvermaydi, borlarida esa aholisi va aholining ijtimoiy tarkibiga turlicha me'yor belgilanadi. O'zbekistondagi shaharchalarning har birida 3 mingdan 20 minggaacha aholi yashaydi.

Yangi shaharlar va shaharchalar (Angren, Bekobod, Olmaliq, Chirchiq, Yangiobod, Navoiy, Gazli, Uchquduq, Taxiatosh, Zarafshon, Shirin va boshqalar) asosan qazilma boyliklar va suv quvvati boyliklari mavjud hududlarda bunyod etildi. Toxchiyon shaharchasi (Surxondaryo viloyati) ko'mir koni negizida vujudga kelgan. Bular sanoat markazlaridir.

Yangi yerlarni o'zlashtirish qishloq xo'jalik xom ashyosini qayta ishlovchi sanoat negizida Yangiyo'l, Guliston, Yangiyer kabi shaharlar qad ko'tardi.

Tabiiy va iqtisodiy va tarixiy sabablarga ko'ra O'zbekiston qishloqlarining aholisi ko'p va qishloqlar bir-biriga yaqin joylashgan. O'tmishda ko'chmanchi qabilalarning xujumlarini daf etish zarurati hamda obikor dehqonchilikka qo'l mehnatining ko'p qo'llanilishi tufayli qishloqlarda aholi azaldan zich yashab kelmoqda. O'zbekiston qishloqlarining bunday xususiyatlari ularning aholisiga shahardagidek sharoit yaratishda, ijtimoiy infratuzilma tarmoqlarini rivojlantirishda qulay omil hisoblanadi.

Darhaqiqat, Koson, Yangibozor, Arnasoy, Beshariq kabi qishloqlarning qiyofasi shaharni eslatadi. Sanoatning o'sishi ham shahar aholisi sonining oshishiga, shahar turmush tarzining yoyilishiga, shahar bilan qishloq o'rtasidagi tafovutning yo'qolishiga yordam beradi.

Aholi manzilgoxlarining yuqoridagidek hususiyatlari ularni yuksaltirishda quyidagi vazifalarga e'tibor berishni taqozo qiladi:

- shaharchalarni rejalashtirishda odamlarning turar joyi bilan ish joyi orasi 4-5 km dan uzoq bo'lmasligi;
- qadimiy shaharlarni zamonaviy qulayliklarga ega qilib qayta qurish;
- yirik shaharlarda aholi ko'payib ketishi hamda ekologik vaziyatning buzilishiga sabab bo'ladigan korxonalar qurishni cheklash va borlarini ko'chirish.

4. Mehnat resurslari, ularning hududiy joylashishi va ulardan foydalanishni yanada yaxshilash muommolari.

O'zbekistonda mehnat resurslarining soni, salmog'i va o'sish sur'atlarini xalq xo'jaligi tarmoqlarida va respublika hududida taqsimlanishi, nihoyat mehnat resurslaridan foydalanishning samaradorligi o'ziga xosdir.

O'zbekistonda tabiiy o'sishning yuqori bo'lishi, aholisi tarkibida yosh avlod ko'p bo'lishi, o'z navbatida, mehnat yoshidagi aholi salmog'ining nisbatan kamayishiga olib keladi. Ma'lumki mehnat yoshidagi aholi ishlab chiqarishda turli sabablarga ko'ra ishtirok etolmaydi. Ishlab chiqarishdan ajralgan holda o'qish, armiya xizmatini o'tash, ishlashga sog'lik yo'l qo'ymasligi va har xil obyektiv va subyektiv sabablarga ko'ra vaqtincha ishlamaslikka sabab bo'ladi.

Jamiyat a'zolarining hammasi ham ijtimoiy – foydali mehnatda ishtirok etish imkoniyatiga ega emas. Shuning uchun ham aholining qancha qismini mehnatga yaroqli kishilar tashkil qilishini, inson omili nimaligini va ulardan qanday foydalanishni bilish lozim. Mamlakatimiz qonunga ko'ra 16 yoshdan 60 yoshgacha bo'lgan erkaklar va 16 yoshdan 55 yoshgacha bo'lgan ayollar mehnatga yaroqli hisoblanadi.

Mamlakatdagi inson omilining umumiy miqdori aniqlanganda muayan yoshdagilarning salmog'i ham hisobga olinadi. Jumladan 25 yoshdan 49 yoshgacha bo'lganlar mehnatga eng yaroqli kishilar hisoblanadi.

2007- yilda O'zbekistonning mehnat resurslari 15,2 mln kishini tashkil qildi. Bu umumiy aholining salkam yarimi demakdir. Aholining tez sur'atlarda o'sishi inson omilining o'sishini ta'minlamoqda. Ular yiliga 200 – 220 ming kishiga o'smoqda. Mehnatga yaroqli bolalarning mutloq soning bunday oshishi, ularni ijtimoiy foydali mehnatga jalb etish va undan oqilona foydalanish muommosini keltirib chiqarmoqda. Qo'shimcha ish joyi yaratish sur'ati mehnatga yaroqlilarning ko'payishi sur'atidan orqada qolayotganligi yuqoridagi muammoni tobora murakkablashtirmoqda.

	1995	2000	2006
Jami	8449.2	8983.0	10196.3
Qishloq xo'jaligi	3480.0	3083.0	3288.6
Sanoat	1093.0	1145.0	1347.5
Transport va aloqa	347.5	382.0	488.1
Qurilish	538.0	676.0	705.4
Savdo va umumiy ovqatlanish	705.0	754.0	903.9
Kommunal va boshka turdagi xizmatlar	214.1	246.0	316.4
Sog'liqni saqlash, ijt.ta'minot va sport	487.1	567.0	735.5
Ta'lim, fan, madaniyat va san'at	1053.6	1120.0	1385.1

Bank va sug'urta	39.9	51.0	54.2
Davlat boshqaruvi	97.4	126.0	132.8
Boshqalar	394.0	781.0	1149.7

Mehnatga layoqatli aholi turli soxalarda ishlaydi va tabiiyki, mehnat natijalari ham har xil bo'ladi. Sanoatda, qishloq xo'jaligida, qurilishda band kishilar mashinalar, oziq-ovqat mahsulotlari, binolar, ya'ni moddiy boylik yaratishadi. Maorif, fan, madaniyat xodimlarining mehnat natijalari ham foydali va zaruriydir. Shu munosabat bilan kishilarning mehnat faoliyati ikki soxaga – moddiy ne'mat ishlab chiqaruvchi va moddiy ne'mat ishlab chiqarmaydigan soxalarga bo'linadi.

Jamiyat hayotining asosini moddiy ne'mat ishlab chiqaruvchi soxa tashkil etgan va shunday bo'lib qoladi. Lekin fan va texnikaning rivojlanishi bilan ishlab chiqarmaydigan soxaning ro'li va bu soxada ishlovchi kishilarni soni ortib boradi.

Ishlab chiqarish takomillashgan sari yuqori malakali mutaxassislar ko'proq talab qilinadi. Zavodlar loyihasini tuzish, yangi mashinalar yaratish uchun konstruktorlik byuro'lari, ilmiy muassasalar kerak bo'ladi. Binobarin, xo'jalikdagi taraqqiyot maorif va fan soxasida ishlovchi xodimlar sonining ko'payishiga bog'liqdir.

Mehnatga yaroqlilar sobiq Ittifoqda respublikalararo ayriboshlanardi. Jumladan, kimyo, mashinasozlik, elektrotexnika, to'qimachilik, binokorlik va kon sanoati korxonalariga asosan Rossiya Federatsiyasi va Ukrainadan kadrlar jalb etilardi. O'zbekistonning tub joy aholisi ikkinchi darajali ishlar bilan band bo'lib qolaverardi. Natijada respublika aholisi tarkibida o'zbeklar ulishi 73 foiz bo'lishiga qaramasdan milliy iqtisodiyotda band bo'lgan o'zbek ishchi va hizmatchilarning ulishi 61,4 foiz edi. Ular sanoatda – 52,5, qurilishda – 50,2, sog'liqni saqlash, ijtimoiy ta'minot, savdo, umumiy ovqatlanish va xalq ta'limida 64 - 68 foiz edi. Endilikda bu nomaqbul jarayonga barham berish uchun tub joy aholidan zamonaviy kasb-korlik bo'yicha malakali milliy kadrlarni shakllantirish muhim vazifaga aylantirildi va buning chorasini qurilmoqda.

Milliy iqtisodiyotga yangi texnologiyalarning joriy qilinishi, ishchi kuchlaridan yuqori malaka va kasbiy tayyorgarlikning talab qilinishi bandlik muommosining, xususan, yoshlar orasida bandlik muommosining o'sishiga olib keladi. Yoshlar uchun bandlik muommosi nafaqalari belgilangan taqdirda ham, asosiy e'tiborni ularni ishga joylashtirishga yoki tayyorgarlik olishi uchun ularga sharoit yaratib berishga qaratish lozim bo'ladi.

Hozirgi kunda respublikamiz iqtisodiy ahvolini yanada yaxshilash uchun aholini ish bilan to'liq ta'minlashimiz zarur. Buning uchun bizga, albatta, qo'shimcha ish joylari kerak bo'ladi. Qo'shimcha ish joylarini kichik korxonalar ko'paytirilgan taqdirdagina topishimiz mumkin.

Respublikamizda ko'p yillar davomida faqat shaharlarda yirik korxonalar bunyod etishga e'tibor berildi. Boz ustiga chetdan ming-minglab ishchi kuchi keltirilishi hisobiga qishloqdagi yoshlar bekorchilar safiga qo'shib qolaverardi. Dunyodagi barcha rivojlangan mamlakatlar "gigant"chilikdan allaqachon qutulishgan. Bu soxada jahon tajribasidan o'rnak olish mumkin.

Xullas, kichik korxonalar, ayniqsa qishloq aholisini ish bilan ta'minlashning birdan – bir yo'lidir. Shuning uchun qishloq joylarda zavod va fabrikalarning shoxobchalarini, yirik sanoat korxonalarining sehtarini ochish, qishloqlarda azaldan shug'ullanib kelingan maxalliy xunarmandchilik faoliyatini kengaytirish lozim.

Yuqorida ko'rsatib o'tilgan muommolar yechimini topganimizdagina ishchi joylari soni bilan ishchi kuchi soni o'rtasidagi muvofiqlikka erishiladi.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Aholi geografiasini o'rganishning qanday ahamiyati bor?
2. O'zbekiston aholisining o'sishiga qanday omillar ta'sir ko'rsatmoqda?
3. Aholi sonining tabiiy o'sishi bilan mehanik o'sishi orasida qanday farq bor?
4. Aholi zichligini turlicha bo'lishi qanday omillarga bog'liq?
5. Mehnat resurslari deganda nimani tushunasiz?
6. O'zbekiston mehnat resurslaridan foydalanishni yaxshilash uchun qanday tadbirlar qurilishi kerak?
7. Urbanizatsiya darajasining yuqori bo'lishi nimaga bog'liq?

ADABIYOTLAR

1. A. Karimov. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: taraqqiyot kafolatlari, xavsizlikka taxdid va barqarorlik shartlari. – T.:O'zbekiston, 1997.

2. I.A Karimov. O'zbekiston demokratik taraqqiyotning yangi bosqichida -T.: O'zbekiston, 2005.
3. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
4. G. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.
5. Jahon mamlakatlari. Qisqa ma'lumotnoma / ma'sul muharrir A.Hazratqulov. – T.: “Sharq”, 2007.
6. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – T.: “Yangi asr avlodi”, 2008.
7. Soliyev A.S. va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. O'quv qo'llanma/mas'ul muharrir Z.Ahmadjonova. -T.: Universitet, 2003
8. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “О'zbekiston milliy ensiklopediyasi” Давлат илмий нашриёти, 2006.
9. O'zbekiston Milliy ensiklopediyasi. 7-8-tom. -T.:2004.

O'zbekistonning yoqilg'i energetika sanoati tarmoqlari geografiyasi

Reja:

- 1. Yoqilg'i-energetika majmuining tarkibi, uning asosiy xom-ashyolari va yoqilg'i balansi.**
- 2. Yoqilg'i sanoatining asosiy tarmoqlari, ularning joylashishi va rivojlanishi.**
- 3. O'zbekiston elektr energetika sanoatining joylashishi va rivojlanishi.**

1.Yoqilg'i-energetika majmuining tarkibi, uning asosiy xom ashyolari va yoqilg'i balansi.

Yoqilg'i-energetika majmui Respublikamiz xalq xo'jaligining bazaviy tarmog'i, iqtisodiyot va texnika taraqqiyotining mustahkam poydevori hisoblanadi. YAİM iqtisodiy rayonlarni shakllanishida, sanoat markazlari va rayonlarini vujudga kelishida katta ahamiyat kasb etadi. Xalq xo'jaligining deyarli barcha tarmoqlarini rivojlanishi YAİM ning holatiga bog'liq bo'ladi. Har qanday mamlakatning iqtisodiy-ijtimoiy rivojlanish darajasi u ishlab chiqarayotgan va iste'mol qilayotgan energiya miqdoriga ham bog'liq bo'ladi.

Yoqilg'i-energetika majmui og'ir sanoat tarkibiga kiradi. O'zbekiston yoqilg'i-energetika majmui respublika yalpi sanoat mahsulotining 22 % ini ishlab chiqaradi. O'zbekistonda bu majmua tarmoqlari asosan yangi tashkil etilgan bo'lib, yuqori iqtisodiy samara bilan ishlaydi. Bu majmua asosan 2 guruhga bo'linadi:

- 1) Yoqilg'i sanoati;
- 2) Elektr energetika sanoati.

Turli yoqilg'i va energiya turlarini qazib olish hamda ishlab chiqarish bilan shug'ullanuvchi sanoat tarmoqlari majmui yoqilg'i-energetika majmui deb ataladi. Yoqilg'i-energetika majmui xalq xo'jaligining barcha tarmoqlari (sanoat, qishloq xo'jaligi, transport) va aholining kundalik xayoti uchun juda katta ahamiyatga ega.

Yoqilg'i-energetika majmui sanoatning bir tarmog'i bo'lsa ham u umumiy iqtisodiy ahamiyat kasb etadi, shu boisdan ham ba'zan yoqilg'i-energetikani sanoat tarkibiga ham, boshqa tarmoqlarga ham qo'shmasdan “Xalq xo'jaligining energetika bazasi” deb alohida ajratishadi.

O'zbekiston yoqilg'i-energetika resurslariga boy mamlakat. Ayniqsa, gaz va neft zaxiralari ulkan: 160 dan ortiq neft va gaz konlari mavjud. O'zbekistonda sanoat zaxiralari ega bo'lgan 86 neft koni ochilgan. Ulardan 36 tasi neft, 24 tasi neftgaz va gazoneft, 26 tasi neftgazqondensatli konlarga kiradi. Neft qazib chiqarish 63 konda amalga oshirilmoqda va neft hozirgi darajada qazib olinsa, neft zaxiralari Respublika ehtiyojlarini 30 yildan oshiqroq ta'minlaydi. Umumiy zaxiralari 185 mln.tonna bo'lgan 14 ta neft konida hozir razvedka ishlari olib borilmoqda.

O'zbekistonda tabiiy gaz zaxiralari 66 trln.metr kubga teng bo'lib, dunyo gaz zaxiralarining 1.3 foizini tashkil etadi va gaz zaxiralari bo'yicha O'zbekiston dunyoda 14-o'rinda turadi. Respublikamizning asosiy gazga boy hududi Buxoro-Xiva regionini sanaladi. Bu yerda mamlakat gaz zaxiralarining 90 % i to'plangan. Gaz qazib olish 52 konda amalga oshirilmoqda (zaxiralari 3000 mlrd. metr kub) va 48 kon ishlatish uchun hozirlab qo'yilgan (umumiy zaxiralari 5000 mlrd.metr kub).

Istiqbolli gaz kondensati zaxiralari 300 mln. tonnadan ortiq deb baxolanmoqda. Tabiiy gazni ham, gaz kondensatini ham asosiy prognoz zaxiralari Buxoro-Xiva va Surxondaryo regionlarida to'plangan.

O'zbekistonda ko'mirning umumiy zaxiralari 2 mlrd.tonnaga teng. Hozirda 20 ga yaqin joyda ko'mir borligi ma'lum. Agar hozirgi darajada ko'mir qazib chiqarish davom etsa, mavjud zaxiralar 120 yilga yetadi. Istiqbolli ko'mir zaxiralari Surxondaryo viloyatida mavjud.

O'zbekiston energiya resurslariga ham boy mamalakat. Uning sharqi va janubidagi tog'li hududlar gidroresurslarga boy bo'lsa, ko'plab yoqilg'i resurslari issiqlik energiyasi uchun manba bo'ladi. Quyosh energiyasidan, geotermal energiyadan va kelajakda atom energetikasidan foydalanish imkoniyatlari katta (O'zbekiston uran zaxirasi bo'yicha dunyoda 7-8 o'rinni egallab turibti). O'zbekiston seysmik jihatdan o'ta faol davlat bo'lganligidan atom energetikasini barpo etish, uning xom ashyolaridan foydalanish o'ta ehtiyotkorlikni talab etadi.

Turli yoqilg'ilarni taqqoslash uchun ular shartli yoqilg'iga aylantiriladi. Shartli yoqilg'i deb 1 kg yoqilg'i yonganda 7000 KL WT energiya beradigan, issiqlik koeffitsiyenti 1 deb kabul qilingan yoqilg'iga aytiladi. 1 kg shartli yoqilg'i 2 kl Vt elektr energiyasiga teng deb ham olinadi. Neft va tabiiy gazning issiqlik koeffitsiyenti 1,5 ga, toshko'mirniki 1,0 ga, qo'ng'ir ko'mirniki 0,43 ga va o'tinniki 0.40 ga teng. Shuni ham bilish muhimki, neft va gaz sanoatidagi kapital xarajatlari ko'mir sanoatidagiga qaraganda 3 barobar kam, neft qazib chiqarish tannarxi ko'mir tannarxidan 3-4 barobar, gaz qazib chiqarish tannarxi esa 10-15 hissa pastdir.

Turli yoqilg'i xillarini iste'mol qilish yoqilg'i balansi deb yuritiladi va bu borada ham katta o'zgarishlar ro'y berdi (% hisobida)

Yoqilg'i turlari	1960 y.	1970 y.	1980 y.	2006 y.
Ko'mir	57,2	20,2	7,7	5,4
Neft	22,0	9,9	8,6	6,9
Gaz	8,6	64,6	79,6	84,9
Yoqilg'ining boshqa turlari (yog'och, g'o'zapoya, koks va boshqa)	12,2	5,3	4,1	2,8

2.Yoqilg'i sanoatining asosiy tarmoqlari, ularning joylashishi va rivojlanishi.

Turli yoqilg'i turlarini qazib chiqarish, neft va gazni qayta ishlash yoqilg'i sanoati tarkibiga kiradi. O'zbekiston yoqilg'i sanoati 3 tarmoqdan iborat:

1. Neft sanoati;
2. Gaz sanoati;
3. Ko'mir sanoati.

Neft sanoati. O'zbekistonda dastlabki neft koni 1904 yilda ochilgan (Farg'ona vodiysidagi Chimyon neft konida 278 m chuqurlikdan sutkasiga 130 tonna neft olingan). O'sha yili Vannovsk (xoz. Oltiariq) temir yo'l stansiyasida neftni qayta ishlash zavodi ishga tushirildi. Keyinroq Farg'ona botig'ida Yorkuton, Selroxs konlari ham ochildi, Chimyon-Vannovsk neft quvuri qurildi, neftni qayta ishlash zavodi kengaytirildi. Shu davrda rus va chet el kapitali neft qazib olish uni qayta ishlash, neft mahsulotlarini sotishni to'la o'z nazoratiga oldi. "Santo" – O'rta Osiyo neft savdosi shirkati tashkil etildi. 1913 yilda jami 13 ming tonna neft qazib olindi.

Oktabr to'ntarishidan keyin neft konlari va neftni qayta ishlash korxonalari natsionalizatsiya qilinib, neft konlarini izlash, ishga tushirish uchun O'zbekistonga boshqa respublikalardan, ayniqsa Rossiyadan ko'plab mutaxassislar kela boshladi. Qo'qon shahrida "Uzneft" (1924), Termiz shahrida "Termizneft" (1936) trestlari tashkil qilindi. 1940 yilda respublikada neft olinadigan konlar soni 11 taga yetdi.

1941-45 yillarda yangi neft konlari (Farg'ona vodiysida Janubiy Olamushuk, Polvontosh, Andijon) ochildi. Oltiariq zavodi kengaytirildi. O'sha davrda respublikada neft sanoatining infratuzilmasi ham vujudga keldi. 1945 yilda 478 ming tonna neft qazib olindi, 50-yillardan neft konlarida telemehanizatsiya vositalari qo'llanildi, turbinali burgilash joriy qilina boshladi. 1959 yilda Farg'ona vodiysi va Surxondaryo viloyatidagi 9 neft konining o'zidan 1460 ming tonnadan ziyod neft olindi. O'sha davrda Buxoro-Xiva provinsiyasida topilgan neft konlari ishga tushirildi, ularning negizida neft va gaz qazib olish boshqarmasi tashkil etildi. 70-yillar boshidan ayrim neft konlaridagi zaxiralarning tugashi natijasida neft qazib olish kamaydi.

Yangi neft konlarini topish uchun chuqur quduqlar qazish o'zlashtirildi. Voruxda 5200 m, Gumxonada 5670 m, Chust-Popda 5805 m, Mingbo'laqda 6006 m o'ta chuqur neft quduqlari bug'ilandi.

1985 yilda Buxoro-Xiva provinsiyasida yaxshi tarkibli yirik neft-gaz kondensatli Ko'kdumaloq koni ochildi. 1993 yili Farg'ona botig'ining o'ta chuqur qatlamlaridan (Mingbo'loq tuzilmasidan) neft otilib chiqdi (qidiruv-burgilash ishlari davom etmoqda). Respublika neft sanoati xalq xo'jaligining neftga bo'lgan talabini to'liq qondirish imkoniyatlariga ega. 1999 yilda Respublikada 8,1 mln.t neft qazib olindi.

Neftni qayta ishlash sanoati soxasida Oltiariq, Farg'ona, Buxoro neftni qayta ishlash zavodlari ishlab turibdi. Farg'ona zavodi surkov moylari va yonilg'i ishlab chiqarishga ixtisoslashgan, ishlab chiqarish bo'yicha 30 dan ortiq texnologik qurilmaga ega. Oltiariq neft zavodi esa yonilgi yo'nalishida. Ko'kdumaloq neftgaz koni ochilganidan keyin Fransiyaning TEKNEP firmasi bilan hamkorlikda 1993 yildan Buxoro viloyatining Qorovulbozor tumanida Buxoro neftni qayta ishlash zavodi qurilishi boshlandi va bir yilda 2,5 mln. tonna gaz kondensatini qayta ishlash quvvatiga ega bo'lgan 1-navbati 1997 yil avgustida ishga tushirildi. Neftni qayta ishlash zavodlarida yuqori oktanli benzin (shu jumladan B-92 aviabenzini), dizel yonilg'isi, koks, parafin, motor moylariga qo'shilmalar, yengil avtomashinalar uchun motor va surkov moylari (kompressor, turbina, urchuq moylari), kerosin, bitum, suyultirilgan neft gazlari (butan, texnik propan va boshqalar), mazut kabi 50 turdan ortiq neft mahsulotlari ishlab chiqariladi. Yangi mahsulot turlari ishlab chiqarishni o'zlashtirish dasturiga muvofiq yangi texnologiyalar o'zlashtirilmoqda. Hozirgi davrda respublikamiz neft sanoati korxonalari quvvatlari bir yilda 11 mln. tonna neftni qayta ishlash imkoniyatiga ega.

Neft va gaz qazib olish xajmining o'sishi:

	1960	1970	1980	1990	1995	1997	2006
Neft (gaz kondensati b-n birga), ming t.	1603	1805,3	1329,4	2810	7600	7900	5448
Gaz mln.m.kub	446,6	32094	34840	40761	4860	5120	56300

Keyingi yillarda qurilgan keskin tadbirlar natijasida neft (gaz kondensati bilan birga) qazib olish xajmi yuqori sur'atlarga o'sdi. Respublikaning neft mustaqilligi ta'minlandi.

Gaz sanoati – yoqilg'i-energetika majmuasining eng rivojlangan tarmog'i. Uning respublikada qazib olinayotgan yoqilg'i balansidagi hissasi 87,2 % ni tashkil etadi. Neft bilan yo'ldosh tarzda uchraydigan tabiiy gazni qazib olish urushdan oldingi yillardan boshlangan (1940 yilda 0,7 mln. m.kub). Neft gazidan sanoat maqsadlarida foydalanish uchun 15 km uzunlikdagi birinchi gazoprovod "Andijonsanoat" – Andijon shahri o'rtasida qurilgan (1944). Gazni alohida sanoat usulida chiqarib olish 50-60 yillarda boshlandi. Gaz qazib olish sanoati joylashgan asosiy rayonlar – Buxoro va Qashqadaryo, shuningdek Farg'ona, Surxondaryo viloyatlari hamda Qoraqalpog'iston Respublikasidir.

1958-60 yillarda Jarkok-Buxoro-Samarqand-Toshkent magistral gazoprovodi qurilishi bilan respublika sanoat markazlari, shahar va ayrim qishloqlarni gazlashtirish boshlandi. 1962 yilda katta zaxiraga ega gazli koni ishga tushirildi. Zudlik bilan magistral gazoprovodlar qurilib O'zbekiston gazi sobiq Ittifoqning Yevropa qismi, Ural, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Boltiq bo'yi mamlakatlari va boshqa mintaqalarga uzluksiz jo'natib turildi. Nihoyatda qisqa muddatlarda Buxoro-Ural (1, 2, 3 navbatlari), O'rta Osiyo-Markaz, Buxoro-Toshkent-Frunze (Bishkek)-Olma-ota gazoprovodlari kurib foydalanishga topshirildi. O'rta Osiyo-Markaz gazoprovodiga Turkmaniston va Qozog'iston ham gaz yetqazib berib turdi. 1970 yilga kelib respublikada jami 32 mlrd. m.kub tabiiy gaz qazib olishga erishildi (1960 yilda 447 mln. m.kub edi). O'sha yillari Buxoro-Xiva provinsiyasi tarkibida oltingugurtsiz yana bir qancha gaz konlari ochildi.

O'zbekiston tabiiy gazi murakkab geologik qatlamlarda (3500 m va undan chuqurda, bosimi 600 atmosferagacha) joylashgan. Tarkibida vodorod sulfid (6 % ga qadar), karbonat kislotasi kabi agressiv aralashmalar bo'lgan gaz konlarini ishga tushirishda bir qancha ilmiy-texnikaviy muammolarni xalq etishga to'g'ri keldi.

1972 yil Muborak gazni qayta ishlash zavodining birinchi navbati ishga tushirilib, gazni magistral gazoprovodlarga uzatishdan oldin aralashmalardan tozalash imkoniyatlari yaratildi. Sho'rtanda gaz majmuasi qurildi, oltingugurti ozroq tabiiy gazni energetika ehtiyojlari uchun uzatish maqsadida Sho'rtan-Sirdaryo-Toshkent gazoprovodi ishga tushirildi. Gazli-Chimkent gazoprovodi qurilib foydalanishga topshirildi. Muborak gazni qayta ishlash zavodida gazdan oltingugurt ajratib olishda aminli usuldan foydalanildi. Sho'rtan gaz majmuasida esa jahonda birinchi bo'lib molekulyar elak (g'alvir)lar qo'llanildi. Qazib olinayotgan gazning qariyb 98 % oltingugurtli gaz konlariga to'g'ri keladi. Farg'ona neftni, Muborak gazni qayta ishlash zavodlari va Sho'rtan gaz majmuasida yiliga 100 ming t. ga yaqin suyultirilgan gaz ishlab chiqariladi.

Respublikadagi gaz uzatish bo'linmalari 7 magistral gaz quvuri tarmog'i (Buxoro-Gazli-Toshkent, 522 km; Muborak-Navoiy, 112 km; Sho'rtan-ToshGRES, 602 km; Kalif-Do'shanbe, 408 km; Buxoro-Ural, O'zbekiston hududidan o'tadigan qismi 489 km; O'rta Osiyo-Markaz, O'zbekiston hududidan o'tadigan qismi 369 km), umumiy quvvati 1576,6 ming kVt bo'lgan 25 kompressor stansiyasi, 283 gaz taqsimlash

stansiyasi, 5 yer osti gaz saqlash omboriga ega. Diametri 720-1220 mm.li magistral gaz quvurlarining umumiy uzunligi 12,5 ming km.

Respublikada gaz sanoatining rivojlanishi qishloq xo'jaligi va boshqa sanoat tarmoqlarining o'sishini ta'minladi. Shahar, shaharcha va ayniqsa qishloqlarni gazlashtirish avj oldi. Respublikada tabiiy gaz bilan 3,8 mln.xonadon (jami 66 %), shu jumladan shahar va shaharchalarda 1,85 mln., qishloq joylarda 1,98 mln.dan ortiq xonadon ta'minlangan (1998).

Ko'mir sanoati. O'zbekistonda ko'mirni sanoat usulida qazib olish 1930 yillar oxiridan boshlangan. Toshkent viloyati Oxangaron vodiysida Angren qo'ng'ir ko'mir, Surxondaryo viloyatida Sharg'un, Boysuntog' toshko'mir konlari bor.

1940-48 yillarda Angren qo'ng'ir ko'mir konida ko'mir ochiq va yopiq usullarda qazib olina boshladi. 1950 yilga kelib, respublikada 1,4 mln.t ko'mir qazib olindi, Angren ko'mir xavzasi yonida Angren shahri qad ko'tardi. 1941 yilda Sharg'un posyolkasi yaqinida Sharg'un toshko'mir koni ochilib, 1958 yilda ishga tushirilgan. Uning yillik ishlab chiqarish quvvati 200 ming t. Shaxtada briketlash fabrikasi ishlaydi (yillik quvvati 150 ming t). 1961 yili Angren ko'mir konida yer osti gazogeneratorlarida ko'mirni yuqori bosimdagi xavo oqimi yordamida energetik gazga aylantiradigan "Yerostigaz" stansiyasi qurildi (yillik ishlab chiqarish quvvati 800 mln. m.kub gaz).

1990 yilda respublikada 6,4 mln.t ko'mir qazib chiqarildi. Keyingi yillarda bu ko'rsatkich sezilarli pasaydi. 2005 yilda respublikamizda 3 mln. t ko'mir qazib olindi. Ammo Angren va Yangi Angren GRESlarining to'la qattiq yoqilg'iga o'tkazilishi bilan respublikaning ko'mirga bo'lgan ehtiyoji ortmoqda. Qazib olinayotgan ko'mirning 96,5 % qo'ng'ir ko'mirga to'g'ri keladi. O'zbekistonda qazib olinayotgan ko'mirning 87 % i ochiq usulda qazib olinmoqda.

3.O'zbekiston elektr-energetika sanoatining joylashishi va rivojlanishi. Energetika Respublika xalq xo'jaligining negiz tarmog'i, respublikada iqtisodiyot va texnika taraqqiyotining mustaxkam poydevori hisoblanadi. O'zbekiston energetika sistemasi umumiy o'rnatilgan quvvati 11,5 mln. kVt bo'lgan 37 issiqlik va gidravlik elektr stansiyalarida yiliga 55 mlrd. kVt.s dan ortiq elektr energiyasi ishlab chiqarish imkoniyatiga ega. O'zbekiston energetika sistemasining barcha kuchlanishlardagi elektr tarmoqlarining umumiy uzunligi qariyb 228 ming km ni tashkil qiladi. Tarmoq transformatorlarining umumiy quvvati 42,6 MVA ga teng. Hozir respublika energetika tizimida 60 mingga yaqin kishi ishlaydi.

O'zbekistonda elektr quvvatidan asosan 20-asr boshlaridan foydalanila boshlandi. O'sha davrda Toshkentda 2 elektr stansiya qurilgan bo'lib, biri (quvvati 1450 kVt, 5 dizel) tramvayni tok bilan ta'minlash, ikkinchisi (Pavlov elektr stansiyasi, quvvati 125 kVt) shaharni yoritish uchun ishlatilgan. 1913 yilda O'zbekiston hududida umumiy quvvati 3 MVt chamasida bo'lgan 6 kichik dizel elektr stansiyalari bo'lgan, yillik elektr energiyasi xosil qilish 3,3 mln. kVt. s ga yetgan.

20-yillarda O'zbekistonda issiqlik energetikasi dizel va mayda bug' turbinali elektr stansiyalarini qurish yo'nalishida rivojlandi. Dizel elektr stansiyalar umumiy maqsadlarda hamda issiqlik energiyasiga ehtiyoji bo'lmagan paxta zavodlari, nasos stansiyalari, kanallar va boshqa korxonalar qoshida qurildi. Respublikada dastlabki bug turbinali elektr stansiyalari Farg'ona va Kattaqo'rg'on yog'-moy zavodlarida qurildi. Farg'ona yog'-moy zavodining "Sharq tongi" issiqlik elektr markazi (IEM) umumiy maqsadlardagi elektr stansiyasi bo'lgan birinchi IEMdir.

1934 yil 25 sentabr O'zbekiston energiya sistemasining tashkiliy asosi – "O'zbekenergiya" energetika boshqarmasi (hoz. UzR Energetika va elektrlashtirish vazirligi) tuzildi.

30-yillar boshidan Chirchiq-Bo'zsuv GESlar kaskadi barpo etildi. O'zbekistondagi birinchi gidroelektr stansiyasi Bo'zsuv GES shu traktida qurilib, 1926 yilda ishga tushirilgan edi. Chirchiq-Bo'zsuv gidroenergetika traktida gidroenergetika qurilishi tez sur'atlar bilan davom ettirilib, 1926 yildan 1940 yilga qadar mazkur trakt gidroelektr stansiyalarida 67 ming kVt generator quvvatlari ishga tushirildi.

Urushdan keyingi yillarda O'zbekiston energetika sistemasida quvvatlarni oshirish gidroelektr stansiyalar qurilishi hisobiga amalga oshirildi. 1950 yilda O'zbekiston umumiy energetika balansida ishlab chiqarilgan elektr energiyaning 64.3 % GESlar hissasiga to'g'ri keldi. Respublika xalq xo'jaligining energiya ta'minoti Chirchiq va Sirdaryo daryolarining suvchanligiga bevosita bog'liq bo'lib qoldi.

50-yillarning 2-yarmiga kelib O'zbekistonda juda boy tabiiy gaz zaxiralarining topilishi elektr energiyasi ishlab chiqarishni keskin oshirish imkoniyatini yaratdi. 60-70 yillarda tabiiy gaz negizida ishlaydigan Toshkent, Navoiy, Taxiatosh, Sirdaryo GRESlari, Angren ko'mir koni bazasida ishlaydigan Angren GRESning ishga tushirilishi natijasida energetika quvvatlari umumiy balansida issiqlik elektr stansiyalari (IES)ning hissasi 80 % ga yetdi. Elektr stansiyalari qurilishi bilan bir vaqtda elektr tarmoqlari, elektr uzatish liniyalari (EUL) va shaharlar yaqinida kichik stansiyalar barpo etish davom ettirildi.

1960 yili 110 va 220 kilovoltli elektr uzatish liniyalari bilan O'zbekiston, Tojikiston, Turkmaniston, Qirg'iziston hamda Qozog'iston janubidagi besh viloyatini birlashtirgan O'rta Osiyo Birlashgan energetika sistemasi tashkil etildi. Toshkentda Birlashgan energetika sistemalari ish tartibotini operativ boshqarish uchun Birlashgan dispetcherlik boshqaruvi tuzildi (1991 yildan "Energiya" birlashgan dispetcherlik markazi). Energetika sistemalarini birlashtirish xalq xo'jaligida elektr ta'minoti sifati va puxtaligini tubdan yaxshiladi, gidroresurslar va yoqilg'idan oqilona foydalanish imkoniyatlarini yaratdi, o'rnatilgan quvvatlar zaxiralarini kamaytirdi. Bu davrda O'zbekistonda jamoa va davlat xo'jaliklari, tuman markazlari energiya sistemasi tarmoqlariga birlashtirildi. 1965 yilga kelib barcha shaharlar va aholi punktlarining elektr ta'minotini markazlashtirishga imkon beradigan O'zbekistonda yagona energiya sistemasi yaratildi.

Hozirgi davrda O'zbekiston energetika sistemasi 19 ming sanoat, 80 ming qishloq xo'jaligi, 19 ming kommunal va 3,5 mln. maishiy iste'molchilarni energiya bilan ta'minlaydi. 0.4-6-10 kV kuchlanishli elektr uzatish yo'llarining yalpi uzunligi 190 ming km dan ortiq. Respublika bo'yicha jami elektr energiyasi iste'moli 46,1 mlrd. kVt. soatni tashkil etadi.

Respublika energetikasi istiqbolda gidroenergetika va issiqlik energetikasi yo'nalishida rivojlanadi.

Respublikada eng yirik issiqlik elektr stansiyalari

Nomi	O'rnatilgan quvvatlari MVt	Turboag-regatlar soni	Qurilgan yillar	Joylashgan shaxar	Izoh
Sirdaryo GRES	3000	10	1972-1981	Shirin	
Yangi Angren GRES	1800	6	1985-qurilish davom etmoqda	Nurobod	Loyixa quvvati 2400 MVt
Toshkent GRES	1860	12	1963-1971	Toshkent	
Navoiy GRES	1250	11	1963-1981	Navoiy	
Angren GRES	484	8	1957-1963	Angren	
Taxiatosh GRES	730	5	1961-1990	Taxiatosh	
Talimarjon GRES	-	-	Qurilishi 1984 yilda boshlangan	Nuriston	Loyixa quvvati 3200 MVt

Gidroenergetika. O'zbekiston energetika sistemasida jami 27 GES larda o'rnatilgan quvvatlar 1420 MVt ni tashkil etadi. Ularda 6331,2 mln.kVt.s. elektr energiyasi ishlab chiqarilmoqda.

O'zbekiston gidroenergetikasi rivojlantirishda Pskom daryosi, Tupalang, Hisarak, Oxangaron suv omborlarida GESlarni loyixalash va qurish yo'nalishi yetakchi o'rinda turadi

Issiqlik energetikasi. 60 – yillarda respublikada elektr energiyasi xosil qilishni ko'p aytirish asosan gazda ishlaydigan yirik IES ni ishga tushirish yo'nalishida olib borildi. Yirik IESlar qurilishi natijasida O'zbekiston energetika sistemasining o'rnatilgan quvvatlari 11,3 ming MVt ga yetdi. Yaqin yillarda Yangi Angren GRESida 8-blak va Talimarjon GRESning 1-blakini ishga tushirish rejalashtirilgan.

O'zbekiston Energetika va elektrlashtirish vazirligi tarkibida loyixa, qurilish-montaj, sozlash, ta'mirlash va ishlatish tashkil otlarining to'la majmui energetika tizimining ishonchli ishlashini va istiqbol taraqqiyotini ta'minlaydi. O'zbekiston energetika sistemasi xozir respublika xalq xo'jaligi va aholisining elektr energiyasiga bo'lgan ehtiyojlarini to'la ta'minlamoqda va elektr energiyasini qisman qo'shni davlatlarga eksport qilmoqda. 1997 yilda O'zbekistonda ja'mi 46,0 mlrd. kVt soat, 1999 yilda esa 45,3 mlrd.kVt soat elektr energiyasi ishlab chiqarildi.

Respublikada eng yirik gidroelektr stansiyalari

Nomi	O'rnatilgan quvvatlar MVt	Turbinalar soni	Qurilgan yillar	Suv manbai
Chorvok GES	620,5	4	1970-1972	Chirchiq

Xo'jakent GES	165	3	1976	Chirchiq
G'azalkent GES	120	3	1980-1981	Chirchiq
Farxod GES	126	4	1948-1949	Sirdaryo

Yirik issiqlik elektr markazlari

Nomi	O'rnatilgan quvvatlar MVt	Qurilgan yillar	Joylashgan shahri	Izohlar
Farg'ona IEM	330	1956-1979	Kirguli	Loyixa quvvati 140 MVt
Muborak IEM	60	1985-1988	Muborak	
Toshkent IEM	30	1939-1954	Toshkent	

Mavzu bo'yicha savol va topshiriqlar:

1. O'zbekistonda qanday yoqilg'i resurslari mavjud?
2. O'zbekistonning ko'mir sanoati haqida nima bilasiz?
3. O'zbekistonning gaz sanoati haqidachi?
4. O'zbekiston neft sanoati qanday istiqbollarga ega?
5. Eng yirik GES larni bilasizmi?
6. Eng yirik IES larni-chi?
7. O'zbekistonda noan'anaviy energiya manbalaridan foydalanish imkoniyatlari qanday?

ADABIYOTLAR

1. Karimov. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: xavfsizlikka taxdid, taraqqiyot kafolatlari va barqarorlik shartlari. – T.:O'zbekiston, 1997.
2. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
3. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.
4. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – T.: “Yangi asr avlodi”, 2008.
5. Soliyev A.S. va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. o'quv qo'llanma/mas'ul muharrir Z.Ahmadjonova. - T.: Universitet, 2003
6. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “О'zbekiston milliy ensiklopediyasi” Давлат илмий нашриёти, 2006.
7. Новейший энциклопедический справочник. Страны мира / Авт. – сост. Д.О. Хвостова. – М.: ОЛМА Медиа Групп, 2006.

O'zbekistonning mashinasozlik majmui tarmoqlari geografiyasi

Reja:

1. Mashinasozlik sanoatining mamlakat xalq xo'jaligidagi ahamiyati.
2. Mashinasozlik sanoati tarmoqlarini joylashish xususiyatlari.
3. O'zbekistonning asosiy mashinasozlik tarmoqlarini hududiy joylashishi.
4. Bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida mashinasozlik sanoati tarmoqlarini rivojlanish muammolari va istiqbollari.

1.Mashinasozlik sanoatining mamlakat xalq xo'jaligidagi ahamiyati. Mustaqil respublikamizning mustaqilligini saqlashda va mustaxkamlashda mashinasozlik sanoatini rivojlantirishning ahamiyati beqiyosdir. Uning ahamiyati shu bilan belgilanadi-ki, mashinasozlik xalq xo'jaligining barcha tarmoqlarida mehnatni yengillashtirish, mehnat unumdorligini oshirish, ishlab chiqarish jarayonini mehanizatsiyalashtirish va avtomatlashtirish, samaradorligini ko'tarishga xizmat qiladi.

Shuning uchun ham mamlakatlar va rayonlar iqtisodiyotining, umuman xalq xo'jaligining taraqqiyot darajasi mashinasozlikning rivojlanish darajasiga qarab belgilanadi.

Agar dunyo mashinasozlik sanoati ishlab chiqarishga nazar tashlaydigan bo'lsak bunga amin bo'lamiz.

1999 yili butun dunyo sanoat ishlab chiqarishining 36-38%i mashinasozlik sanoati tarmoqlari hissasiga to'g'ri kelgan.

AQSHda 1999 yili ishlab chiqarilgan mashinasozlik mahsuloti butun qayta ishlovchi sanoatning 36%ini tashkil etgan, eksportning esa 48%i mashinasozlik mahsulotlariga to'g'ri kelgan.

Yaponiyada esa qayta ishlovchi sanoatning 37%i, eksportning esa 64%i mashinasozlik mahsulotlariga to'g'ri kelgan.

Yuqoridagi misollardan mamlakatlar iqtisodiyotini qay darajada rivojlanganligini o'sha mamlakatlardagi mashinasozlik sanoatining rivojlanganligi darajasiga qarab bilib olishimiz mumkin.

2005 yilda O'zbekistonda butun sanoat ishlab chiqarishning 13,8%i mashinasozlik hissasiga to'g'ri keldi. Umuman O'zbekistonda ko'p tarmoqli mashinasozlik kompleksi shakllangandir. Uning tarkibida 300 dan ortiq korxonalar bo'lib, ulardan 70 tasi yirik mashinasozlik zavodlaridir. Butun sanoatda band bo'lganlarning 30% dan ortiqrogi mashinasozlik va metallni qayta ishlash sanoatiga to'g'ri keladi. Faqat mashinasozlik tarmoqlariga esa butun sanoat tarmoqlarida band bo'lganlarning 17,4%i to'g'ri keladi.

Respublikaning zamonaviy mashinasozlik sanoati ma'lum ilmiy-tehnika quvvatlar bilan ifodalanadi. Hozirgi vaqtda 14 ta davlat konstruktorlik va loyixalash-tehnologik byuro'larida paxtachilik va paxta tozalash sanoati, bog'dorchilik, pillachilik, irrigatsiya va xalq xo'jaligining boshqa tarmoqlarini mehanizatsiyalashtirish uchun yangi mashinalar, asboblari, apparatlar ishlab chiqarish ustida ish olib bormoqdalar.

Yana shu narsani ta'kidlash joizki mashinasozlikni rivojlanishi O'zbekiston uchun katta ijtimoiy ahamiyatga ham ega.

Ma'lumki aksariyat mashinasozlik tarmoqlari juda sermehnat bo'lib, O'zbekiston singari mehnat resurslari tez ko'payib borayotgan davlatlarda aholini band bo'lishida muhim o'rin tutadi. Ayniqsa radioteknika mahsulotlari ishlab chiqarish, kompyuterlar, televizorlar ishlab chiqarish, elektron hisoblash mashinalari va boshqalar shular jumlasidandir.

2.Mashinasozlik sanoati tarmoqlarini joylashish xususiyatlari. Mashinasozlik sanoati korxonalari ko'p mehnat, ko'p material, ko'p elektr energiya, ko'p fond talab qiluvchi xususiyatlariga ko'ra joylashadi. Undan tashqari O'zbekistonda mashinasozlik sanoatining rivojlanishi, joylanishi, tarkibining o'zgarishida urush davri va urushdan keyingi davr o'ziga hos bir bosqich bo'lib qoldi.

Chunki II jaxon urushi davrida mamlakatimiz mashinasozligining rivojlanish sur'atlari va darajasi hamda ixtisosi butunlay o'zgaradi. Urush yillarida sobiq Ittifoqning g'arbiy rayonlaridagi qator mashinasozlik zavodlari evakuatsiya qilinib O'zbekiston hududida joylashtirildi. Keltirilgan zavodlar asosan yuqori malakali mehnat resurslari to'plangan va boshqa xil sanoat tarmoqlari joylashgan yirik shaharlarga joylashtirildi.

Ular asosan Toshkent, Samarqand, Andijon, Buxoro va boshqa shunga o'xshash keltirilgan korxonalarni tezlik bilan ko'rib, ishga tushirib yuborish uchun qulay imkoniyatlarga ega bo'lgan shaharlarlarda to'plandi.

Urush tugagach, evakuatsiya qilingan korxonalarning ayrimlari qaytadan ko'chirib ketildi, ishlab chiqarilgan mahsulotlarning assortimenti o'zgardi, shunga qaramay, bu davrda mashinasozlikda ro'y bergan o'zgarishlar tarmoqning urushdan keyingi taraqqiyotga o'z ijobiy ta'sirini ko'rsatdi.

Urushdan keyingi davrlarda O'zbekiston mashinasozligi ko'p tarmoqli sohaga aylandi. Uning taraqqiyoti texnika darajasining yuqori ko'tarilishi, mehnat unumdorligining oshishi, konsentratsiya va ixtisoslashuvni chuqurlashuvi yo'lidan bordi.

Shunday qilib, yuqoridagi omillardan kelib chiqqan holda respublika mashinasozlik tarmoqlarini joylashishi xususiyatlariga ko'ra bir-biridan farq qiluvchi 5 guruhga bo'lamiz:

Birinchi guruhga nisbatan kam mehnat, elektroenergiya, fond talab qiluvchi, ayniqsa ko'p material talab qiluvchi mashinasozlik tarmoqlari kiradi. Ularga tog'-ruda, tog'-shaxta mashinasozligi, transport, hamda ayrim elektrotehnika sanoati tarmoqlari kiradi. Bu sanoat tarmoqlarida ishlab chiqarilgan mahsulotlar nisbatan kasb tanlanishi va texnika darajasining nisbatan yuqori emasligi bilan ifodalanadi.

Ikkinchi guruh tarmoqlariga yetarli darajada ko'p metall va elektr-energiya talab qiluvchi va kam miqdorda fond talab qiluvchi tarmoqlar kiradi. Bularga ko'tarma-transport mashinasozligi, ayrim tog'-ruda va tog'-shaxta mashinasozlik tarmoqlari va boshqalar kiradi. Bu tarmoqlarning joylashishida boshqa omillar bilan bir qatorda metallurgiya bazalariga (xom-ashyo) yaqin bo'lishi hamda iste'molchilarga yaqin joylashishi omillari katta ahamiyatga egadir. O'zbekiston sharoitida bunday korxonalarni joylashtirishda o'zining metallurgiya bazasi yetarli emasligi sababli asosan iste'molchilarni hisobga olib joylashtirilgan.

Uchinchi guruh tarmoqlariga o'rtacha yoki yuqori mehnat va elektroenergiyasi talab qiluvchi, hamda o'rtacha fond va ko'p material talab qiluvchi mahsulotlar ishlab chiqarish kiradi.

Bu korxonalar kimyo sanoati uchun, qishloq-xo'jaligi va yo'l qurilishi uchun jixozlar ishlab chiqaruvchi mashinasozliklar kiradi. Bu tarmoqlar asosan iste'mol rayonlarida to'plangandir.

To'rtinchi guruh tarmoqlariga avtomobil sanoati, transportsozlik, stanoksozlik sanoatlari, hamda yengil va oziq-ovqat sanoat uchun uskunalar ishlab chiqarish kiradi. Bu tarmoqlar o'rtacha mehnat, fond talab qilish, kam va o'rtacha elektr-energiya talabligi hamda kam material talabligi bilan ajralib turadi. Bunday korxonalarni respublikamiz sharoitida o'rta va kichik shaharlarda, mashinasozlik sanoatining boshqa tarmoqlari va malakali kadrlar to'plangan markazlarda joylashtirish maqsadga muvofiqdir. Qolaversa energiya bilan yuqori darajada ta'minlanganligi bu tarmoqlarni joylashtirishda yetarli darajada ro'l o'ynaydi.

Beshinchi guruh mashinasozlik sanoati tarmoqlariga ko'p mehnat talab qiluvchi yoki nisbatan kam material hamda ko'p elektr energiya talab qiluvchi tarmoqlar kiradi. Bularga asbobsozlik, radiotekhnika, hamda elektrotehnika sanoatining ayrim tarmoqlarini, kompyuterlar ishlab chiqarish va boshqalarni misol keltirishimiz mumkin.

Bu belgilar ushbu tarmoqlar korxonalarini yuqori malakali kadrlar tayyorlanadigan va to'plangan, yuqori texnika madaniyatiga yerishilgan, ilmiy-tajriba va ilmiy-tadqiqot institutlari joylashgan rayonlarda joylashtirish maqsadga muvofiq ekanligini ko'rsatadi.

Sanab o'tilgan guruhlar mashinasozlik korxonalarini hududiy tashkil etishni baholashda ishlab chiqarishni tashkil etishning tarkib topgan shakllari ham katta ahamiyatga ega.

Taxlillardan shu narsa ma'lumki traktorsozlik, qishloq xo'jalik mashinasozligi, to'qimachilik mashinasozligi, kimyo mashinasozligi tarmoqlari tayyorlov, qayta ishlov va yigiruv sehlari mavjud bo'lgan tulik siklli universal-kompleks korxonalarda ishlab chiqariladi.

Ishlab chiqarishni tashkil qilishning bunday shakli yirik mashinasozlik markazlari doirasi chegaralangan, yuqori malakali kadrlar yetarli bo'lmagan rayonlarda yahshi samara beradi. Lekin hozirgi vaqtda ishlab chiqarishni bunday tashkil qilish shu kunning talablariga javob bera olmayapti.

Shu munosabat bilan yirik mashinasozlik korxonalarining filiallarini tashkil qilish va ularni kichik shaharlarda, rayon markazlarida, shahar tipidagi posyolkalarda va yirik qishloqlarda joylashtirish eng oqilona yo'llardan biri hisoblanadi.

Bunday sharoitda mashinasozlik korxonalari ayrim detallar ishlab chiqarishga yoki mahsulotlarning ayrim qismlarini ishlab chiqarishga va hokazolarga ixtisoslashadilar. Masalan, Asaka shahrida Janubiy Koreyaning DEU firmasi bilan hamkorlikda qurilgan avtomobil ishlab chiqaruvchi korxonani misol keltirishimiz mumkin. Bu zavodning o'zida avtomobilning barcha qismlarini ishlab chiqarish mumkin emas, avtomobilning ayrim detallari va qismlarini O'zbekistondagi ko'pgina mashinasozlik zavodlari yetqazib beradi va bosh korxonada yig'ib tayyor mahsulot holida ishlab chiqarilmoqda.

3.Mashinasozlik tarmoqlarining hududiy joylashishi. Respublikamiz iqtisodiy rayonlarini mashinasozlik sanoati korxonalari bilan ta'minlanganligi, rivojlanish darajasi, joylashish xususiyatlariga ko'ra 3 guruhga bo'la miz.

Birinchi guruhga Toshkent iqtisodiy rayoni kiradi. Bu iqtisodiy rayon mashinasozlik sanoatining yuqori darajada rivojlanganligi va ko'p tarmoqliligi bilan xarakterlanadi.

Bu yerda mashinasozlik sanoatining 20 dan ortiq tarmog'i to'plangan bo'lib, ularda butun respublikada ishlab chiqarilgan mashinasozlik mahsulotining 82%i ishlab chiqariladi. Qolaversa mashinasozlikda ishlab chiqarilayotgan mahsulotning 68%i ixtisoslashgan mashinasozlik tarmoqlari hissasiga to'g'ri keladi. Bu iqtisodiy rayonda mashinasozlik sanoatini rivojlantirish uchun ilmiy-tadqiqot va ilmiy-texnik baza yetarli bo'lishi bilan bir qatorda, yuqori malakali kadrlar ham to'plangandir. Asosiy mashinasozlik korxonalari ko'p mehnat talabligi hamda yetarli darajada yuqori madaniyatli ishlab chiqarishlilik bilan xarakterlanadi. Toshkent iqtisodiy rayonini chegaralovchi asosiy omil atrof muhitni muhofaza qilish va tabiatdan oqilona foydalanish omilidir. Xususan bu narsani Toshkentda sanoat korxonalari qurilishini izchillik bilan tartibga solib turilishi bilan tushuntirish mumkin.

Shu nuqtai nazardan shahardagi mavjud korxonalarning o'z ishlab chiqarish quvvatlarini kengaytirish va mahsulot ishlab chiqarishni ekstensiv omillar hisobiga oshirish chegaralangandir. Shuning uchun Toshkent

iqtisodiy rayonida joylashgan yirik korxonalarining oldidagi asosiy vazifalardan biri shu korxonaning sehlari va filiallarini ayrim rayonlarda va kichik shaharlarda joylashtirishdan iboratdir.

Hozircha Toshkentda mashinasozlik ishlab chiqarishi yuqori darajada konsentratsiyalashgan bo'lib, bular hissasiga mashinasozlik mahsulotining 70% dan ortiqrogi to'g'ri keladi.

Bu o'z navbatida respublika hududidagi tengsizlikni chuqurlashtiradi va shu bilan birga barcha ushbu regionda mashinasozlik tarmoqlarini rivojlantirish sur'ati va mashtabi bilan bog'liq holdagi qator muammolarni keltirib chiqaradi.

Ikkinchi guruhga Farg'ona, Samarqand, Qashqadaryo iqtisodiy rayonlari kiradi. Bularga respublika mashinasozlik ishlab chiqarishning 5% dan 12% gacha bo'lgan qismi to'g'ri keladi. Bu guruhda eng rivojlangan mashinasozlik tarmoqlari ko'tarma transport mashinasozligi, elektrotehnika sanoati, yengil va oziq-ovqat sanoati uchun mashinalar ishlab chiqarish hisoblanadi.

Bu tarmoqlar hissasiga umumrespublika mahsulot ishlab chiqarishning 20%i to'g'ri keladi. Ammo bu rayonlarda ixtisoslashgan tarmoqlarning hammasi umumrespublika mashinasozlik mahsulotlari ishlab chiqarishning atiga 1% ni tashkil etadi.

Bu guruhga kiruvchi iqtisodiy rayonlarda mashinasozlik sanoatini rivojlanish xususiyatlarini baholar ekanmiz ular orasidagi muhim farqlarni ko'ramiz. Agar Farg'ona iqtisodiy rayoni uchun kelajakda mavjud mashinasozlik korxonalarida ishlab chiqarishni intensivlashtirish, ixtisosligini chuqurlashtirish asosiy yo'l bo'lsa, Samarqand, Qashqadaryo iqtisodiy rayonlari uchun esa yangi mashinasozlik tarmoqlarini shakllantirish, tashkil etish maqsadga muvofiqdir. Xususan Qashqadaryoda hozirgi vaqtda elektrotehnika sanoati nixoyatda kuchsiz rivojlangan. Samarqand viloyatida yetarli ixtisoslashgan mashinasozlik tarmoqlari ko'tarma transport va asbobsozlik hisoblanadi, dastgoxsozlik asbobsozlik, yo'l qurilish mashinasozligi, elektrotehnika esa deyarli rivojlanmagan.

Bu yerda mashinasozlik korxonalarini joylash-tirishning eng muhim xal qiluvchi omili mehnat resurslari bilan ta'minlanganlik va aholi zichligi. Bu rayonlarda ko'p mehnat talab qiluvchi mashinasozlik tarmoqlarini joylashtirish va rivojlantirish nafaqat iqtisodiy balki juda katta ijtimoiy ahamiyatga ega.

Uchinchi guruhga Buxoro-Navoiy, Quyi Amudaryo va Surxondaryo iqtisodiy rayonlari kiradi. Ularning xarakterli xususiyati shundaki, ularda mashinasozlik tarmoqlari nixoyatda kuchsiz rivojlangan, respublika mashinasozlik mahsulotlari ishlab chiqarish xajmining 0,1-0,5% ini ishlab chiqaradi.

Bu yerda kimyo va neftkimyo mashinasozligi, dastgoxsozlik, traktorsozlik va qishloq xo'jalik mashinasozligi kabi tarmoqlarni ajratishimiz mumkin.

Bu guruh iqtisodiy rayonlar o'zlaridagi mavjud o'rta va kichik shaharlar hamda mehnat resurslari rezervlari hisobiga mashinasozlik tarmoqlarini tezlik bilan rivojlantirishlari mumkin.

Hozirgi vaqtgacha respublikamizda dehqonchilik sanoat majmuini rivojlantirish mashinasozlik tarmoqlarini rivojlantirishga, uning tarmoqlarini shakllantirishiga bevosita ta'sir etib keladi, kelajakda ham bu holat o'z kuchini saqlab koladi.

O'zbekistonda mashinasozlik tarmoqlarini hududiy joylashishi shakllanishi va rivojlanishida 1975-1999 yillarda ma'lum o'zgarishlar bo'ldiki, buni avval mashinasozlik korxonalari bo'lmagan viloyatlarda mashinasozlik tarmoqlarini shakllanishida qurishimiz mumkin. Xususan, Qoraqalpog'iston respublikasida, Qashqadaryo, Navoiy, Surxondaryo, Xorazm viloyatlarida qator mashinasozlik tarmoqlari vujudga keltirildi. Agar 1975 yilda bu viloyatlarda mashinasozlik tarmoqlari bo'lmagan bo'lsa 1999 yilda mos ravishda 0,05%, 0,5%, 0,2% va 0,1%larni tashkil etadi.

Mashinasozlik sanoatini hududiy tashkil etish va uning samaradorligini oshirish xalq xo'jaligining ushbu tarmoq mahsulotlariga bo'lgan talabini qondirishning eng muhim yo'llaridan biridir. Shu munosabat bilan hozirgi vaqtda mashinasozlik sanoati oldidagi eng muhim vazifalardan biri Samarqand, Qashqadaryo, Buxoro-Navoiy, Quyi Amudaryo, Surxondaryo iqtisodiy rayonlarida yangi mashinasozlik tarmoqlarini shakllantirish va takomillashtirish hamda chorvachilik, vinochilik, bog'dorchilik, sabzavotchilik uchun mashinasozlik mahsulotlari ishlab chiqarishdan iborat. Bu ishlarni amalga oshirish sanab o'tilgan iqtisodiy rayonlarda mehnat resurslaridan oqilona foydalanish hamda maxalliy aholidan malakali mehnat resurslarini shakllantirish muammolarini hal qilar edi.

O'zbekistonda mashinasozlik sanoatining hududiy tuzilishining o'zgarishi

Viloyatlar	1975	1985	1990	2007
Qoraqalpog'iston	-	0,05	0,06	0,04
Andijon	6,4	5,8	5,7	6,5
Buxoro	0,4	0,3	0,3	0,35
Jizzax	-	0,1	0,1	0,17

Qashqadaryo	-	0,05	0,07	0,1
Navoiy	-	0,2	0,2	0,23
Namangan	1,6	2,1	2,2	2,0
Samarqand	5,4	5,7	5,6	6,0
Surxondaryo	-	0,1	0,08	0,1
Toshkent	10	10,1	10,1	10
Sirdaryo	0,5	0,2	0,18	0,2
Farg'ona	3,6	3,7	3,6	3,1
Xorazm	-	0,2	0,23	0,3
Toshkent shahri	72,1	71,4	71,6	70,9
Jumxuriyat bo'yicha	100	100	100	100

4. Bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida mashinasozlik sanoatini rivojlantirish muammolari va istiqbollari. O'zbekistonning mustaqilligi sharoitida qolaversa bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida xalq xo'jaligining barcha jabxalarida vujudga kelgani singari mashinasozlik sanoati sohasida ham ma'lum imkoniyatlar yuzaga kelishi bilan bir qatorda bir qancha muammolar ham vujudga kelmoqda. Sobiq Ittifoq davrida respublikamizda tashkil etilgan qator mashinasozlik zavodlari sobiq "qardosh" respublikalardagi zavod va korxonalar bilan chambarchas bog'langan edi. Zavodlarimiz uchun zarur bo'lgan xom ashyo resurslari asosan o'sha respublikalardagi zavodlardan yoki xom ashyo bazalaridan keltirilgan edi.

Sobiq Ittifoqning tarqab ketishi, respublikalararo iqtisodiy aloqalarning keskin ravishda uzilib qolishi natijasida respublikamizdagi ayrim mashinasozlik zavodlarida ahvol tang holatga kelib qoldi. Masalan, Andijon shahridagi "Nitron", "Elapparat", "Kommunar", Asaka shahridagi "Lampa" ishlab chiqarish zavodi, Marhamatdagi "Elektroapparat" zavodi va hokazolar.

Bu korxonalarda ishlab chiqarish 50% atrofida qisqargan, ayrimlari deyarli yopilish arafasida turibdi.

Undan tashqari O'zbekiston mashinasozligida hozirgi davrda ham sobiq SSSR doirasidagi barcha qondiruvchi tarmoqlar salmoqli qismini tashkil etadi. O'zbekiston hozirgi vaqtda paxtachilik uchun mashinalar ishlab chiqaradigan va shu tarmoqni mashina va asbob uskunalar bilan ta'minlaydigan respublika bo'lib qolmoqda. Mashinasozlik kompleksida ishlab chiqarilgan tovar mahsulotlarining 1/5 qismi traktorsozlik va qishloq xo'jalik mashinasozligi hissasiga to'g'ri keladi, hamda barcha ishlovchilarning 18 % i shu sohada mehnat qiladi.

Tarmoqda mahsulot ishlab chiqarish xajmi 1996 yilda 1980 yilga nisbatan 28 % ga o'sgan edi. Bundan keyin ham bu o'sish davom etadi. Bu borada AQSHning "Keys" kompaniyasi bilan hamkorlik qilish yaxshi samara bermoqda.

Respublikamiz mashinasozlik korxonalarining ish faoliyatini, uning mashina, asbob uskunalar bilan ta'minlash darajasini tahlil qilish natijasida shunday ahvol ko'zga tashlanadiki, keyingi 10 yil ichida, ya'ni 1988-1998 yillar davomida asosiy ishlab chiqarish fondlari 2,1 barobar ko'paygan. Bu bir tomondan yomon emas. Ammo asosiy fondlarning juda ko'p qismi jismoniy va ma'naviy jihatlaridan eskirgan, chidamliligi va ishonchliligi jihatidan fan-tehnika taraqqiyotining hozirgi zamon talablariga javob bera olmaydi. Tarmoq ixtiyoridagi ishlab chiqarish, moddiy va mehnat resurslarining xaddan tashqari oshiqqligi, ulardan samarali foydalanishdagi kamchiliklar va hal qilinishi kerak bo'lgan muammolarning juda ko'pligi o'rtasida ziddiyatlar borligi ko'zga tashlanadi. Yetishtirayotgan mahsulotning xajmi va sifati xalq xo'jaligi talabini to'la qondirmayapti.

Jumxuriyatimizdagi mashinasozlik korxonalarining imkoniyatlarini hisobga olgan holda sanoati rivojlangan davlatlar tajribasidan foydalanish mumkin. Hozircha bizda to'laqonli ishlab chiqarish vositalari bozori vujudga kelgani yo'q. Shu sababli AQSH, Yaponiya, Germaniya kabi davlatlarda qo'llaniladigan lizing to'rini bizda qo'llash mumkin. Buning uchun bizning korxonalarimizda bo'lgan, qayta ishlatilmayotgan asbob-uskunalar, dastgoxlar, mashinalar va mehanizmlar yetarli. Ular orasida chetdan keltirilganlari ham bor. Lizing ijaraning bir ko'rinishi bo'lib, mashina, asbob uskunalar, transport vositalarini foydalanishga topshirish bilan bog'langan munosabatlar shaklidir. Undan foydalanish mulkka egalik qilish huquqidan mahrum qiladi. Lizing shartnoma tuzishda 3 taraf ishtirok etadi: asbob ishlab chiqaruvchi korxona, ijaraga beruvchi (lizing kompaniyasi) va ijarachi (korxona, tashkil ot). Ijara muddati tugagandan so'ng ijarachi olgan moddiy boyligini yo lizing kompaniyasiga qaytib beradi yo shartnoma muddatini cho'zadi yoki qolgan qiymati bo'yicha asbobni, mashinani sotib oladi. Bu esa ijarachini katta mablag' sarflab qimmatbaho texnika sotib olishdan saqlaydi. Shunday qilinganda respublikamizning hozirgi moliyaviy jihatdan axvoli tang bo'lgan bir paytda o'zimizda bor bo'lgan ichki rezervlardan, resurslardan, imkoniyatlardan oqilona foydalanish bozor munosabatlariga o'tish jarayonida o'ziga xos madat bo'ladi. Yana shu narsani nazardan chetda

qoldirmasligimiz kerakki, O'zbekiston mustaqillikka erishgach, har qanday davlat bilan, har qanday chet el korxonasi bilan bevosita iqtisodiy aloqalar qila olish huquqiga ega bo'ldi.

Toshkent shahrida Yaponiya bilan hamkorlikda qurilgan murakkab mashinasozlik mahsulotlari ishlab chiqaruvchi zavodning qurilishi, Asaka shahridagi avtomobil zavodining qurilishi va boshqalar hozirgi davrda O'zbekiston mashinasozlik sanoatida yangi davr boshlanganligini va uning taraqqiyoti uchun keng imkoniyatlar ochilganligidan dalolat beradi.

Respublikada bundan keyin ko'p mehnat talab qiluvchi mashinasozlik tarmoqlarini rivojlantirish maqsadga muvofiq. Buni malakali kadrlar tayyorlash bilan parallel holda olib borish kerak. Har bir iqtisodiy rayonda shu rayon xo'jalik majmuini yaxshilovchi, ixtisosligini chuqurlashtiruvchi mashinasozlik tarmoqlarini joylashtirish va rivojlantirishga alohida e'tibor berish zarur.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Mashinasozlik sanoatining tarkibini bilasizmi?
2. Mashinasozlikni joylashtirishda qanday xususiyatlar hisobga olinadi?
3. O'zbekiston mashinasozligining asosiy tarmoqlari va markazlari qaysilar?
4. Mustaqillik yillarida mashinasozlik sanoati borasida qanday yutuqlarga erishildi?
5. Respublikada mashinasozlik istiqbolda qay yo'nalishda rivojlantirilishi kerak?

ADABIYOTLAR

1. Karimov. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: xavsizlikka taxdid, taraqqiyot kafolatlari va barqarorlik shartlari. – T.: O'zbekiston, 1997.
2. I.A Karimov. O'zbekiston demokratik taraqqiyotning yangi bosqichida -T.: O'zbekiston, 2005.
3. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
4. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.
5. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – T.: “Yangi asr avlodi”, 2008.
6. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “О'zbekiston milliy ensiklopediyasi” Давлат илмий нашриёти, 2006.

O'zbekistonning qishloq xo'jalik tarmoqlari geografiyasi.

Reja:

1. Qishloq xo'jaligining ahamiyati va joylashish xususiyatlari
2. Ziroatchilikning muhim tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi
3. Chorvachilikning asosiy tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi

1. Qishloq xo'jaligining ahamiyati va joylashish xususiyatlari. Mamlakatimizning iqtisodiy-ijtimoiy hayotida qishloq xo'jaligi sohasi ham o'ziga xos o'rinini egallaydi va ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi.

Yer yuzida qishloq xo'jaligi, hech bo'lmaganda uning biron-bir sohasi bilan shug'ullanmaydigan mamlakatni uchratish mushkul bo'lsa kerak. Ma'lumki, qishloq xo'jaligi aholining turli-tuman noz-ne'matlari, qator sanoat tarmoqlarini esa xom ashyo bilan ta'minlab turadi. Qishloq joylarda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlar natijasiga suyanish zamonaviy agrotexnikadan keng foydalanish, seleksiya va urug'chilik va dehqonchilik madaniyatida jahondagi ilg'or tajribalaridan oqilona foydalanish tufayli qishloq xo'jaligining aksariyat tarmoqlarida yutuqlar qo'lga kiritilmoqda.

Qishloq xo'jaligi sohasida ishlab chiqarish darajasini yuksaltirish iqtisodiy islohotlar amalga oshirilayotgan bir paytda mustaqil O'zbekiston oldida turgan qator muhim vazifalarni hal etishga imkon yaratdi. Qishloq xo'jaligi sohasida iqtisodiy islohotlarni amalga oshirish darajasiga qarab mustaqil respublikamizning kelajagi qanday bo'lishi aniqlanadi.

Shunga ko'ra mamlakatimiz iqtisodiy taraqqiyotida moddiy ishlab chiqarish sohasining yirik mexanizatsiyalashgan tarmog'i bo'lib hisoblangan qishloq xo'jaligiga e'tibor kuchayib bormoqda. Qulay tabiiy sharoit, mehnatsevar xalqimizning malakasi qishloq xo'jaligi oldida turgan ulkan vazifalarni muvaffaqiyatli bajarish imkonini beradi.

Mustaqillikning o'tgan davri ichida mamlakatimizning turli jabxalarida bo'lgani kabi qishloq xo'jaligida ham tub o'zgarishlar ro'y berdi. Eng avvalo o'lkamizning iqtisodiy mustaqilligini va aholi turmushi farovonligi darajasini ko'tarish, jahon andozalariga mos keladigan qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishini vujudga keltirish va birin-ketin hayotga tadbqiq etila boshladi. Natijada o'tmishdan qolgan boshqaruv uslubiga asoslangan davlat xo'jaliklari tugatilib, qishloq xo'jaligi sohasida faoliyat ko'rsatishi lozim bo'lgan jamoalar qayta tashkil etildi. Ular o'rniga bozor munosabatlariga mos keladigan shirkat xo'jaliklari, fermer xo'jaligi va dehqon xo'jaligi tizimi tarkib topdi. Ishlab chiqarishni tashkil qilishning aynan shu ko'rinishi Respublika qishloq xo'jaligining asosiga aylandi.

2006- yil ma'lumotlariga qaraganda qishloq xo'jaligiga (o'rmon xo'jaligi qo'shib hisoblanganda) ish bilan band bo'lgan barcha aholining 33,6 foizi to'g'ri keladi.

2.Ziroatchilikning muhim tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi. O'ziga xos tabiiy sharoitga ega bolgan O'zbekistonda qishloq xo'jaligi va uning yetakchi tarmogi bo'lgan paxtachilikda asosan suniy sug'orishdan keng foydalaniladi. Biroq shuni ham aytish kerakki, sug'oriladigan yerlarning salmog'i uncha katta emas – barcha dehqonchilik yerlarning 15 foizini tashkil etadi, xolos. Boshqacha qilib aytganda, sug'oriladigan bunday yerlar 4,2 million gektarni tashkil etadi. Dehqonchilik qilinadigan yerlarning ko'pchilik qismini saxro va chala saxrolar egallagan.

Qishloq xo'jaligi ekinlari maydoni (barcha xo'jaliklarda ming gektar hisobida)

Ekin maydonlari	1990	1995	2000	2001	2004	2007
Barcha ekin maydonlari	4194.2	4165.0	3778.3	3444.5	3695.7	3560,3
G'alla ekin maydonlari	1008.1	1656.5	1614.0	1393.7	1667.1	2538,5
Texnik ekinlar maydoni	1876.3	1532.6	1512.5	1500.3	1518.5	1477,1
shu jumladan: paxta maydoni	1830.1	1492.8	1444.5	1452.1	1456.3	1451,3
Kartoshka, sabzavot va poliz ekinlari maydoni	270.1	244.3	222.8	219.3	225.9	254,7
Yem-xashak ekinlari maydoni	1039.7	731.6	429.0	331.2	284.2	290,0

Mamlakatimiz qishloq xo'jaligida paxtachilik uning yetakchi tarmog'iga aylangan bo'lib, shu bilan bir qatorda sholikorlik, bog'dorchilik, uzumchilik, ipakchilik, chorvachilik ham taraqqiy etgan. Qishloq xo'jaligida yetakchi o'rinni egallagan paxtachilik tabiiy va iqlim sharoiti, aholi qo'lga kiritgan ishlab chiqarish malakasi, tajribasi va hosil qilingan mehnat vositalaridan samarali foydalanishga imkon beradi.

Paxtachilik va qishloq xo'jaligining bir qator rivojlanib borayotgan boshqa sohalari bilan birga ayrim sanoat tarmoqlari: qishloq xo'jaligi mashinasozligi, mineral o'g'itlar ishlab chiqarish, qishloq xo'jaligi xom ashyolarini qayta ishlovchi tarmoqlar ham rivoj topmoqda. Bunday sanoat tarmoqlari qatoriga paxta tozalash, ipakchilik, oziq-ovqat va uning ayrim boshqa turlari kiradi.

Paxtachilik rivoji natijasida hosil bo'ladigan paxta tolasini ishlatish doirasi juda keng. Undan faqat ip gazlamalar tayyorlabgina qolmay jun va ipak aralashtirilib chalajun va chalashoyi gazlamalar tayyorlanadi.

Yog'-moy sanoati uchun chigiti muhim xom ashyo hisoblanadi va undan moy olinadi. Paxta moyi xalq rozg'orida keng ishlatilishidan tashqari, undan turli xil margarinlar tayyorlanadi. Paxta moyi chiqindilaridan chorva mollari uchun to'yimli ozuqa – kunjara olinadi. Paxta sho'lxasi ham chorva mollari uchun yem sifatida ishlatiladi va gidroliz sanoatida ham xom ashyo bo'lib xizmat qiladi. Sho'lxadan teri oshlovchi modda

tayyorlanadi, qog'oz, karton, turli xil laklar kabi qator maxsulotlar olinadi. G'o'zapoyadan mebel sanoatida foydalaniladi. Paxta tivitidan paxta, suniy charm, oyna, sellofan, foto materiallar, kino tasmlari, linoleum, suniy ipak va boshqalar olinadi. Aytilganlardan ko'rinib turibdiki, paxta va paxta chiqindilaridan tayyorlanadigan maxsulotlar nihoyatda xilma-xil. Shunga ko'ra, sanoat yoki texnikaning paxtadan foydalanmaydigan sohasini topish mushkul. Respublikada paxtachilikni har tamonlama taraqqiy ettirishga e'tiborning kuchaya borayotganligi sababi o'z-o'zidan ma'lum bo'lib turibdi. Hozir paxta hosildorligi va uning sifatini yaxshilashga, ya'ni paxtadan olinadigan tolani ko'paytirishga e'tibor kuchaymoqda.

Andijonlik paxtakorlar tashabbusi bilan chigitni plyonka ostiga ekish texnologiyasi joriy etildi. "Andijon texnologiyasi" deb nom olgan bu usul qisqa muddatlarda erta ekilgan chigitni mojallangan miqdorda undirib olib, yuqori hosil yetishtirishga mustahkam zamin yaratdi. Respublikada paxtachilikni rivojlantirish borasida yangi davr hisoblangan chigitni plyonka ostiga ekish texnologiyasini keng joriy etish bo'yicha ibratli ishlar qilinmoqda. "Andijon texnologiyasi"ni keng joriy etish maqsadida 1996- yil noyabr oyida Vazirlar Mahkamasi "Plyonka ostida paxta yetishtirish tadbirlari to'g'risida" qaror qabul qilindi. Ushbu qarorda plyonka ostiga chigit ekiladigan paxta maydonlari salmog'i asta sekin oshitib borish ko'zda tutilgan. Mazkur texnologiya ilmiy asoslangani bois, O'zbekiston paxta yetishtirish boyicha o'z texnologiyasiga ega bo'ldi. Hozir paxta hosildorligini oshirish va uning sifatini yaxshilash, ya'ni paxtadan olinadigan tolani ko'paytirishga e'tibor kuchaymoqda.

Respublikamizda paxtachilikni rivojlantirish to'g'risida gap borganda bir muhim masalaga e'tibor berishimiz lozim. O'zbekistondan chetga paxta tolasi chiqarishda uning bahosi yaqin-yaqinlargacha Respublikada emas, balki undan tashqarida belgilanar edi. Mutaxassislar hisob-kitoblariga qaraganda, bundan O'zbekiston bir yil mobaynida 1million AQSH dollarini yoqotar edi. Hozir vaziyat o'zgardi Hukumat qarori bilan respublikada paxta tolasi navini belgilaydigan "Sifat" markazi tashkil etilgan. Ushbu markaz barcha viloyatlarda o'z bo'limlariga ega bo'lib, bu bo'limdagi laboratoriyalar zamonaviy asbob-anjomlarga ega, u laboratoriyalarda malakali mutaxassislar ish olib borishmoqda. Shunday qilib mamlakatimizda yetishtirilgan paxta sifati chetga chiqarishdan oldin bevosita o'zimizda aniqlanadi.

Respublikada paxtadan tashqari texnik ekinlardan kanop va jut ekiladi. Bu ekinlar asosan, Toshkent viloyatida yetishtiriladi. Samarqand viloyatidagi Urgut tumani yuqori sifatli tamaki yetishtirish bilan nom chiqargan. Tamaki qishloq xo'jaligining eng serdaromad mahsulotlaridan biri hisoblanadi.

Republikaning deyarli barcha hududlarida g'alla ekinlari, asosan, bug'doy yetishtiriladi. Ammo shu paytgacha mamlakatimizning g'allaga bo'lgan ehtiyojini qondirish uchun respublika ko'p miqdorda xorijiy mamlakatlardan g'alla olib kelishga majbur edi. Endilikda samarali agrar siyosatni 1990 -yili mamlakatimizda 2 million tonnadan ortiqroq g'alla olingan bo'lsa, 2002 -yilga kelib bu raqam 5 million 400 ming tonnani tashkil etdi. O'zbekistonda sholichilik ham ma'lum o'rin egallaydi. Sholi yetkazadigan asosiy hududlar Qoraqalpog'iston Respublikasi va Xorazm viloyatlari. Sholi mintaqalararo ahamiyatga ega.

3.Chorvachilikning asosiy tarmoqlarini joylashishi va rivojlanishi. Mamlakatimizda chorvachilik, ayniqsa, uning asosiy tarmog'i bo'lgan qo'ychilik katta o'rin tutadi. Qo'ychilikda esa o'ziga munosib o'rinni, qorako'lchilik egallaydi. Buxoro, Qashqadaryo, Surxondaryo, Samarqand, Jizzax viloyatlari va Qoraqalpog'iston qorako'lchilikning asosiy hududlari hisoblanadi. Qorako'l terilariga jahon bozorida talab katta. Qorako'lni "Yumshoq oltin" deb aytishlari bejiz emas. Qorako'lchilik o'ziga xos xususiyatga ega. Bu soha bilan suv taqchil va ko'proq joylarda, ayniqsa, boshqa tarmoqlarni rivojlantirish imkonini bo'lmagan va aholini band etishda muammolar yuzaga keladigan mintaqalarda shug'ullaniladi. Faqat qorako'l qo'ylar ob-havoning keskin o'zgarishi va suvsizlikka moslashgan. O'zbekistondagi yaylovlarning 4/5 qismi sho'r suv manbalariga ega. Qorako'l qo'ylar ana shu suvlarni ichadi.

Mamlakatimiz qishloq xo'jaligining qadimiy tarmoqlaridan biri bo'lgan pillachilik ham o'lkamiz iqtisodiyotida ko'zga ko'rinarli o'rinni egallaydi. Respublika dunyoda kishi boshiga pilla ishlab chiqarish bo'yicha birinchi, umumiy mahsulot hajmi bo'yicha beshinchi o'rinni egallab turibdi. Tarmoq korxonalarida 15 ming kishi ish bilan band. Pillachilik sohasiga mablag' sarf etish hammaga – ham davlatga, ham huquqiy ham jismoniy shaxslarga foydalidir. Chunki bu tarmoqning kelajagi porloq. Pillachilik paxtachilik, sabzavot-polizchilik, bog'dorchilik bilan bir qatorda turib, yer-suv, mehnat va moddiy resurslar hamda mahalliy aholining an'anaviy ko'nikmalaridan foydalanishda uyg'unlashib ketadi shunday yillar bo'ldiki, pilla ishlab chiqarish borasida yuqori ko'rsatkichlarga erishildi. Masalan 1991- yilda 39,8 ming, 1992- yilda 33,2 ming

to'na pilla tayyorlandi. Afsuski keyingi yillarda bu ko'rsatgichlar ancha pasayib ketdi. Masalan, 2000- yili 16,2 va 2001- yili 16-17 ming tonnadan pilla tayyorlandi , holos.

Pillachilikning O'zbekiston xalq xo'jaligida tutgan o'rni hisobga olinib, bu soha taraqqiyotini kuchaytirishga e'tibor ortib bormoqda.1998- yil 30- martda Respublika prezidenti tomonidan "Respublika pillachilik sohasini boshqarish tizimini takomillashtirish to'grisida"gi Farmonga imzo chekilganligi buning yaqqol isbotidir.

Iqtisodiyotning bozor munosabatlariga o'tish sharoitida Respublikada fermer xo'jaliklarining safi kenggaymoqda. Hozir Respublikadagi barcha xo'jaliklar fermer xo'jaliklariga aylantirildi. Iqtisodiy islohotlar davrida xususiy yordamchi xo'jaliklarni taraqqiy ettirishga ham e'tibor ortib bormoqda. Shaxsiy tomorqalarda ayrim qishloq xo'jalik maxsulotlari ko'plab yetishtirilyapti. Bu maxsulotlar orasida, ayniqsa, sut-qatiq, jun, go'sht, sabzavot va poliz ekinlari katta o'rin tutadi. Mustaqillik yillarida qishloq xo'jaligi sohasida dehqonlarning shaxsiy tomorqalariga bo'lgan e'tibori kuchaydi. Yer o'zining haqiqiy egasini topdi, uning mohiyati har bir dehqon qalbida o'ziga xos o'rinni egalladi. Bu haqli ravishda qishloq xo'jaligida qo'lga kiritilgan yutuqlarimizdan biri bo'lib hisoblanadi

Qishloq ahliga ajratilgan yer, yaratilgan shart-sharoitlar, qo'lga kiritilayotgan samaradorlik tufayli endilikda mamlakatimizda mavjud bo'lgan qora mollar, shu jumladan, sigirlar, qo'y va echkilar, parrandalarning asosiy qismi dehqonlarning yordamchi xo'jaliklari xissasiga to'g'ri keladi. Umuman olganda qishloq xo'jaligida yetishtirilayotgan maxsulotlarning 60 foizidan ortig'i shaxsiy tomorqa xo'jaliklari hisobiga to'g'ri kelmoqda.

Respublikada 2006- yili yetishtirilgan kartoshkaning 85,1 sabzavotning 74,5. poliz ekinlarining 62,3, uzumning 38,2 foizi dehqon xo'jaliglarida yetishtiriladi.

Bu sohaning iqtisodiyotga va ayniqsa, aholining turli xil oziq-ovqat maxsulotlariga bo'lgan talab-extiyojini qondirishdagi rolini oshirishni ko'zlab, 1997 yil mart oyida Prezidentning "Shaxsiy yordamchi va dehqon xo'jaliklarini" davlat yo'li bilan qo'lab-quvvatlash hamda mamlakatni oziq-ovqat bilan ta'minlashda ularning ro'lini kuchaytirish borasidagi chora-tadbirlar to'grisida"gi Farmon e'lon qilindi . Shunday qilib, O'zbekistonning qishloq xo'jaligi ko'p tarmoqli sohadir. Bu sohani keng ko'llamda rivojaltirish uchun zarur bo'lgan barcha tadbir-choralarni amalga oshirish ustida tinmay ish olib borilmoqda.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Qishloq xo'jaligining O'zbekiston xalq xo'jaligidagi ahamiyati qanday?
2. Qishloq xo'jaligi tarmoqlarini joylashtirishga qanday omillar ta'sir ko'rsatadi?
3. Qishloq xo'jaligi sanoat ishlab chiqarishdan qanday xususiyatlari bilan farqlanadi?
4. Respublika ziroatchiligida qanday ekinlar ko'proq yetishtiriladi?
5. Chorvachilikning qaysi tarmoqlari yetakchi tarmoqlar sanaladi?
6. Mustaqillik yillarida O'zbekiston qishloq xo'jaligida qanday o'zgarishlar yuz berdi.

ADABIYOTLAR

1. Каримов И. А. Юксак маънавият - енгилмас куч. – Т.: “Маънавият”, 2008.
2. I.A Karimov. O'zbekiston demokratik taraqqiyotning yangi bosqichida -T.: O'zbekiston, 2005.
3. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
4. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.
5. Qayumov A. A., Qodirov R.B. Qishloq xo'jaligi geografiyasi va iqtisodiyoti. O'quv – uslubiy qo'llanma. Andijon, 2009.
6. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “О'zbekiston milliy ensiklopediyasi” Давлат илмий нашриёти, 2006.
7. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – Т.: “Yangi asr avlodi”, 2008.

O'zbekistonning transport majmui va tashqi iqtisodiy aloqalari geografiyasi.

Reja:

- 1. Mamlakat xalq xo'jaligida transport va tashqi iqtisodiy aloqalarning tutgan urni.**
- 2. O'zbekistonning asosiy transport tarmoqlari, ularning joylashishi va rivojlanishi.**
- 3. Tashqi iqtisodiy aloqalarning asosiy shakllari.**
- 4. O'zbekistonning tashqi iqtisodiy aloqalari-mustaqillik yillarida.**

1. Mamlakat xalq xo'jaligida transport va tashqi iqtisodiy aloqalarning tutgan o'rni. Transport xalq xo'jaligining moddiy boylik ishlab chiqaruvchi muhim tarmog'i sanaladi. Transport-xalq xo'jalik yuklari va yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga eltuvchi soxa. O'zbekistonda ishlovchilarning 4,6 foizi transport va aloqa soxasida mehnat qiladilar, investitsiyalarning ham 19,3 foizi shu soxaga to'g'ri keladi (2000 y.). Yuklar va odamlar tashish bir jihatdan ishlab chiqarish jarayoni bo'lsa, ikkinchi tomondan transport mahsulotidir. Transport yangi mahsulot yaratmaydi, balki moddiy ishlab chiqarishning boshqa tarmoqlari tomonidan yaratilgan mahsulotlarni bir joydan ikkinchi joyga olib boradi, muomila doirasida ishlab chiqarishni davom ettiradi, bu esa mahsulot xarajatlari miqdorida qiymatni oshishiga olib keladi. Yalpi transport xarajatlarining iste'molchi qo'lidagi mahsulotni to'la qiymatiga bo'lgan nisbati transport tarkibiy qismlarining koeffitsienti hisoblanadi. Iqtisodiyotni o'sishi bilan jamiyatning transportga bo'lgan ehtiyoji ortib boradi. Transport geografik (hududiy) mehnat taqsimotini tarkib toptirishi va rivojlantirishda moddiy texnika asos bo'lib xizmat qiladi. Transport tufayli iqtisodiy rayonlar ixtisoslashadi, xalq xo'jaligining barcha tarmoqlarida, turli soxalarda ularning birgalikda kompleks rivojlanishi ro'y beradi. N.N. Baranskiy bunday deb yozgan edi: "Rayonlar iqtisodiy ma'noda yagona bir butun xo'jalik tizimining ixtisoslashgan, differensiallashgan tarkibiy qismlari bo'lib ana shu tarkibiy qismlar o'rtasida ozmi-ko'pmi ayriboshlashsiz ularni tasavvur qilib bo'lmaydi, ya'ni yetarlicha taraqqiy etgan transportsiz tarkibiy qismlarni rivojlanishi mumkin emas". Agar tarixga nazar tashlasak "Buyuk ipak yo'li" ustida joylashgan O'rta Osiyo hududlarida iqtisodiyot, madaniyat, ma'naviyat yaxshi taraqqiy etgan edi. Keyinchalik, Yevropadan Hindistonga dengiz yo'lining ochilishi (XV asrda) bilan karvon yo'llarida karvonlar qatnamay qo'ydilar. Bu esa o'z navbatida O'rta Osiyo hududlarida iqtisodiyotni, hunarmandchilikni, madaniyatni rivojlanishiga salbiy ta'sir ko'rsatdi. Milliy iqtisodiyotni transportsiz rivojlantirish mumkin emas. Transport sanoat bilan qishloq xo'jaligi o'rtasidagi ishlab chiqarish aloqalarini, mamlakatning turli hududlari o'rtasidagi mahsulot almashinishini, uning tashqi savdosini ta'minlaydi. Yangi hududlarni o'zlashtirishdan oldin ularga transport yo'llari o'tkaziladi. Hozirgi zamon shaharlari xayotini transportsiz tasavvur kilib bo'lmaydi. Transportni aholi turmush sharoitini yaxshilashdagi va mamlakat mudofaa quvvatini mustaxkamlashdagi ahamiyati juda katta.

Transportning ishi haqida uning yuk tashish xajmiga karab fikr yuritish mumkin. Yuk tashish xajmi ma'lum vaqtda ma'lum masofaga tashilgan yuk miqdori bo'lib, u tonna kilometrda ifodalanadi.

Hozirgi davrimizda tashqi iqtisodiy aloqalar iqtisodiy va ilmiy-texnikaviy rivojlanishning qudratli jadallashtiruvchi omili bo'lib qoldi. Hozirgi vaqtda tashqi iqtisodiy aloqalar iqtisodiy va ilmiy-texnikaviy rivojlanishining qudratli jadallashtiruvchi bo'lib qoldi. Hozirgi kunda fan va texnika taraqqiyoti inqilobining eng yangi yutuqlarini egallash xalqaro mehnat taqsimotida chuqur va har tomonlama ishtirok etish bilan chambarchas bog'liqdir. Texnika taraqqiyoti asrida ilmiy ishlarni, tovarlar va xizmatlarni intensiv tarzda almashtirmasdan turib yashash, o'z mablag'laridan nooqilona foydalanish, vaqtni qo'ldan boy berish, sur'atni yo'qotish demakdir. Xalqaro mehnat taqsimotida ishtirok etish mamlakatimizni asosiy xalq xo'jalik vazifalarini xalq etish uchun anchagina qo'shimcha imkoniyatlar bilan ta'minlaydi. Eng avvalo tashqi iqtisodiy aloqalar ishlab chiqarishning eng samarali tarmoqlarda tashkil etish, ayni chog'da chet eldan keltirish foydalirok bo'lgan tovarlarni ishlab chiqaruvchi quvvatlarni kengaytirishdan voz kechish imkonini beradi. Tashqi iqtisodiy aloqalar ishlab chiqarishni konsentratsiyalashni va iqtisoslashtirishni chuqurlashtiradi, milliy chegaralarni ochib tashlaydi. Tashqi iqtisodiy faoliyat birgalikdagi tadqiqotlar va yechimlarni tashkil etish yo'li bilan ham, butun-butun tarmoqlar va ishlab chiqarishning zamonaviy texnika bilan juda tez qayta jixozlash bilan ham fan-texnika taraqqiyotini tezlashtirish imkonini beradi. Nixoyat tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish ijtimoiy vazifalarni muvaffaqiyatliroq xalq etish imkonini beradi.

2. O'zbekistonning asosiy transport tarmoqlari, ularning joylashishi va rivojlanishi. O'zbekistonda umum foydalanadigan yuk va yo'lovchilar tashuvchi transportning barcha turlari – temir yo'l, avtomobil, aviatsiya – havo yo'llari, shahar elektr transporti (tramvay, tro'lleybus, metropoliten), daryo, quvur transporti, osma arqon transporti rivoj topgan. 1999 yili mamlakat ichki yalpi mahsulotining 6,5% (1994 yilda 5,8%) transport tarmoqlariga (aloqa bilan birga) to'g'ri keldi. Transport tarmoqlarida band bo'lgan ishchi va hizmatchilarning o'rtacha yillik soni 298,3 ming kishini, jumladan temir yo'l transportida 60 ming dan ziyod,

suv transportida 0,6 ming, avtomobil, shahar elektr transporti, yuk ortish va tushirish korxonalarida 239,6 ming kishini tashkil etadi (2000 yil).

Respublika mustaqillikka erishgandan so'ng transportning xalq xo'jaligiga va aholiga xizmat ko'rsatishini tubdan yaxshilash va transportning boshqarish tizimini takomillashtirish maqsadida "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi (1991 yil 28 yanvar), "O'zbekiston avtomobil transporti" davlat aksionerlik korporatsiyasi (1994 yil 7 noyabr) va boshqa idoralar tashkil etildi.

Mamlakat transport korxonalari davlat ishtirokidagi aksionerlik kompaniyalari, korporatsiyalari, ochiq turdagi aksionerlik, ma'suliyati cheklangan jamiyatlarga, jamoa korxonalariga aylantirildi. Respublika avtotransport vositalarining bir qismi (avtobus, yuk va yengil mashinalar) jamoa xo'jaliklari, fuqarolarning mulki hisoblanadi.

Temir yo'l transporti. Xalq xo'jaligida temir yo'l transportining yo'lovchilar hamda yuk tashishdagi salmog'i katta. Xududi ulkan va katta qismi tekisliklardan iborat bo'lgan O'zbekiston uchun bu transport katta ahamiyatga ega. Temir yo'l transporti iqlimiy sharoitlar va yil fasllari qanday bo'lishiga qaramay hamma vaqt ishlayveradi. Hozirgi vaqtda mamlakatimizda temir yo'llarning umumiy uzunligi 6,8 ming km dan ortadi, shu jumladan umumiy foydalanilmaydigan (asosan sanoat korxonalariga tortilgan) temir yo'llarning uzunligi 3 ming km ni tashkil etadi. 353,6 km temir yo'llar elektrlashtirilgan.

O'zbekistonda dastlabki temir yo'l 1886 – 1888 yillarda Forob stansiyasidan Samarqandgacha o'tkazilgan (bu yo'l G'arbiy Zakaspiy temir yo'li nomi bilan 1880 yil noyabrdan 1886 yil dekabrgacha qurib bitkazilgan Krasnovodsk-Chorjuy temir yo'lining davomi). 1888 yil may oyida Amudaryo orqali 2,7 km uzunlikdagi yog'och ko'priki bitkazilishi bilan temir yo'l Samarqandgacha yotqizilib, poyezdlar qatnovi boshlandi. Keyinchalik bu yo'l 1895-1897 yillarda Ursatevsk stansiyasidan Qo'qongacha davom ettirildi. 1899 yili temir yo'l Toshkentgacha yetkazildi. 1906 yil yanvarda Toshkent – Orenburg temir yo'li ishga tushirildi. 1907 yilda Qoqon – Buxoro, 1913-1916 yillarda Farg'ona xalqa temir yo'lining Qoqon – Namangan – Andijon qismi, 1913-1915 yillarda Kugon - Amudaryo stansiyasi va Qarshi – Kitob shaharlariga qurildi. 1917 yilga qadar hozirgi O'zbekiston yerida temir yo'llarning uzunligi 1,1 ming km edi. Mustaqillikka yerishgandan so'ng O'zbekistonda temir yo'llar qurilishi yangi pallaga kirdi. Qo'ng'iroq-Beynov (410 km), Navoiy-Uchquduq-Nukus, Sulton Uvays-Nukus yo'nalishlarida temir yo'llarni ta'mirlash va elektrlashtirish boshlandi. O'rganch-Beruniy elektrlashtirilgan yangi temir yo'li qurilmoqda. 233 km li G'uzor-Boysun-Qumqurg'on temir yo'li qurilishi bu hududlarni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishda katta ahamiyatga ega.

Mamlakatimiz bir qator kushni davlatlardagi xalqaro yo'llar qurilishida ham faol ishtirok etib kelmoqda. Jumladan, mamlakat mustaqilligi va iqtisodiyoti uchun ulkan ahamiyatga ega bo'lgan Yevropa va Osiyo mamlakatlarini tutashtiradigan Transosiyo magistrali (Istanbul-Toshkent-Almati-Pekin) qurilishida ishtirok etmoqda. Qozog'istonda "Drujba" stansiyasi, Turkmanistonda Tajan-Saraxs va yeronda Saraxs-Mashxad qismlari qurilib foydalanishga topshirildi (1996 yil, 13 may) va yo'lda poyezdlar qatnovi boshlandi. Aynan 133 km li Tajan-Saraxs yo'lini qurishda O'zbekistonlik quruvchilarning hissasi katta bo'ldi.

O'zbekiston temir yo'llari kelajakda bu katta yo'lining markaziy bo'g'ini bo'lib qoladi. Bu yo'ldan Buxoro-Beynov orqali Yevropaga, Tajan-Saraxs orqali Yaqin sharq mamlakatlariga chiqish mumkin. "O'zbekiston temir yo'llari" 50 mingdan ortiq turli tiplardagi yuk vagoni va Germaniyada tayyorlangan refrejeratorlarga, 1450 yo'lovchilar tashiladigan vagonga ega. Tashiladigan yuklarning asosiy qismini qurilish materiallari (umumiy tashiladigan yuk xajmini 21%), paxta tolasi (13%), galla, sement, kimyoviy mahsulotlar va mineral o'g'itlar, ko'mir, sabzavot va boshqa xalq xo'jalik yuklari tashkil etadi (1999 yil).

Temir yo'llarni elektrlashtirish dastlab 1970 yilda Toshkent – Yangiyo'l uchastkasida boshlandi. Keyinchalik Xo'jakent-Sirdaryo liniyasi (148 km)da elektr poyezdlar qatnovi yo'lga qo'yildi. 2000 yilda elektrlashgan uchastkalar 353,6 km ni tashkil etdi. Germaniya bilan hamkorlikda Toshkent teplovoz tayyorlash zavodida yo'lovchilar vagonlarini keltirilgan tayyor qismlardan yig'ish, Yaponiya bilan hamkorlikda Toshkenda vagon ta'mirlash zavodi qurib ishga tushirildi (16.03.2001 y). Lakomotivlar saroyini yangilash loyixasi qiymati 60 mln AQSH dollarga teng bo'lgan mazkur loyixaning afzalligi shundaki, poyezdlarni o'rtacha og'irligi 17,3% ga oshadi, lakomotivlarni ta'mirlash sarfi 25% ga, elektr quvvati 15% ga teжалadi. Navoiy-Uchquduq-Nukus yo'nalishi qurilish qiymati 222,8 mln AQSH dollarga teng. G'uzor-Boysun-Qumqurg'on yo'nalishi qurilishi qiymati 948,8 mln AQSH dollarga teng (1991 yilgi narxlarda).

Ushbu loyixalar amalga oshirilishi natijasida kompaniyaning yillik daromadi 415 mln so'mga ko'paydi, qo'shimcha mingga yaqin yangi ish o'rinlari tashkil etildi. Mamlakat valyuta daromadlarining yillik o'sishi 9,9 mln AQSH dollariga oshgani holda xarajatlar yiliga 20 mln dollarga kamayadi. Valyuta mablag'larini tejash maqsadida "Eyvalekmaxsustemir- beton" hissadorlik jamiyati tomonidan 550 mln so'mlik temir beton shpallari, "Uztemiryo'lta'mir" ishlab chiqarish birlashmasida 800 mln so'mlik importbop

ehtiyot qismlar tayyorlanadi. Kompaniya bo'yicha shu yilning o'tgan oylarida 3,7 mln. dollardan ziyod valyuta tejab kolindi.

Avtomobil transporti. Respublika xalq xo'jaligining barcha tarmoqlari va mamlakat aholisining ehtiyojlarini qondirish darajasida rivojlangan avtomobil transportiga ega. Mamlakatimiz rivojlangan yo'l xo'jaligi va zamonaviy talablarga javob beradigan xalqaro, Respublika, maxalliy ahamiyatga ega bo'lgan avtomobil yo'llariga ega. Yo'l xo'jalik tarmoqlarida 34,5 ming ishchi va injener-tehnika xodim band (1999). 1992 yil 3 iyunda "Avtomobil yo'llari to'g'risida" O'zbekiston Respublikasi qonuni qabul qilindi.

1992 yil fevralda O'zbekiston avtomobil yo'llarini qurish va undan foydalanish davlat-aksionerlik-konserni (Uzavtoyo'l) tuzildi (1996-1997 yillarda vazirlik). Konsern tarkibida Qoraqalpog'iston Respublikasi va viloyatlar avtomobil yo'llari boshqarmalari, 162 ta tuman avtomobil yo'llari boshqarmalari, 532 ta yo'llarni asrash va ulardan foydalanish bo'limlari, "O'zyo'lloviya" respublika yo'l va inshootlar qurish, qayta qurish va ta'mirlash bo'yicha loyiha – qidiruv instituti, ko'priklar temir beton qurilmalari zavodi va boshqa korxonalar bor.

Vatan urushidan keyingi davrda ayniqsa so'nggi yillarda avtomobil transporti tez sur'atlar bilan taraqqiy etdi. Bir qancha beton yo'llar- Toshkent-Olmaliq yo'li, Farg'ona xalqa, Zarafshon va Qoraqalpog'iston traktlari va boshqa yo'llar qurildi. Bu yo'llar O'zbekiston Respublikasining ko'pgina viloyatlari va sanoat markazlarini kesib utadi. Bu trakt hozir Do'shanbe shahrigacha olib borilgan. Farg'ona xalqa yo'li vodiyni barcha viloyatlari va yirik shaharlarini bir-biri bilan bog'lab, katta iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi. Zarafshon trakti Samarqand, Buxoro viloyatlarini bir-biri bilan bog'lashdan tashqari Turkmaniston bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qilmoqda. Qoraqalpog'iston trakti muxtor respublika iqtisodiyotini ko'tarishda muhim rol o'ynamoqda. Bu traktning To'rtko'l shahridan boshlanib Amudaryoning o'ng oqimi bo'ylab Nukus shahri orqali Taxtakopriikka borishi maqsadga muvofiq bo'ldi. Buxoro-Gazli-Saxaxino avtomagistrali Qizilqum cho'lini kesib o'tadi. Bu yo'l respublika qorako'chiligi rivojlantirishda katta xizmat qilmoqda.

Vatan urushidan keyingi davrda ayniqsa so'nggi yillarda avtomobil transporti tez sur'atlar bilan taraqqiy etdi. Bir qancha beton yo'llar- Toshkent-Olmaliq yo'li, Farg'ona xalqa, Zarafshon va Qoraqalpog'iston traktlari va boshqa yo'llar qurildi. Bu yo'llar O'zbekiston Respublikasining ko'pgina viloyatlari va sanoat markazlarini kesib o'tadi. Bu trakt hozir Dushanbe shahrigacha olib borilgan. Farg'ona xalqa yo'li vodiyni barcha viloyatlari va yirik shaharlarini bir-biri bilan bog'lab, katta iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi.

Umumiy foydalanadigan temir yo'l transporti taraqqiyotining asosiy ko'rsatkichlari.

	1940	1960	1970	1980	1990	1993	1994	2006
Xalq xo'jaligi temir Yo'llar (foydalaniladigan temir yo'llar) uzunligi, jami ming km	-	3,13	4,9	6	6,6	6,6	6,6	7,0
Shu jumladan umumiy foydalaniladigan temir yo'llar uzunligi	1,91	2,33	3	3,4	3,5	3,5	3,7	4,0
Yuk oboroti, mlrd, t-km	3,3	18,3	35,9	61,3	56,5	41,1	18,9	18,1
Yuk jo'natish, mln, t	5,3	19,3	44	68,4	82,9	59,8	40	50,0
Yo'lovchi oboroti, mlrd, yo'lovchi-km.	2,1	1,9	2,7	4,2	3,9	5,8	5,7	2,5
Yo'lovchilar jo'natish, mln. kishi	10,7	5,2	11,5	19,1	14,6	18,6	22,7	14,3

Zarafshon trakti Samarqand, Buxoro viloyatlarini bir-biri bilan bog'lashdan tashqari Turkmaniston bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qilmoqda. Qoraqalpog'iston trakti muxtor respublika iqtisodiyotini ko'tarishda muhim rol o'ynamoqda. Bu traktning To'rtko'l shahridan boshlanib Amudaryoning

ung oqimi bo'ylab Nukus shahri orqali Taxtakop'p rikka borishi maqsadga muvofiq bo'ldi. Buxoro-Gazli-Sazaxino avtomagistrali Qizilqum cho'lini kesib o'tadi. Bu yo'l respublika qorako'lchiligini rivojlantirishda katta xizmat qilmoqda.

Toshkent-Qo'qon yo'li Qamchiq dovoni orqali poytaxtni qisqa masofada Farg'ona vodiysi bilan bog'laydi. Respublika mustaqillikka yerishgandan so'ng mavjud avtomobil yo'llarini xalqaro andozalarga moslash, yo'llarni saqlash va ta'mirlash, yangi barpo etilayotgan sanoat rayonlarini xalqaro magistrallar bilan bog'laydigan yo'llar qurilishi masalasiga e'tibor kuchaydi. Bu borada O'zbekiston Xitoy va Pokistonga chiqish imkoniyatini beradigan Termiz-Xirot-Karochi avtomobil yo'li qurilishida va ularni qayta qurishda o'z ulishi bilan qatnashmoqda.

Respublikaning o'zida Farg'ona vodiysi bilan Toshkent voxasini Qamchiq dovoni orqali bog'laydigan yirik avtomobil yo'li ta'mirlandi va ishga tushdi (2000 y) hamda Qo'ng'irot-Beynov avtomagistrali qurilishi jadal olib borilmoqda (1996 yilda boshlangan).

Avtomobil transporti taraqqiyotining asosiy ko'rsatkichlari.

	1940	1960	1970	1980	1990	1995	2006
Yuk oboroti, mln.t-km	151	2757	8756	18041	1991,5	12896	14100
Jumladan, umumiy foydalaniladigan avtomobil transportida, mln. t-km	8	747	2254,2	5437,5	5900,0	4000	2900
Tashilgan yuk, mln. t.	18,1	205,3	541,3	990,4	904	623,6	668,5
Jumladan, umumiy foydalaniladigan avtomobil transpor-tida mln.t.	0,4	54	126,1	293,8	283	231,4	411,2
Umumiy foydalanila-digan avtobuslarda tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi	8,8	346,8	1042,9	1876,6	2351,1	2242	1043,0
Yo'lovchilar tashish oboroti, mln. yo'lovchi-km	70	2382	7764,8	155779	70400	18600	39000

Avtomobil yo'llarining jami uzunligi 89 ming km dan ortiq. Shundan 74 ming km qattiq qoplamali yo'llardir. Farg'ona vodiysi va Toshkent viloyatida qattiq qoplamali avtomobil yo'llari ancha ko'p.

Kelajakda avtomobil transportining ravnaqi "Buyuk ipak yo'li"ning tiklanishi, ishga tushishi bilan bog'liq. O'zbekiston bu yo'l qurilishida faol ishtirok etmoqda (Andijon-Ush-Ergashtom-Qashqar).

Havo transporti. Bu transport turi transportning eng qimmat va shu bilan birga eng tez xarakatlanadigan hamda joy relefiga kam bog'liq bo'lgan turidir. Yo'lovchi tashishda, ayniqsa uzoq masofaga, xorijga tashishda, bironta ham transport havo transporti o'rnini bosa olmaydi. Xavo transporti ayniqsa shoshilinch va qimmatbaho yuklarni tashishda katta ahamiyatga ega.

O'zbekiston iqtisodiyotining rivojlanishida va iqtisodiy aloqalarni o'sishida havo transportining ro'li ortib bormoqda. Respublikamiz endilikda MDX ni yuzdan ortiq shahar va aholi manzilgoxlari bilan havo transporti orqali bog'langan. Toshkent aeroporti Sharqning havo darvozalaridan biridir.

Toshkentdan MDX dan tashqari London, Manchester, Frankfurt-mayn, Tel-Aviv, Jidda, Istambul, Karachi, Dehli, Kuala-Lumpur, Bangkok, Pekin, Afina, Amsterdam, Seul va Nyu-York shaharlariga muntazam avia reyslar tashkil etilgan.

1991-1999 yillarda xalqaro marshrutlarda tashilgan yo'lovchilar soni 30 mingdan 165 mingga yetdi (1999 yilda MDX mamlakatlari bo'yicha yo'lovchilar jami 1991 yildagi 6 mln kishidan 1,5 mln kishiga qadar kamaydi).

"O'zbekiston havo yo'llari" aviakompaniyasi xilma-xil tipdagi havo kemalariga ega. Qishloq xo'jalik ishlariga mo'ljallangan AN-2, maxalliy (respublika) havo yo'llarida qatnaydigan AN-24, YaK-40, xalqaro klassdagi IL-76, IL-62, IL-86, TU-154, A-310 kabi samoletlar, vertolet parkida MI-2, MI-8, KA-26 kabi mashinalar bor. Respublikada AN-2 samoliyeti, MI-2, MI-8, KA-26 vertoletlaridan iborat maxsus maqsadlardagi aviatsiya parki qishloq xo'jaligi, tibbiy sanitariya xizmati, meteoro'logiya, geologiya-qidiruv, gaz sanoati va boshqa soxalarda unumli ishlatilmoqda. 1996 yildan "Boing-757" va "Boing-764" samoletlari, maxalliy havo yo'llarida IL-114 samoletlaridan foydalanishga kirishildi. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy

avia kompaniyasi tarkibida 12 zamonaviy aeroport bor (Toshkent, Termiz, O'rganch, Farg'ona, Qarshi, Qo'qon shaharlarida). Toshkent, Samarqand aeroportlari xalqaro maqomga ega.

Uchquduqda jaxondagi eng ilg'or andozalarga mos keladigan katta aeroport qurishga tayyorgarlik boshlandi (1996 yil).

Suv transporti. Bu transport temir yo'l va avtomobil transportlaridan farq qilib, asosan jixozlanishi uchun uncha ko'p xarajat talab qilmaydigan tabiiy suv yo'llaridan foydalanadi. U yoqilg'ini ko'p ishlatmaydi va katta xajmdagi yuklarni tashish tannarxi pastroq. Hozirgi zamon kemalarining tezligi yuk tashuvchi poyezdlarning o'rtacha tezligiga barobar keladi.

Suv transporti dengiz va daryo transportiga bo'linadi va O'zbekiston transport tizimida suv transportining ahamiyati katta emas.

Suv transporti asosan Amudaryo kemachiligidan iborat. 1974 yilda kema va qayiqlar qatnaydigan suv yo'nalishlarining umumiy uzunligi 887 km edi. 1980 yilga kelib, O'zbekistonda suv yo'llarini umumiy uzunligi 2800 km ga yetdi. Amudaryo-Panj (Tojikiston) bandargoxidan Muynokka qadar paroxodlar qatnovi amalga oshiriladi. Daryo suvining kamayishi va Oro'l dengizining qurishi natijasida suv yo'llari keskin qisqardi. 1991 yil mayda O'zbekiston Respublikasida joylashgan daryo floti bo'linmalarini boshqarish tartibi qayta tashkil etildi. O'rta Osiyo paroxodchiligini O'zbekistondagi bo'linmalari negizida "Termiz daryo porti", "Xorazm daryo floti", "Qoraqalpog'iston daryo floti" ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi. Respublika daryo portida 150 ga yaqin teploxod, shuningdek barjalar, suzuvchi ekskavatorlar, port kranlari va boshqalar bor. Hozirda suv yo'llarini umumiy uzunligi 1000 km ga yaqin. Xalq xo'jaligi yuklari asosan Termiz-Xayraton (Afgoniston), Xujayli-Beruniy, Koratov-Taxiyatosh yo'nalishlarida tashiladi. 1999 yilda daryo flotida 152,7 ming tonna yuk tashildi (1985 yil 1212 ming t. 1990 yil 970 ming tonna).

Quvur transporti. O'zbekistonda birinchi 20 km uzunlikdagi neftprovod 1908 yil Chimyon neft konida Vannovsk (hoz. Oltiariq) neftni qayta ishlash zavodiga tortilgan. Keyinchalik Farg'ona vodiysi, Surxondaryo viloyatida yangi neft konlari ochilishi bilan transportning bu turi jadal rivojlantirildi. Neft konlaridan Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlariga umumiy uzunligi 228,5 km bo'lgan neftprovodlar qurildi. Respublikamiz janubida – Surxondaryo viloyatida 1947 yil Lalmikor-Qumqurg'on va 1969 yil Amudaryo-Amu-Zang liniyalari qurildi (umumiy uzunligi 40 km). Qashqadaryoda yangi neft konlari ochilganidan keyin 1977 yil G'arbiy-Toshlaq-Qashqadaryo stansiyasi (3,3 km), Shimoliy O'rta bo'lak-Oltiingurgurt zavodi (72 km) neftprovodlari ishga tushirildi.

O'zbekistonning barcha viloyat markazlariga gaz quvur yo'llari o'tkazilgan. Gaz quvurlari ichida Jarkok-Buxoro-Samarqand-Toshkent, Muborak-Toshkent trassalari juda muhimdir. O'zbekistondan Uralga (2100 km), Moskvaga (3500 km) o'tkazilgan gaz quvurlari diametrining kattaligi va uzunligi jihatidan dunyoda oldingi o'rinlardan birini egallaydi. Qishloq joylarni gaz va toza ichimlik suvi bilan ta'minlashni amalga oshirish natijasida quvur yo'llari uzunligi to'xtovsiz ortib bormoqda. Yangi-yangi yo'llar loyixalashtirilmoqda. Masalan, Qamchik dovoni orqali Angren-Xonobod neft quvur yo'li loyixalashtirilmoqda.

3.Tashqi iqtisodiy aloqalarning asosiy shakllari. Dunyoda hech bir mamlakat tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirmay yuksala olmaydi. Chunki har qanday iqtisodiy yuksak rivojlangan mamlakat ham o'zi ko'plab ishlab chiqarayotgan sanoat mahsulotlarini chetga sotishga, yetishmaydigan ayrim mahsulotlarni esa chetdan sotib olishga majbur bo'ladi. Dunyo mamlakatlari bir-birlari bilan juda xilma-xil tashqi iqtisodiy aloqalar olib boradilar.

O'zbekiston ham tashqi iqtisodiy aloqalar qilishda quyidagi xilma-xil shakllardan foydalanmoqda:

1. Tashqi savdo. Respublikamiz rivojlangan 14 ta, rivojlanayotgan 12 ta, o'tish davri iqtisodiyotiga ega bo'lgan 9 mamlakat bilan savdo aloqalariga ega (2000 yil). Ular orasida AQSH, Yaponiya, Germaniya, Buyuk Britaniya, Fransiya, Italiya rivojlanayotgan malakatlardan Turkiya, Pokiston, Xindiston, Indoneziya bor, shuningdek Xitoy, Bolgariya, Vengriya, Polsha, Ruminiya, Vetnam kabi mamlakatlar bilan an'anaviy savdo aloqalarini kengaytirib bormoqda. Isroil, Ispaniya, Lixtenshteyn, Gollandiya, Koreya, Singapur, Gonkong, BAA bilan ham savdo aloqalari yo'lga qo'yilgan. O'zbekistonga 30 dan ortiq mahsulot turi chetdan keltiriladi. Bug'doy, go'sht, sut mahsulotlari, saryog', shakar, moyli o'simliklar urug'lari va meva, choy, kofe, shirinliklar, kartoshka, farmatsevtika, mahsulotlari, kiyim-kechak, mahsulotlar, teleradio apparatura, mashinalar, uskunalar va jixozlar importning asosiy bandlarini tashkil etadi. Mamlakat chetdan oladigan jami tovarning 18,2% dan ko'prog'ini oziq-ovqat mahsulotlari tashkil etadi (1993 yilda 60%).

O'zbekiston xukumati ko'rgan chora tadbirlar natijasida respublikada 1994-99 yillarda g'alla yetishtirish keskin ko'paydi. Galla importi deyarli ikki marta, guruch importi 10 marta, umuman oziq-ovqat mahsulotlari importi 11,5 marta qisqardi. O'zbekistonning tashqi savdo balansi aktiv saldoga ega bo'lib bormoqda.

2. Moliya - kredit munosabatlari tobora kengaymoqda. AQSH, Germaniya, Turkiya, Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki katta xajmda eng yangi mashina va uskunalarni hamda texnologiyalar importini, qishloq xo'jalik mahsulotlarini markazlashtirgan holda xarid qilishni moliyalash, Ko'kdumalaq gaz-neft konini o'zlashtirish loyixalarini kreditlash bo'yicha bitimlarni imzoladi. Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki bilan Muruntov oltin konlaridan oltin, kumush va boshqa nodir metallarni ajratib olishga ixtisoslashgan "Zarafshon-Nyumont" O'zbekiston-AQSH qo'shma korxonasini qurilishini moliyalash va boshqa moliya mablag'larini muvofiqlashtirish bo'yicha bitimlar imzolandi.

3. Ilmiy - texnikaviy hamkorlik ayrim ilmiy-texnikaviy ishlarni birgalikda xal qilish, axborot tizimini chuqurlashtirish, ilmiy kadrlar tayyorlash borasidagi hamkorliklarni o'z ichiga oladi.

4. Xo'jalik korxonalarini birgalikda qurish, qo'shma korxonalar tashkil etish. Tashqi iqtisodiy aloqalarni bu shakli ham O'zbekistonda juda yaxshi rivojlangan. Asaka shahridagi avtomobil zavodi Janubiy Koreyaning DEU firmasi bilan hamkorlikda qurildi. Buxoroda Hindiston bilan birgalikda shifobaxsh o'tlardan dorilar tayyorlaydigan korxona, neftni qayta ishlash korxonasi, Bukada Turkiya bilan hamkorlikda qurilgan akkumulyator zavodi va boshqalar shu aloqa turiga misol bo'ladi.

5. Xalqaro turizm. Tashqi iqtisodiy aloqalarning bu shakliga ham e'tibor kuchaytirilgan. O'zbekiston o'zining tarixiy yodgorliklari, go'zal tabiati bilan ko'plab xorijlik sayyohlarni o'ziga tortmoqda. 2000 yilda 250 ming xorijlik sayyoh O'zbekistonga tashrif buyurdi.

4. O'zbekistonning tashqi iqtisodiy aloqalari-mustaqillik yillarida. O'zbekiston mustaqillikni qo'lga kiritgunga qadar mamlakatdagi tashqi iqtisodiy faoliyat sobiq ittifoqning tegishli vazirliklari ixtiyorida bo'lgan, o'sha davrlarda Respublika Vazirlari ichki xo'jalik aloqalarini amalga oshirish bilan chegaralanib qolgan edi. 80-yillarning ikkinchi yarmidan O'zbekistonda tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish bilan shug'ullanuvchi davlat tuzilmasi faoliyat ko'rsata boshladi.

O'zbekiston xorijiy mamlakatlar bilan mustaqil iqtisodiy hamkorlikni qo'lga kiritishga erishdi. Bu masala Respublika rivojining ustivor yo'nalishlaridan biri bo'lib qoldi. Bu yo'nalishda dastlab "O'z xorij savdo" birlashmasi faoliyat ko'rsatdi. Davlat buyurtmalarini bajargan va dotatsiyalar bilan qo'llab-quvvatlangan birlashma davlatga valyuta daromadi keltiradi. Uning negizida 1990 yil 12 iyulda O'zbekiston tashqi savdo va xorijiy aloqalar davlat komiteti tashkil etildi. 1992 yil 12 fevralda bu davlat komiteti tashqi iqtisodiy aloqalar vazirligiga aylantirildi. Tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va tartibga solishda Respublika Vazirlar Maxkamasining 1994 yil 17 noyabrda qabul qilgan "O'zbekiston Respublikasi tashqi iqtisodiy faoliyatining asosiy yo'nalishlari va yangi strategiyasi" nomli qaroriga asosan tashqi iqtisodiy aloqalar vazirligining ishi qayta tashkil etildi.

O'zbekiston Respublikasining tashqi iqtisodiy aloqalari sohasidagi yangi strategiyasi quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- a) eksport-import operatsiyalarini markazlashtirish;
- b) davlat ehtiyojlari uchun zarur tovarlarning eksport va importi ustidan nazoratni kuchaytirish;
- v) davlat uchun strategiyali muhim bo'lmagan tovarlar eksportini osonlashtirish;
- g) strategik muhim tovarlar eksportidan olinadigan valyuta tushumlarini nazorat qilishni kuchaytirish va boshqalar.

Prezidentimiz I.A.Karimov asarlarida bayon etilganidek, O'zbekiston mustaqillikning dastlabki yillaridanoq tashqi siyosiy va iqtisodiy aloqalarni shakllantirishda quyidagi asosiy tamoyillarga amal qilmoqda:

- 1) o'zaro manfaatlarni har tomonlama hisobga olgan holda davlat milliy manfaatlarini umumiyligi;

- 2) teng huquqli va o'zaro manfaatdorlik, boshqa davlatlarning ichki ishlariga aralashmaslik;
- 3) mafkuraviy qarashlardan qat'iy nazar hamkorlik uchun ochiqlik, umum-insoniylik fazilatlariga, tinchlik va xavfsizlikni saqlashga sodiqlik;
- 4) xalqaro huquq me'yorlarini davlat ichki me'yorlaridan ustivorligi;
- 5) tashqi aloqalarni ham ikki tomonlama, ham ko'p tomonlama kelishuvlar asosida rivojlantirish.

Mustaqil respublikaning tashqi iqtisodiy aloqalari soxasidagi yangi siyosati jaxondagi juda ko'p mamlakatlar bilan har tomonlama aloqalarni kengaytirishda o'z o'rnini topmoqda.

2005 yilida O'zbekistonning tashqi savdo xajmi 9,5 mlrd. dolarni tashkil etdi. Uning 3,3% dan ko'prog'i MDX va Boltiq bo'yi mamlakatlari, 63% boshqa mamlakatlar bilan olib borilgan savdo-sotiqqa to'g'ri keladi.

O'zbekistonda o'tkazilayotgan iqtisodiy isloxlarda xalqaro mehnat taqsimoti afzalliklaridan unumli foydalanilmoqda. Chet ellik sarmoyadrlar uchun qulay iqtisodiy huquqiy investitsiya yaratilmoqda. O'zbekistonda iqtisodiyotdagi ustivor loyixalarni amalga oshirish uchun jalb etilgan xorijiy investitsiyalar xajmi 1 mlrd dollarni tashkil etdi.

O'zbekistonning asosiy eksport-import mahsulotlari.

Eksport	1996	1999	2005	2006
Jami:	100	100	100	100
Shu jumladan, paxta tolasi	41,5	30,2	33,7	17,2
Kimyo maxsulotlari	2,6	3,5	5,3	5,6
Mashinasozlik	3,1	3,5	8,4	10,1
Qora va rangli metallar	3,8	4,7	9,2	12,9
Oziq-ovqat	4,9	7,1	3,8	7,9
Yoqilg'i, elektr-quvvat	6,5	12,7	11,5	13,1
Boshqa tovarlar	37,5	38,3	35,5	21,1
Import				
Jami:	100	100	100	100
Shu jumladan, oziq-ovqat maxsuloti	29,5	14,4	7,0	8,1
Mashinasozlik	35,9	49,0	43,3	40,3
Kimyo axsulotlari	12,5	12,8	13,6	15,0
Qora va rangli metallar	6,7	8,6	10,3	10,4
Yoqilg'i, elektr-quvvat	1,1	2,3	2,5	4,3
Boshqa tovarlar	14,3	12,8	12,9	21,8

Bular kompaniyalarni bevosita sarmoyasidir. Shuningdek uzoq muddatli va imtiyozli kreditlar ham olmoqda. Mamlakatimizda qisqa vaqtda xalqaro valyuta fondi, jaxon banki, xalqaro mehnat tashkil oti, Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki, xalqaro moliya korporatsiyasi, bojxona hamdo'stligi kengashi kabi iqtisodiy hamkorlik bo'yicha obro'li xalqaro tashkilotlar a'zoliciga qabul qilindi.

O'zbekiston paxtachilik mashinalari, to'qimachilik jixozlari, paxta tolasi, qorako'l terisi eksport qilishda MDX davlatlari orasida 1-o'rinda turadi (paxta tolasi eksport qilishda jaxonda AQSH dan keyingi 2-o'rinda). Respublikamiz hozirda chet elga 220 dan ortiq yirik korxonada tayyorlangan 130 ga yaqin hildagi mahsulotlarni chiqarmoqda.

Eksport uchun mahsulot tayyorlaydigan ayrim korxonalar jumlasiga Toshkent to'qimachilik mashinasozlik, Toshkent qishloq xo'jalik mashinasozligi, O'zbekiston kimyo mashinasozligi, Toshkent ekskavator, Andijon mashinasozligi, Chirchiq transformator, Toshkent kompressor, Gidrometpribor, Podyomnik, kabel zavodlari, Chirchiq elektro-kimyo kombinati, Asakadagi "Uzavto DEU" zavodi, Buxoro neftni qayta ishlash zavodi, Toshkentdagi samaletsozlik birlashmasi va boshqalar kiradi.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Mamlakat hayotida transportning ro'li qanday?
2. Transport moddiy ishlab chiqarishning boshqa tarmoqlaridan nima bilan farq qiladi?
3. O'zbekiston uchun transportning qaysi tarmoqlari yetakchi va nima uchun?
4. Mustaqillik yillarida qurilgan qaysi temir yo'llarni bilasiz?
5. "Buyuk ipak yo'li" haqida nima bilasiz?
6. O'zbekiston havo transporti orqali qaysi davlatlar bilan hamkorlik qilmoqda?
7. Tashqi iqtisodiy aloqalarning qanday shakllarini bilasiz?
8. Mustaqillik yillarida O'zbekistonning tashqi iqtisodiy aloqalarida qanday o'zgarishlar bo'ldi?
9. O'zbekistonning asosiy eksport-import mahsulotlari qaysilar?

ADABIYOTLAR

1. I.A. Karimov. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari.
– T.: «O'zbekiston», 2009.
2. Karimov. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: xavfsizlikka taxdid taraqqiyot kafolatlari va barqarorlik shartlari. – T.: O'zbekiston, 1997.
3. I.A. Karimov. O'zbekiston demokratik taraqqiyotning yangi bosqichida -T.: O'zbekiston, 2005.
4. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
5. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.
6. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – T.: "Yangi asr avlodi", 2008.
7. Soliyev A.S. va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. o'quv qo'llanma/mas'ul muharrir Z.Ahmadjonova. - T.: Universitet, 2003
8. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: "О'zbekiston milliy ensiklopediyasi" Давлат илмий нашриёти, 2006.
9. O'zbekiston Milliy ensiklopediyasi. 9-10-tom. -T.:2006.

O'zbekistonning iqtisodiy rayonlashtirilishi va iqtisodiy rayonlar ho'jaligiga umumiy ta'rif.

Reja:

1. O'zbekistonning ma'muriy-hududiy bo'linishi va iqtisodiy rayonlarini shakllanishi.
2. Iqtisodiy rayonlashtirishga asos buluvchi tamoyillar.
3. O'zbekistonning hozirgi iqtisodiy rayonlari setkasi va iqtisodiy rayonlarning xalq xo'jaligi majmualarini yanada takomillashtirish vazifalari.
4. Toshkent iqtisodiy rayoni xo'jaligi geografiyasi.

1.O'zbekistonning ma'muriy-hududiy bo'linishi va iqtisodiy rayonlarini shakllanishi. Oktabr to'ntarishidan avval O'zbekistonning hozirgi hududi ma'muriy jihatdan Turkiston general-gubernatorligi, Buxoro amirligi va Xiva xonligiga qarar edi. Ularning har biri ichki ma'muriy hududiy bo'linishiga ega bo'lgan. Masalan, Xiva xonligi 20 ta beklilik va boshqa ma'muriy birliklarga, Buxoro amirligi 28 ta beklilik, Turkiston general gubernatorligi esa viloyat, volost va qishloq jamoalariga bo'lingan edi.

Ma'muriy hududiy bo'linish o'sha vaqtda juda ko'p mayda birliklardan iborat bo'lib, ularni ajratishda xo'jalik xususiyatlari va aholining milliy tarkibi hisobga olinmagan edi.

Oktabr to'ntarishidan keyin O'rta Osiyoda milliy-ma'muriy birliklarni tuzish ishlari olib borildi. O'lka sovetlarining 1918 yil 30 aprelda bo'lib o'tgan 5 s'ezdi "Rossiya federatsiyasining Turkiston sovet respublikasi haqidagi nizomini tasdiqladi. Unda Turkistonning davlat tuzilishi va chegaralari belgilangan edi.

Turkiston Muxtor Sovet Sotsialistik Respublikasi 6 ta viloyatga: Sirdaryo, Samarqand, Farg'ona, Zakaspiy, Yettisuv, Amudaryo viloyatlariga bo'lingan edi. Viloyatlar o'z navbatida 30 ta uyezdga va 473 ta volostga ajratilgan edi.

1920 yil aprelida butun Xorazm sovetlarining qurultoyi bo'lib o'tdi. Bunda Xorazm Xalq Sovet Respublikasi tuzilganligi e'lon qilinib, uning hududi 28 ta rayonga ajratildi. 1928 yilga kelib esa 3 ta viloyatga: Qozoq-Qoraqalpog', Yangi O'rganch, Toshovuz viloyatlariga Xiva rayoniga bo'lindi. Viloyatlar o'z navbatida sho'ro (volostlar) ga ajratildi. 1920 yil oktabrda xalq vakillarining Butun Buxoro qurultoyi bo'lib utdi. Unda Buxoro Xalq Sovet Respublikasi tuzilganligi e'lon qilinib, uning hududi 15 ta viloyat, 58 ta tuman va 197 ta kentga bo'lindi.

1925 yil 29 yanvarda Respublikada yangi ma'muriy – iqtisodiy rayonlashtirish amalga oshirilib, Respublika 7 ta viloyatga: Samarqand, Toshkent, Farg'ona, Zarafshon, Surxondaryo, Qashqadaryo va Xorazm viloyatlariga ajratildi. Samarqand shahri Respublika poytaxti qilib tasdiqlandi.

1926 yilda Respublikada yangi ma'muriy - iqtisodiy rayonlashtirish amalga oshirilib 10 ta okrug tashkil qilindi.

Keyinchalik mavjud ma'muriy-hududiy bo'linishda ayrim o'zgarishlar bo'lib turdi. 1930 yilda Respublika poytaxti Samarqanddan Toshkentga ko'chirildi. 1936-yilda Qoraqalpog'iston Muxtor Respublikasi O'zbekiston tarkibiga kiritildi. 1937 yilda O'zbekiston Konstitutsiyasi qabul qilingach, Respublikaning ma'muriy-hududiy bo'linishi ma'muriy birliklarni yiriklashtirish va viloyatlar tuzish yo'lidan bordi. 1938 yilda Respublika tarkibida 5 ta viloyat: Buxoro, Samarqand, Toshkent, Farg'ona, Xorazm viloyatlari tashkil qilindi. 1941 yilda Andijon, Namangan va Surxondaryo viloyatlari, 1943 yilda Qashqadaryo viloyati, 1963 yilda Sirdaryo viloyati, 1973 yilda Jizzax viloyati va 1980 yilda Navoiy viloyati tashkil etildi.

Shunday qilib hozirgi kunda O'zbekiston Respublikasi hududi ma'muriy jihatdan Qoraqalpog'iston Respublikasi, 12 ta viloyat, 181 ta tumanga bo'lingan.

Respublikani ma'muriy-hududi birliklarga ajratish bilan birga uni iqtisodiy rayonlarga ajratish ham muhim ilmiy va amaliy ahamiyatga egadir.

Odatda Respublikaning kichik iqtisodiy rayonlari chegarasi asosan viloyatlar chegaralariga mos keladi. Chunki ishlab chiqaruvchi kuchlar majmui, ya'ni xo'jalik tarmoqlari korxonalarni bir-biriga bog'liq holda rejalashtirish, joylashtirish va rivojlantirish yirik ma'muriy bo'linishi (Respublika, viloyatlar) doirasida amalga oshirildi.

O'zbekistonning ayrim hududlari bir-birlaridan tabiiy, tarixiy va ijtimoiy - iqtisodiy sharoitlari bo'yicha farq qiladi. Bu hududlar bir yoki bir nechta xildagi mahsulotlar ishlab chiqarish yoki xizmat ko'rsatish sohasiga ixtisoslashib, o'z mahsulotlari bilan mamlakatning boshqa qismlarini ta'minlaydi, o'zida yetishmagan mahsulotlarini esa, uning o'rniga chetdan oladi. Shu tariqa mehnat natijalari ayriboshlanadiki bu bilan hududiy mehnat taqsimoti yuz beradi. Xududiy mehnat taqsimoti hududlarning ayrim xildagi mahsulotlari ishlab chiqarishga ixtisoslashuvining mustaxkamlashishi va shu mahsulotni boshqa hududlar bilan ayriboshlashidir. Xududlarning ixtisoslashishi - umumdavlat ahamiyatiga ega bo'lgan tarmoqning rivojlana olishida ifodalanadi.

Iqtisodiy rayon uchun quyidagi 2 belgi xos bo'ladi:

1. Ixtisoslashgan tarmoqlarga ega bo'ladi.

2. Xo'jaligi kompleks holda rivojlanadi.

Iqtisodiy rayonda ixtisoslashgan tarmoqlar bu rayonning iqtisodiy ijtimoiy rivojlanish darajasiga bog'liq bo'ladi. Rayon qancha yuksak rivojlangan bo'lsa, unda ixtisoslashgan tarmoqlar shuncha ko'p bo'ladi.

Xududlarning biror mahsulot (xizmat)lar ishlab chiqarishga ixtisoslashishi quyidagi holda shakllanadi:

- a) uning mahsuloti mamlakatning boshqa qismlaridan arzon bo'lsa;
- b) shu mahsulotni maxalliy ehtiyojlaridan ancha ortiq miqdorda ishlab chiqarish mumkin bo'lsa;
- v) shunday mahsulot ishlab chiqarish uchun resurslar va shart-sharoitlar bilan ta'minlangan bo'lsa;
- g) ishlab chiqarish mamlakat uchun zarur bo'lsa;
- d) geografik urni, shu jumladan transport tarmoqlariga nisbatan tutgan urni xususiyatlari imkon bersa.

Xududlarning ixtisoslashishi tarixan shakllanadi. Xo'jalikning rivojlanishi bilan u o'zgarishi ham mumkin. Masalan, Mingbuloq neft koni to'la quvvat bilan ishga tushsa Farg'ona iqtisodiy rayonining ixtisosligi o'zgaradi. Geografik yoki hududiy mehnat taqsimoti natijasida iqtisodiy rayonlar shakllanadi.

Iqtisodiy rayonlar- ishlab chiqarish ixtisosligi, o'ziga xos xo'jalik tarmoqlarining uyg'unligi, mustaxkam ichki aloqalari bilan ajralib turuvchi, shuningdek mamlakat iqtisodiyotidagi ro'li bilan boshqalardan ajralib turuvchi hududlardir.

Iqtisodiy rayondagi ishlab chiqarishning ayrimlari ixtisoslashgan tarmoqlarga mansub bo'ladi. Ulardan tashqari yordamchi tarmoqlar ham (ixtisoslashgan tarmoqlar tomonidan istemol qilinuvchi mahsulotlar ishlab chiqaruvchi tarmoqlar) bo'ladi. Aholiga xizmat ko'rsatuvchi tarmoqlar, yani mahsuloti shurayon aholisi tomonidan istemol qilinuvchi tarmoqlar ham mavjud bo'ladi. Bu tarmoqlar o'zaro aloqador bo'ladi.

2.Iqtisodiy rayonlashtirishga asos bo'luvchi tamoyillari. Iqtisodiy rayon mamlakatning xalq xo'jaligi tarmoqlari o'rtasida har tomonlama aloqa bog'laydigan, umumdavlat miqyosida o'ziga xos ixtisoslashgan hududiy ishlab chiqarish majmuasini o'z ichiga oluvchi bir qismidir. Iqtisodiy rayon malum ijtimoiy tuzumning iqtisodiy qonunlari ta'sirida tashkil topadi.

Iqtisodiy rayonlarning shakllanishi obektiv jarayon bo'lib, ularni ajratishda quyidagi 3 ta tamoyilga rioya qiladi:

1. Iqtisodiy tamoyil.
2. Milliy tamoyil,
3. Ma'muriy tamoyil.

Iqtisodiy tamoyil - shu iqtisodiy rayoninigi ixtisoslashgan tarmoqqa ega ekanligi, uning xo'jaligi kompleks holda rivojlanishi, ixtisoslashgan tarmoqlarni uzoq vaqt xom ashyolar bilan ta'minlaganligida aks etadi. Xududda ishlab chiqarilayotgan mahsulotni mamlakatning boshqa qismlarida ishlab chiqariladigan hududi shuningdek mahsulotdan arzonroqqa tushishi, ko'proq ishlab chiqarish imkoniyatlari muhim ahamiyat kasb etadi.

Iqtisodiy rayonlashtirishda **milliy tamoyil** ham O'zbekiston singari ko'p millatli mamlakat uchun katta ahamiyat kasb etadi.

Ma'lumki O'zbekistonda 120 dan ortiq millat va elat vakillari yashaydi. Shulardan 76 foizini o'zbeklar tashkil etadi. Bir qator millat vakillari (qoraqalpog'lar, qozoqlar, tojiklar, qirg'izlar, turkmanlar va b.) ayrim hududlarda tup-tup bo'lib yashaydilar.

Iqtisodiy rayonlarga ajratilayotgan paytda shu millat va elatlar manfaatiga zid ish qilmaslik kerak. Ularning an'anaviy xo'jalik tarmoqlari, milliy madaniyatlari rivojlantirishga e'tibor berish kerak. Milliy chegaralar, boshqa millat vakillari yashaydigan hududlarning chegaralari iqtisodiy rayonlar chegarasiga mos kelishi kerak. Iqtisodiy rayonlashtirishda ma'muriy chegaralarni ham hisobga olish lozim. Tumanlar, viloyatlar to'la bir iqtisodiy rayon ichida bo'lishi kerak. Iqtisodiy rayonlarning chegaralari ma'muriy chegaralarga mos bo'lishi shart. Bular **ma'muriy tamoyil** deb yuritiladi.

Iqtisodiy rayon xalq xo'jaligining rejali va mutanosib rivojlanishi iqtisodiy qonuniyatlar ta'sirida taraqqiy etmoqda. Ammo har bir iqtisodiy rayon o'zining yetakchi asosiy xo'jalik tarmoqlarigi ega. Bu xo'jalik tarmoqlari iqtisodiy rayonning asosiy qiyofasini, ravnaqi va mamlakat iqtisodiyotidagi ro'lini aks ettiradi.

Iqtisodiy rayonlashtirish - mamlakat hududining xalq xo'jaligi rivoji nuqtai nazaridan iqtisodiy qismlariga - rayonlarga ajratish deb tushunilishi mumkin. Iqtisodiy rayonlashtirish mamlakatning hududiy - iqtisodiy tarkibini aks ettiradi. Undagi asosiy omil hududiy ijtimoiy mehnat taqsimotidir. Bu taqsimot tufayli ayrim rayonlar ishlab chiqarishning ma'lum tarmoqlar bo'yicha ixtisoslashgan rayon doirasidagi va rayonlararo iqtisodiy aloqalar amalga oshadi. Rayonlashtirishning asosiy omillaridan biri transportdir.

Dunyodagi barcha davlatlarda milliy, siyosiy va ma'muriy-hududiy bo'linish rayonlashtirishni amalga oshirishda asosiy omillardan hisoblanadi. Iqtisodiy rayonlashtirish mamlakat hududiy mehnat taqsimoti, ayrim joylarning o'zlashtirish darajasi, aholi zichligi transport vositalarinig qay darajada rivojlanganligi, yirik shaharlar yoki iqtisodiy markazlarning bor yo'qligini hisobga olgan holda amalga oshiriladi.

3.O'zbekistonning hozirgi iqtisodiy rayonlari setkasi va iqtisodiy rayonlarning xalq xo'jaligi majmualarini yanada takomillashtirish vazifalari. O'zbekistonning xalq xo'jaligi tarkibiga, shuningdek odamlarning moddiy - manaviy turmush tarziga, Respublika tabiiy sharoiti va boyliklari qatorini uning iqtisodiy geografik o'rni ham jiddiy ta'sir ko'rsatadi.

Respublikaning ma'muriy-hududiy tuzilishi viloyatlar, tumanlar, shaharlar, qishloqlar, ovullar hamda Qoraqalpog'iston Respublikasidan tarkib topgan. Respublika tarkibiga quyidagi viloyatlar kiradi: Andijon, Buxoro, Jizzax, Navoiy, Namangan, Samarqand, Sirdaryo, Surxondaryo, Toshkent, Farg'ona, Xorazm, Qashqadaryo.

Markazlashgan rejalashtirish sharoitlarda Mintaqaviy rivoj mehnatning hududiy taqsimoti va ishlab chiqarish kuchlarining rivoji deb atalgan tushunchaga asoslangan edi. Sarmoyalar oqimining yo'nalishi, ixtisoslashuv va mehnatining hududiy taqsimoti Moskvadan turib belgilangan edi. O'zbekiston uchun bunday taqsimot tabiiy va xom ashyo resurslarining zaxiralariga binoan mehnatning mintaqalar bo'yicha bo'linishini

to'la ifodalamas edi. Birinchi navbatda qazib oluvchi sanoat va qishloq xo'jaligi xom ashyosini yetishtirishga asosiy e'tibor qaratilgan.

Iqtisodiy tamoyillariga asosan Respublika 6 ta mintaqaga bo'linadi,

Har bir mintaqada katta tabiiy-iqtisodiy salohiyatga ega, lekin ulardagi iqtisodiy - ijtimoiy taraqqiyot va inson taraqqiyoti darajasi bir xil emas. Barcha ko'rsatkichlar bo'yicha birinchilik shubhasiz Toshkent iqtisodiy mintaqasi mansub. Uning aholisini ko'p chiligini shaharlarda istiqomat qilishi, sanoat rivoji, ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzulmaning yuksak rivoji belgilaydi. Mazkur mintaqada bandlik darajasi va aholining moddiy farovonligi o'zga mintaqalarga nisbatan sezilarli darajada yuqoridir.

Respublika bo'yicha sanoat rivojining o'rtacha darajasiga nisbatan pasportiga Qoroqalpogiston Respublikasi (43.8), viloyatlardan Sirdaryo (40.5 foiz), Xorazm (34.5 foiz)da shakllangan. Respublikadagi mehnatga yaroqli aholining 1/4 qismidan ortig'i istiqomat qiluvchi mazkur mintaqalarga sanoat mahsulotlarining atiga 13.4 foizi, sanoat ishchi xodimlarining 14.8 foizi va asosiy fondlarning 17.6 foizi to'g'ri kelgan bir paytda, Toshkent va Farg'ona viloyatlarida mazkur ko'rsatkichlar mutanosib ravishda 22.3 foiz, 30.3 foizi, 29.3 foizi va 34.7 foizi darajasida bo'lgan. Toshkent shahar, Toshkent va Farg'ona viloyatlarga transport yalpi mahsulotining 30,4 foizi, aloqaning 48,4 foizi, savdo-sotiqning 41.7 foizi, ta'minotning 48,8 foizi, kapital mablag' kiritishlarning 37,5 foizi to'g'ri keladi. Shuningdek ularning ulushiga Respublika barcha asosiy fondlarining 35 foizi to'g'ri keladi. Shu jumladan 54,5 foizi sanoat asosiy fondlari, 35.1 foizi qurilish, 26.5 foizi transport, 48.3 foizi aloqa, 48.8 foizi moddiy texnika, ta'minoti, 38.9 foizi savdo va umumiy ovqatlanishga to'g'ri keladi.

Ishlab chiqariladigan soxada ham shunga o'xshash vaziyat shakllandi. Uning asosiy fondlarini 35.7 foizi mazkur viloyatga to'g'ri kelib, shu jumladan: kommunal xo'jaligining ulushi 42.3 foizni maishiy xizmat turlari bilan ta'minlash indeksi Toshkent shahri bo'yicha 1.56 foizni va Toshkent viloyatida 1.8 foizni tashkil etgan bir paytda, Qoroqalpog'istonda u 0.7 foizni va Surxondaryoda 0.4 foizni tashkil etadi.

Iqtisodiy rivojlantirishda yuqoridagi ko'rsatkichlar e'tiborga olinadi. Lekin ayrim xollarda turli ko'rsatkichlarga, masalan: tarixiy rivojlanish xususiyatlarga, ishlab chiqarish aloqalari, rivojlanish istiqbollari qarab Respublika ichida iqtisodiy rayonlar bitta emas, bir necha viloyatlarni ichiga olishi ham mumkin. Masalan, Farg'ona iqtisodiy rayoni. Shuningdek bundan boshqa sabablar ham bo'lishi mumkin. Jumladan, bazi viloyatlar sanoat jihatida yuqori darajada rivojlanmagan bo'lsa, uni alohida rayon sifatida ajratmay, xo'jalik ixtisosi o'xshash bo'lgan qo'shni viloyatlar bilan birlashtirish mumkin. Masalan: Mirzacho'l, Quyi Amudaryo iqtisodiy rayonlari. Umuman rejalashtirish xususan, ishlab chiqaruvchi kuchlarni rejalashtirish ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirish va rivojlantirishning samaradorligini oshirish uchun ma'muriy birliklar bilan hududiy ishlab chiqarish majmualari chegarasining mos kelishi eng maqbul holat hisoblanadi.

O'zbekistonning iqtisodiy rayonlashtirish masalalari bilan jumxuryatimiz olimlaridan Z. A. Akramov, K.N.Bedrinsev, A. Soliyev, N.G. Sapenko va boshqalar samarali shug'ullanganlar. Ular tuzgan setkaga asosan O'zbekiston 6 ta iqtisodiy rayonlarga bo'linadi. Ular quydagilardir:

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

Iqtisodiy rayonlar hududiga ko'ra, yoki aholisining soniga ko'ra, bir-biridan keskin farq qiladi. Aholi soni yoki hududining katta-kichikligi emas, balki xalq xo'jaligining kompleks rivojlanishi va ma'lum iqtisodlashgan tarmoqlarga ega ekanligi asosiy mezon bo'ladi.

Iqtisodiy rayonlar tarkibida 3 ta viloyat (Farg'ona iqtisodiy rayoni), 2 ta viloyat (Mirzacho'l, Buxoro-Navoiy, Quyi Amudaryo iqtisodiy rayonlari) yoki bitta viloyat (Samarqand, Qashqadaryo, Surxondaryo iqtisodiy rayonlari) bo'lishi mumkin. Iqtisodiy rayonlar setkasi vaqt o'tishi bilan o'zgarib qolishi ham mumkin. Masalan, yangi konlarning ochilishi bilan, yangi korxonalarning ishga solinishi bilan yangi ixtisosliklar shakllanishiga sabab bo'ladi va bu yangi iqtisodiy rayonlarning shakllanishiga olib keladi.

Chunki yangi-yangi xo'jalik tarmoqlarining shakllanishi iqtisodiy tez yuksalib borayotgan O'zbekiston uchun amalga oshishi mumkin bo'lgan oddiy xolga aylandi. Iqtisodiy rayonlar xalq xo'jalik majmualari mustaqillik yillarida takomillashtirilmoqda. Chunki sobiq sho'rolar davrida O'zbekiston xom ashyo bazasi sanaldi. Endi esa Respublika iqtisodiyoti uchun faqat paxta, pilla, qorako'l terisi, tabiiy gaz yoki rangli metall kerak bo'lib qolmasdan, balki zamonaviy mashinalar, don, meva, sut va go'sht singari mahsulotlar ham kerak.

Shuning uchun har bir hududning tabiiy iqtisodiy ijtimoiy va tarixiy xususiyatlarini hisobga olib iqtisodiy rayonlarning xalq xo'jalik majmualarini yanada takomillashtirish zarur. Bunda ko'p mehnat talab tarmoqlarni, dunyoning eng yirik mamlakatlari bilan zamonaviy texnologiyani jalb etib, qo'shma korxonalar barpo etish ishlariga alohida e'tibor berish kerak.

4. Toshkent iqtisodiy rayoni xo'jaligi geografiyasi. Toshkent iqtisodiy rayoni ma'muriy jihatdan Toshkent viloyatidan iborat bo'lib, uning maydoni 15.6 ming km², aholisi 5.5 mln. (2000 yil). U respublikaning shimoliy-sharqiy qismida, Surxondaryoning irmoqlari Chirchiq va Oxangaron daryolari okib o'tadigon vodiylarni egallaydi. Uning iqtisodiy geografik urni juda qulay. Bu qulaylik avvalo iqtisodiy rayonni Farg'ona vodiysi, Mirzachul va Zarafshon voxalari chorraxasidaligida, yana ham kattaroq qamrovda qaralsa, O'zbekistonning chorvachilik, paxtachilik tarkib topgan hududlarini Hamdo'stlikning Yevropa qismi, Qozog'iston hamda Sibir bilan bog'lanadigan temir yo'llarning Toshkent iqtisodiy rayoni ustidan o'tganligidadir. Shular tufayli Toshkent iqtisodiy rayoni o'ziga tutash hududlarni bir-biriga iqtisodiy bog'lovchi tugun hisoblanadi. Toshkent geografik urniga hos qulayliklar e'tiborga olinib O'zbekistonning poytaxti 1930 yilda Samarqanddan Toshkentga ko'chirildi. Poytaxtning shu shaharga ko'chirilishi bilan iqtisodiy rayonning iqtisodiy geografik o'rni yana ham yaxshilandi. Rayon yer yuzining tuzilishi (tog', tog' oldi, daryo vodiysi va tekislik)ning xilma-xilligi hamda sanoatning yuksalganligi qishloq xo'jaligi tarmoqlari tarkibiga jiddiy ta'sir etgan.

Rayonning tekislik qismi dengiz satxidan 250-450 metr balandga joylashgan Chirchiq va Oxangaron vodiylaridan iborat. Bu vodiylarning Sirdaryo tomon 100 km dan ortiq masofada bir maromda pasayib borishi sug'orib dehqonchilik yuritishni osonlashtiradi. Shu tufayli bu yerlardan uzoq zamonlardan buyon xo'jalik maqsadlarida foydalanib kelinadi. Endilikda tekisliklarning tabiiy ko'rinishi butkul o'zgargan. Tog' va tog' oldilarida yillik yogin miqdori 500-700 mm. Yog'inning bahorda ko'p bo'lishi ekinlarni, ayniqsa mevali daraxtlarni sug'ormay o'stirish imkonini beradi. Tog'lardagi oqib tushayotgan daryolardan faqat daraxtlarni sug'orishdagina emas, balki elektr quvvati olishda ham foydalanilmoqda. O'tmishda tog'lardagi o'rmonlardan palapartish foydalanib, ular nes-nobud qilingan. Natijada uzoq yillar davomida qaror topgan tabiat unsurlarining o'zaro aloqalariga jiddiy putur yetkazgan-endilikda tog' yon bag'irlarida kun ilishi bilanoq qorlar erib, yomg'ir suvlariga qo'shilib, sel hosil bo'lmoqda. Shuning uchun seldan saqlaydigan inshootlar va suv omborlari barpo qilinmoqda. Iqtisodiy rayon suv bilan yaxshi ta'minlangan. Suvga bo'lgan ehtiyojni asosan Chirchiq, Oxangaron daryolari qondiradi. Chirchiq daryosi Oxangaron daryosiga nisbatan sersuv va elektr quvvati imkoniyatlariga boy.

Iqtisodiy rayondagi Obikor maydonlarining 70 % ga yaqinini Chirchiq daryosi sug'oradi.

Chirchiq daryosi sug'orishdan tashqari Toshkent, Chirchiq, Yangi yo'l kabi yirik shaharlarning aholisini ham, ulardagi sanoat korxonalarini ham suv bilan ta'minlaydi. Chirchiq suvidan yanada samarali foydalanish maqsadida uning yuqori oqimida sig'imi 2 mlrd. Kub m. Bo'lgan Chorvoq suv ombori barpo etilgan.

Iqtisodiy rayonning ko'p qismida o'simliklarning o'sish muddati 200 kundan ortadi. Quyosh radiatsiyasi esa 4000-5000 darajaga yetadi. Iqlim sharoiti o'rta pishar paxta yetishtirishga, sabzovot ekinlaridan yiliga 2-3 marta, bedadan 4-5 marta xosil olishga imkon beradi, Shu bilan birga bahor va kuzda ba'zan kunlar to'satdan sovib ketib, mevali daraxtlar, xatto paxta ham sovuqdan zarar ko'radi.

Qazilma boyliklarning xilma-xilligi jihatdan birorta rayon Toshkent iqtisodiy rayonga teng kelolmaydi. Rayonda oltin, mis, qo'rg'oshin, marmar, shisha, ko'mir, oxaktosh konlari hamda boshqa konlar bor. Bu konlar aholi zich joylashgan hamda qishloq xo'jaligi rivojlangan nohiyalar yaqin ekanligidan iqtisodiy jihatdan muhim ahamiyat kasb etadi. Rayonning o'zida neft va gaz boyliklari yuk, ular Buxoro-Navoiy va Qashqadaryo iqtisodiy rayonlaridan keltiriladi.

Angren ko'mir xavzasi Toshkent iqtisodiy rayonidagi emas, balki butun Markaziy Osiyoda ham eng yirik ko'mir koni hisoblanadi. Ko'mir qatlamlari yer yuziga yaqin joylashgan va qatlamlar orasida alyuminiy, sement va keramika ishlab chiqarishda xom ashyo bo'la oladigan gilmoya ko'p uchraydi.

Aholisi va mehnat resurslari. Iqtisodiy rayon aholi sonining ko'pligi va ko'p millatliligi bilan respublikaning ko'p iqtisodiy rayonlaridan ajrab turadi. (Farg'ona iqtisodiy rayonidan keyin 2-o'rin).

Respublikamiz aholisining 20 foizidan ortig'i shu rayonda yashamoqda. Aholining milliy tarkibi xilma-xil bo'lib 40 dan ortiq millat vakillari orasida o'zbeklar eng ko'p salmoqqa ega (60 foiz).

Iqtisodiy rayonda shahar aholisining salmog'i 71.5 foizini tashkil etadi. Umumiy aholi sonidagi mehnatga yaroqlilar salmog'i bo'yicha Toshkent iqtisodiy rayoni Respublikadan oldinda turadi. Bu rayonda ishchi kuchlarining ma'lumoti darajasi ancha yuqoridir O'zbekistonda 15 va undan katta yoshdagi har ming kishiga hisoblaganda oliy va to'liqsiz oliy ma'lumotlilar 143 kishini tashkil etsa, har ming kishining 200

nafari o'rta maxsus ma'lumotli mutaxassislardan iborat (I. Karimov. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: xavfsizlikka taxdid barqarorlik shartlari va taraqqiyot kafolatlari. –T. O'zbekiston 1997 yil 255-bet) bo'lsa, respublikaning jami oliy va o'rta maxsus ma'lumotli mutaxassislarining deyarli yarmi shu iqtisodiy rayonda to'plangan. Mehnat zaxiralaridan foydalanish samaradorligi boshqa iqtisodiy rayonlardan ancha yuqori. Mavjud mehnat zaxiralari mazkur rayonda fantalab va malakali mutaxasislarni talab qiluvchi sanoat tarmoqlarini joylashtirish imkonini beradi. Bu yerda ham mehnat zaxiralaridan samarali foydalanish uchun iqtisodiy rayon ichida ularni qayta taqsimlash, aholi mayatniksimon xarakatlarini yanada keng rivojlantirish uchun sharoitni kengroq rivojlantirish zarur.

Xo'jaligining umumiy ta'rifi. Sanoat. Inqilobga qadar Toshkent iqtisodiy rayonining sanoati rivojlanish jihatidan Farg'ona vodiysidan keyin turar edi. Sanoat asosan qishloq xo'jalik xom ashyosiga, ko'proq paxtaga dastlabki ishlov beradigan korxonalardan iborat edi. Qishloq xo'jaligida paxta bilan birga g'alla, sholi, meva va uzum yetishtirilardi. Rayonda xilma-xil foydali qazilma konlari topilishi natijasida tog'-kon sanoati vujudga kelib, og'ir sanoatning jadal yuksalishiga imkoniyat tug'ildi. Sanoatning rivojlanganligi jihatidan rayon Respublikada birinchi o'ringa chiqib oldi.

Bunda:

- a) rayonning qulay iqtisodiy geografik urni;
- b) respublika poytaxti Toshkentning shu rayondaligi;
- v) foydalanish qulay bo'lgan gidroquvvat imkoniyatini mavjudligi
- g) xilma-xil foydali qazilmalar topilib, ishga solingani;
- d) urush yillarida sobiq ittifoqning g'arbiy rayonlaridan ko'chirib keltirilgan korxonalarining yarmidan ko'pi Toshkent viloyatiga joylashtirilganligi;
- e) chetdan malakali mutaxassislar shu rayonga keltirilgani muhim ro'l o'ynaydi;

Endilikda iqtisodiy rayon xo'jaligi ko'p tarmoqli bo'lib unda Respublikadagi 5 ta majmuaning hammasi tarkib topgan. Sanoatning respublikaga xos bo'lgan 100 ta tarmog'ining barchasi shu rayonda mavjud. Bu rayon Respublika yalpi sanoat mahsulotining deyarli 40 foizini beradi. Yalpi sanoat mahsulotining 2/3 qismi og'ir sanoatga to'g'ri keladi. Yengil va oziq ovqat sanoatlari ham boshqa barcha rayonlardagidan ko'ra yuksak rivojlangan.

Rayon xalq xo'jaligining barcha tarmoqlarida xom ashyo tayyorlashdan tortib, to tayyor mahsulot ishlab chiqarishgacha bo'lgan barcha bosqichlar bajariladi. Yoqilg'i energetika majmui yaxshi rivoj topgan, Majmua negizida elektro-energetika sanoati tashkil etadi. Elektr quvvati Chirchiq-Buzsuv pog'onali sharsharasi quvvatiga, Angiren qo'ng'ir ko'miri va Buxoro-Navoiy hamda Qashqadaryo iqtisodiy rayonlaridan keltirilgan tabiiy gazga asoslanadi.

Rangdor metallurgiya rayonining eng yuksak rivojlangan sanoat majmuasidir. Respublikada ishlab chiqarilayotgan qora metallurgiya mahsulotining hammasini, rangdor metallarning ishlab chiqarish aloqasi hamda joylashuviga muvofiq Toshkent -Chirchiq-Yangiyo'l, Angren-Olmaliq sanoat rayonlari vujudga kelgan. Angren-Olmaliq sanoat rayonida mis yeritish zavodi va Olmaliq qo'rg'oshin-rux kombinati ishlab turibdi. Chirchiq kombinatida ishlab chiqariladigan mahsulot turi 100 xildan ortadi. Sun'iy tola yetqazib beruvchi kampro'laktam zavodi ham shu shaharda joylashgan qora metallurgiya sanoatining yirik korxonasi Toshkent iqtisodiy rayonidagi Bekobod metallurgiya zavodidir. Uning xom ashyosi asosan temir-tersakdir. Zavodda 3 ta marten pechi, prokat sehi, metall qo'yadigan termik seh va bir qancha yordamchi korxonalar bor. Bu yerda 1999 yilda 367.2 ming tonna po'lat va 321.8 ming tonna tayyor prokat ishlab chiqarildi.

Mashinasozlik asosan paxtachilik majmuini mehanizatsiyalashga mo'ljallab ixtisoslashgan. Uning korxonalari Toshkent qishloq xo'jaligi mashinasozlik zavodi, Toshkent traktor zavodi, O'zbekiston qishloq-xo'jalik mashinasozligi, Chirchiq qishloq xo'jalik mashinasozlik zavodlaridir.

Toshkent qishloq xo'jalik mashinasozligi zavodi paxta terish mashinalari yetqazib beradigan birdan-bir zavoddir. Toshkent to'qimachilik mashinasozligi, Toshkent ekskavator, paxtachilik asbobsozligi zavodlari ana shunday yirik korxonalardir. Elektrotehnika ("Toshkent kabel", Chirchiqdagi "Transformator", Toshkentdagi "Elektrotehnika" zavodlari) va kimyo mashinasozligi (Toshkentdagi "Kompressor" va Chirchiqdagi O'zbekiston kimyo mashinasozligi zavodlari) ham muhim o'rinni egallaydi. Iqtisodiy rayonning kimyo sanoati ham paxtachilik majmui bilan bog'liq holda rivojlanib bormoqda. Asosiy markazlari Chirchiq, Toshkent va Olmaliq shaharlari bo'lib, asosan mineral o'g'itlar, turli ximikatlar ishlab chiqarishga alohida e'tibor beradi. Keyingi paytda maishiy kimyo mahsulotlari ishlab chiqarish (Olmaliq), lak va bo'yoqlar ishlab chiqarish (Toshkent) kengayib bormoqda. Hozirda bu iqtisodiy rayonda plastmassadan xilma-xil bejirim badiiy bezak, uy-ro'zg'or buyumlari ishlab chiqaruvchi O'zbekiston - Italiya qo'shma korxonasi faoliyat olib bormoqda (Toshkent), eng yirik sanoat ishlab chiqarish tarmoqlaridan biri qurilish materiallari sanoatidir. Respublikamiz mustaqillikka yerishgach qurilishlar ko'lami misilsiz kengaydi va mazkur sanoat mahsulotlariga bo'lgan ehtiyoj yanada kuchaydi.

Sement ishlab chiqarish dastlab Bekobod shahrida 1926 yilda yo'lga qo'yilgan bo'lsa, keyinchalik Angren (1947 yil) va Oxangaron. (1961) shaharlarida ham sement korxonalari qad ko'tardi. Bu korxonalarda sementdan tashqari shifer, asbotsement quvurlar va boshqa mahsulotlar ham ishlab chiqariladi. Rayonda, shuningdek sopol mahsulotlari (Angren), oyna, marmar va boshqa qurilish materiallariga ishlov berish (Gazalkent) va ko'plab g'isht zavodlari bor. Respublikada ishlab chiqariladigan temir-beton konstruksiyalarini, tayyor yirik panelli uylarning qismlarining yarmini Toshkent iqtisodiy rayoni ishlab chiqarmoqda (Toshkent, Chirchiq, Olmaliq va boshqa shaharlarda).

Toshkent iqtisodiy rayonida yengil oziq-ovqat sanoatining 130 dan ortiq korxonalari bor. Yengil sanoat asosan qishloq xo'jalik mahsulotlarini qayta ishlash bilan bog'liq. Ular orasida paxta tozalash sanoati (Yangiyo'l, Pskent, Alimkent, Chinoz, Bo'ka, Bekobod va b.q.), lub sanoati alohida ajralib turadi (Respublikadagi 11 ta lub zavodning hammasi shu yerda joylashgan).

Tayyor mahsulot ishlab chiqaruvchi korxonalardan Toshkent to'qimachilik kombinati, "Malika" trikotaj firmasi, "Yo'lduz" ishlab chiqarish birlashmasi, Olmaliq gilam fabrikasi, Toshkent, Chirchiq va Yangiyo'ldagi poyafzal korxonalarini alohida ta'kidlash joiz.

Oziq-ovqat sanoatining go'sht, sut, o'simlik moyi, konserva, kandolat, un-non, sharob, alkogolsiz ichimliklar ishlab chiqarish kabi tarmoq korxonalari mavjud. Ular asosan Toshkent, Olmaliq, Angren, Bekobod, Chirchiq, Yangiyo'l, Qibray, Oxangaron kabi shaharlarga joylashgan. Mustaqillik yillarida Toshkent iqtisodiy rayonida 30 dan ortiq xorijiy Davlat investorlari bilan hamkorlikda 180 ga yaqin qo'shma korxonalar bunyod etildi.

Olmaliqdagi "Albo", Chirchiqdagi "Veskaf", Qibraydagi "Mediz", Toshkentdagi "UzBAT", "UzItalmatorxolding", "UzDEU elektroniks" singari korxonalar xozirda o'z mahsulotlarini eksportga ham chiqarishmoqda. Mazkur iqtisodiy rayonda qo'shma korxonalar tarmog'ini kengaytirish uchun barcha imkoniyatlar mavjud.

Qishloq xo'jaligi. Bu tarmoq ham samarador tarmoq sanaladi. Toshkent iqtisodiy rayoni sabzavot, meva, kanop, don ekinlari yetishtirishda Respublikada yetakchi o'rinni egallaydi. O'zbekistonda yetishtiriladigan paxtani 7.5 foizi, sholini 11.0 foizi, kartoshkani 26.6 foizi, sabzavotni 24.0 foizi, xo'l mevani 10 foizi, uzumni 5.6 foizi shu rayonga to'g'ri keladi.

Toshkent iqtisodiy rayonning yalpi ekin maydonlari 343.8 ming ga bo'lib, shundan 301.6 ming ga sug'oriladigan yerlardir.

Toshkent iqtisodiy rayonning chorvachiligi go'sht-sut yetishtirishga ixtisoslashgan. Qoramollar, cho'chqa va parrandalar shahar atroflarida, maxsus chorvachilik majmualarida, qo'y va echkilar esa tog'li rayonlarda va tog' etaklarida boqiladi. Sug'oriladigan hududlarda ipak qurti boqiladi, sun'iy suv xavzalarida baliqchilik yaxshi yo'lga qo'yilgan.

Transporti. Mazkur rayonda transport yaxshi rivojlangan. Respublikamizning bosh transport tuguni bo'lgan Toshkent shahri bu borada katta ahamiyat kasb etadi. Temir yo'l, avtomobil va havo transportlari yetakchi mavqeni egallagan. Temir yo'llarning ko'p qismi elektrlashtirilgan. Avtomobil yo'llarining aksariyati qattiq koplamali yo'llardir. Iqtisodiy rayonda quvur va elektron transportlari ham bor. Markaziy Osiyodagi yagona metropoliten ishlab turibdi.

Farg'ona vodiysini O'zbekistonning boshqa hududlari bilan bog'lovchi Qamchiq dovoni qurilib ishga tushgach, Toshkent iqtisodiy rayonining transport ahamiyati yanada ortdi.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Iqtisodiy rayon deganda nimani tushunasiz?
2. Iqtisodiy rayon qanday shakllanadi?
3. Iqtisodiy rayonlashtirish uchun qanday tamoillar asos bo'ladi?
4. O'zbekistonning hozirgi iqtisodiy rayonlari haqida nimani bilasiz?
5. Toshkent iqtisodiy rayoni sanoati geografiyasi haqida nimani bilasiz?
6. Toshkent iqtisodiy rayoni qishloq xo'jaligi haqida-chi?
7. Iqtisodiy rayonning iqtisoslashgan tarmog'i qanday aniqlanadi

ADABIYOTLAR

1. Каримов И. А. Юксак маънавият - енгилмас куч. – Т.: "Маънавият", 2008Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004
2. G. Asanov, M. Nabixonov, I. Safarov. O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy jugrofiyasi: Pedagogika Oliy o'quv yurtlarining talabalari uchun ukuv qo'llanmasi.-T.: O'qituvchi, 1994.

3. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O'quv qo'llanma. – T.: “Yangi asr avlodi”, 2008.
4. Soliyev A.S. va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. o'quv qo'llanma/mas'ul muharrir Z.Ahmadjonova. - T.: Universitet, 2003
5. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “O'zbekiston milliy ensiklopediyasi” Davlat ilmiy nashriёти, 2006.