

K.E.Xidraliyev., L.K.Karshibayeva

**TRANSPORT, SANOAT VA QISHLOQ XO'JALIGI
GEOGRAFIYASI**

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

Xidraliyev K.E., Karshibayeva L.K.

**TRANSPORT, SANOAT VA QISHLOQ XO‘JALIGI
GEOGRAFIYASI**

5110500-“Geografiya o‘qitish metodikasi” ta‘lim yo‘nalishi talabalari uchun darslik

Guliston – 2020

**UDK 332.01
BBK 65.4**

Mazkur darslikda har bir davlatning iqtisodiy rivojlanishi uchun zarur bo’lgan moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlari-transport, sanoat va qishloq xo’jaligining shakllanishi, rivojlanishi, hududiy joylashuvi xususiyatlari, tarmoqlar tarkibi va qonuniyatlari, asosiy muammolari, tarmoqlarning bozor mexanizmlari asosida rivojlanish asoslari, tarmoqlarga xos tushuncha va jarayonlar kabi masalalar qamrab olingan. Shuningdek, ishlab chiqarish tarmoqlarini shakllanish va rivojlanish bosqichlari, ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etish shakllari, ishlab chiqarishni joylashtirishga ta’sir etuvchi omillar, zamonaviy transport tarmoqlari, sanoatni rivojlantirish asoslari, qishloq xo’jaligi rayonlari tiplari o’ziga xos misollar asosida berilgan.

Учебник охватывает основные отрасли материального производства, которые необходимы для экономического развития каждого государства. Уделено внимание-формирование, развития и регионального расположения, структуру и закономерности, основные проблемы, развития на основы рыночного механизма, связанное понятие и процессы-транспорта, промышленности и сельского хозяйства. Также приведены этапов становления и развития отрасли производства, формы социальной организации производства, факторов влияющих на размещение производства, современных транспортных сетей, основы развития промышленности, типов сельскохозяйственных регионов на основании особых примеров.

The textbook covers the main branches of material production that are necessary for the economic development of every state-transport, industry and agriculture, the characteristics of the formation, development and regional location, the structure and laws of networks, the main problems, the foundations of the development of industries, specific concepts and processes. Examples of stages of formation and development of manufacturing industries, forms of social organization of production, factors affecting the location of production, modern transport networks, bases of industrial development, types of agricultural regions are also given.

Taqrizchilar:

**Geografiya fanlari doktori, professor
Kamilova Nilufar QarshiboYevna. O’zMU**

**Geografiya fanlari nomzodi, dotsent
Safarova Nasiba Eronqulovna. Nizomiy nomidagi TDPU**

© “Universitet” 2020 y.
SO’Z BOSHI

Davlatlar ijtimoiy, iqtisodiy taraqqiyotida muhim ahamiyatga ega bo’lgan, ishlab chiqarish tarmoqlari-transport, sanoat va qishloq xo’jaligi, har qanday davlatning iqtisodiy rivojlanishi holatini ko’rsatib beruvchi asosiy ko’rsatkichlar bo’lib hisoblanadi.

Ushbu tarmoqlarni biron bir mintaqada joylashtirish uchun avvalo, ularning o'ziga xos xususiyatlarini, ularning rivojlanishiga ta'sir etuvchi omillarni aniq bilish talab etiladi. Mazkur darslikda transport, sanoat va qishloq xo'jaligining shakllanishi, rivojlanishi, hududiy joylashuvi xususiyatlari va qonuniyatlari, asosiy muammolari kabi masalalar ham qamrab olingan.

Farovon hayotimizning "Yo'l xaritasi" hisoblangan, O'zbekiston Respublikasini 2017-2021 yillarda rivojlantirishning Harakatlar strategiyasini uchinchi ustuvor yo'nalishida-(Iqtisodiyotni yanada rivojlantirish va liberallashtirish)-qo'yilgan vazifalar asosida Respublikamiz transport, sanoat va qishloq xo'jaligini ustuvor rivojlantirish dolzarb ekanligini ko'rishimiz mumkin. Bu jarayon natijalari, O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SHavkat Mirziyoevning 2020 yil Oliy majlisga murojaatnomasida ham chuqur ko'rib chiqilgan. Ushbu doirada, Respublikamizning bu tarmoqlaridagi o'zgarishlar o'rganilib, dunyo davlatlaridagi mavjud tarmoqlar bilan qisman solishtirilgan. Shuningdek, ishlab chiqarish tarmoqlarini shakllanish va rivojlanish bosqichlari, ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etish shakllari, ishlab chiqarishni joylashtirishga ta'sir etuvchi omillar, zamonaviy transport tarmoqlari, sanoatni rivojlantirish asoslari, qishloq xo'jaligi rayonlari tiplari o'ziga xos misollar asosida berilgan.

Jumladan, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarining xususiyatlari, tarmoqlarning joylashtirish va rivojlantirishda zarur bo'lgan omillar va qonuniyatlar, tarmoqlarning geografiyasi, kelib chiqish va shakllanish xususiyatlari, hududlar bo'ylab tarqalishi, rayonlashtirish tamoyillari, tarmoqlarning iqtisodiyotdagi ahamiyati va ulushi, tarmoqlarda fan-texnika taraqqiyoti natijasida vujudga kelayotgan o'zgarishlar, tarmoqlar ishlab chiqarishi va ekologik muammolar masalasi, tarmoqlarni bozor ta'moyillari asosida shakllantirish, joylashtirish va rivojlantirish mexanizmi o'rganilgan.

Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi ham jamiyat haqidagi fandır. Hamma fanlardagi kabi bu fanda ham, har bir voqea va hodisalarni o'rganishda unga avvalo falsafiy nuqtai nazar bilan yondashish kerak. Bu fan ham shu metodga tayanadi. SHuningdek, mazkur fan iqtisodiy-ijtimoiy geografiya, tabiiy geografiya, iqtisodiyot nazariyasi, mintaqaviy iqtisodiyot, ekologiya, demografiya, matematika, tarix, siyosatshunoslik, kartografiya fanlari bilan bir qator yo'nalishlarda hamkorlik qilayotganligi misollar asosida yoritilgan. Umuman, o'rganilayotgan xo'jalik tarmoqlari iqtisodiy va ijtimoiy geografianing eng asosiy mavzusi hisoblanadi.

Mazkur darslikda ba'zi juziy kamchiliklar, munozarali qarashlar va atamalar uchrashi mumkin. SHunga ko'ra darslik haqidagi fikr-mulohazalarini bildirgan hamkasblarga mualliflar o'z minnatdorchiliklarini bildiradilar.

**Manzilimiz: 707012. Guliston shahri, IV mavze, Universitet,
«Ekologiya va geografiya» kafedrası.**

1-MODUL. "TRANSPORT, SANOAT VA QISHLOQ XO'JALIGI GEOGRAFIYASI" KURSI MAZMUNI. ISHLAB CHIQRISH TARMOQLARINING SHAKLLANISHI VA ULARNI IJTIMOIIY TASHKIL ETISH SHAKLLARI

1.1. "Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi" fani maqsadi va vazifasi. Ob'ekti va predmeti, boshqa fanlar bilan aloqadorligi, asosiy tushuncha va qonuniyatlari

Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi fani, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining ma'lum makon va zamonda hududiy muammolarini, joylashish, iqtisoslashish va rivojlanish qonuniyatlarini o'rganadi. Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi xalq xo'jaligining (iqtisodiyotning) muhim tarkibiy qismlaridir. Ular jamiyat taraqqiyoti uchun zarur bo'lgan turli xil mahsulotlarni ishlab chiqaradi va iste'molchiga yetkazib beradi. Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi iqtisodiy va ijtimoiy geografik masalalarni o'rganishda yetakchi o'rinni egallaydi.

Umuman, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi-bugungi kunning dolzarb mavzusi hisoblanib, o'ziga xos rivojlanish mexanizmiga, istiqbollarga, muammolariga ega. Xususan bu yirik masala butun dunyo, ayrim davlatlar va hududlarning-transport, sanoat va qishloq xo'jaligini va ular bilan uzviy bog'liq bo'lgan xalqaro iqtisodiy aloqalar sohasini ham qamrab oladi. Bu masalani o'rganish bilan biz har bir xo'jalik tarmoqlarining jamiyat hayotida tutgan o'rni, rivojlanish va joylashish xususiyatlarini, ularning atrof-muhitga ta'siri haqida etarlicha tushuncha olamiz.

Fanning ob'ekti-har bir davlatning iqtisodiy rivojlanishi uchun zarur bo'lgan moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlari-transport, sanoat va qishloq xo'jaligi va bu tarmoqlarining joylashuv xususiyatlari, ishlab chiqarish mexanizmi, rivojlanish masalalari va soha oldidagi muammolar. Ushbu doirada qaraydigan bo'lsak, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi-moddiy ishlab chiqarish faoliyatining barcha turlari majmuasidir. Buning asosida mahsulotlar, energiya shaklidagi moddiy ne'matlar yaratiladi va bir joydan ikkinchi joyga tashiladi, saqlanadi, navlarga ajratiladi, qadoqlanadi, o'rab bog'lanadi, joylanadi va muomala sohasidagi vazifalar amalga oshiriladi. Bizga ma'lumki **transport**-moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlaridan biri sifatida, xalq-xo'jaligining "qon tomiri" hisoblanib, xalq xo'jaligi va aholining yuklarga bo'lgan ehtiyojlarini, yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga harakatlanishini o'z vaqtida muttasil ta'minlab turadi. **Sanoat**-ham moddiy ishlab chiqarishning eng yirik etakchi tarmoqlaridan bo'lib, unda mehnat qurollari (vositalari), mehnat buyumlari va xalq iste'mol tovarlarining ko'pchilik qismi yaratiladi. Shuningdek, **qishloq-xo'jaligi**-ham moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlaridan biri bo'lib, aholini oziq-ovqat mahsulotlari bilan va sanoatni (oziq-ovqat va engil sanoatlarni) xom ashyo bilan ta'minlaydi.

Fanning predmeti-transport, sanoat va qishloq xo'jaligi, uning ichki tarmoqlar tarkibi, ishlab chiqarish mexanizmi, joylashuv xususiyatlari va rivojlanish masalalari va soha oldidagi muammolarni ilmiy-nazariy jihatdan o'rganish, tahlil qilish va yoritish. Agar kengroq e'tibor bersak, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi-iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning muhim tarmoqlaridan hisoblanib-transport, sanoat va qishloq xo'jaligi va ularning ichki tarmoqlarini shakllanish, rivojlanish va hududiy joylashish xususiyatlari, qonuniyatlari, muammolari kabi masalalarni o'rganadi.

Fanning maqsadi-moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlari hisoblangan transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tizimining o'ziga xos xususiyatlari, hududiy joylashuv shakllari, rivojlanish darajasi, ularni tarmoqlarining asosiy jihatlari, sanoat hududiy joylashuvi natijasida hosil bo'ladigan turli shakllar va ishlab chiqarishning rivojlanishida muhim rol o'ynovchi omillar haqida to'laroq bilim berishdir.

Fanning vazifalari:

-transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tizimining asosiy tarmoqlarining xususiyatlarini aniqlash;

- tarmoqlarning joylashtirish va rivojlantirishda zarur bo'lgan omillar va qonuniyatlarni o'rganish va tahlil qilish;
- transport, uning turlari, sanoat va qishloq xo'jaligi, ularning tarmoqlarini o'rganish;
- tarmoqlarni o'rganilish tarixini yoritish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasida qo'llaniluvchi tadqiqot usullarini o'rganish va tahlil qilish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasidagi atamalarni o'rganish;
- transport turlari, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarining kelib chiqish va shakllanish xususiyatlarini o'rganish;
- sanoatni hududlar bo'ylab tarqalishini tahlil qilish;
- qishloq xo'jaligini rayonlashtirish tamoyillarini o'rganish;
- transport turlari, ularni hududiy tarqalish xususiyatlarini tahlil qilish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarini o'rganishning ilmiy va amaliy ahamiyatini yoritish;
- tarmoqlarning iqtisodiyotdagi ahamiyati va ulushini o'rganish;
- ishlab chiqarish tarmoqlarini shakllanish va rivojlanish bosqichlarini o'rganish;
- ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etish shakllarini o'rganish va tahlil etish;
- ishlab chiqarishni joylashtirishga ta'sir etuvchi omillarni yoritish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarida fan-texnika taraqqiyoti natijasida vujudga kelayotgan o'zgarishlarni ilmiy jihatdan o'rganish va yoritish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishi va ekologik muammolar masalasini o'rganish;
- transport, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarini bozor ta'moyillari asosida shakllantirish, joylashtirish va rivojlantirish mexanizmini o'rganish va asoslash.

Transport (lotincha so'zdan olingan bo'lib-transporto-tashiyman ma'nosini anglatadi)-xalq xo'jaligining (iqtisodiyotning) yuk va yo'lovchi tashish tarmog'idir. Transportning boshqa ishlab chiqaruvchi sohalaridan farqi shundaki, u yangi mahsulot yaratmaydi, balki ishlab chiqarilgan boylikni iste'molga etkazadi. Transport yordamida sohalar, soha ichidagi tarmoqlar, tarmoq ichidagi korxonalar, hududlararo ishlab chiqarish, bir-biri bilan bog'lanib, ishlab chiqarish jarayoni maromida borishi uchun barcha sharoitlar yaratiladi. Transport ishlab chiqarish bilan iste'mol o'rtasidagi aloqani ta'minlaydi. Ishchi kuchi, mehnat qurollari va mehnat buyumlarini bir joydan ikkinchi joyga ko'chirib, jami iste'mol mahsuloti ko'lamiga ta'sir ko'rsatadi. Agar kengroq e'tibor bersak, transport quyidagi aloqalarni oqilona yo'lga qo'ya oladi:

- sanoat va qishloq xo'jaligi o'rtasida;
- ishlab chiqarish va xom-ashyo o'rtasida;
- ishlab chiqaruvchi va iste'molchi o'rtasida.

Haqiqatdan ham, transport vositalari yordamida boyliklar bir joydan ikkinchi joyga ko'chirilishi natijasida iste'molga yaqinlashadi, iste'mol qiymatining tashkil topishi tezlashadi. Transport vositalarining o'ziga xos xususiyatlari ulardan moddiy va nomoddiy ishlab chiqarishning hamma sohalarida keng ko'lamda foydalanish zaruratini keltirib chiqaradi. Transport vositalaridan foydalanish mahsulot ishlab chiqarish va uni realizatsiya qilish (sotish) uchun sarflanadigan vaqtni qisqartiradi, mehnat unumdorligini oshiradi, mahsulot tannarxini kamaytiradi.

Transport vositalaridan unumli foydalanish-yo'llar qurish, transport turlarining yuk tashish qobiliyatini oshirish, transport turlarining tezligini oshirish, ta'mir ishlarini

muntazam ravishda olib borish, yo‘l xo‘jaligi ixtiyoridagi texnikani takomillashtirish va ulardan unumli foydalanish demakdir. Kuzatishlar avtomobilning yuk ko‘tarish qobiliyati qattiq qoplamali yo‘llarda, qattiq qoplamasiz yo‘llardagiga nisbatan 25-80 %, tezligi 2-3 marta oshishini, yonilg‘i sarfini esa 2 marta kamayishini ko‘rsatadi. Shuning uchun xo‘jaliklararo va xo‘jalik ichidagi yo‘llarni rekonstruksiyalash (qayta ta‘mirlash) va o‘z muddatida ta‘mirlash, yo‘l qurilishini kengaytirish va qishloq xo‘jaligini yanada intensiv rivojlantirish uchun real sharoitlar yaratadi.

Transportning asosiy turlari temir yo‘l, dengiz, daryo, avtomobil, havo, truboprovod, elektron va ot-ulov hisoblanib, ular birgalikda yagona transport tizimini shakllantirgan. Bu tizim o‘ziga xos geografiyaga ega bo‘lib, ob‘ektiv va sub‘ektiv omillar asosida vujudga kelgan. Jumladan, jahon temir yo‘liga dastlab 1825 yili Angliyada asos solingan. Rossiyada 1837 yil, O‘zbekistonda esa 1890 (ba‘zi manbalarda 1888 yil berilgan) yil asos solingan. Temir yo‘l qurish 1970 yillargacha jahonda juda tez o‘tdi. Hozirda temir yo‘lni yuk va yo‘lovchi tashishdagi salmog‘i kamaygan bo‘lsada, u quruqlik transportining muhim tarmog‘idir. Jahon temir yo‘l turi XX asrning boshida asosan shakllangan bo‘lib, hozirda uning umumiy uzunligi taxminan 1,2 mln. km atrofida. Jahonda tashiladigan jami yukning taxminan 16 %, yo‘lovchining 11 % temir yo‘l transportida tashiladi.

Avtomobil transporti-XX asr transporti hisoblanadi. Bu transport istalgan tomonga bora oladigan eng qulay transportdir. U yuklarni yo‘lda tushirib ortmay bevosita iste‘molchiga to‘g‘ri etkazib bera oladi. Avtomobil transporti sanoat va qishloq xo‘jalik korxonalarini magistral transport bilan bog‘laydi. SHahar atrofida va qisqa masofaga yuk tashishda eng afzal transport hisoblanadi. SHuningdek tog‘ oldi va tog‘li rayonlar uchun katta ahamiyatga ega. Avtomobil yo‘llarining uzunligi tobora ortib bormoqda va hozirda 28 mln. km ga yaqinlashdi.

Quvur transportida asosan tabiiy gaz, neft, suv va sut (Avstriya, SHvetsiya tog‘ yaylovlarida), issiqlik (paravoy) tashiladi. Quvur transportining ish unumi quvurning yo‘g‘onligi, materialning sifatiga, gaz va neftning qanday bosim bilan harakatlanishiga bog‘liq. FTI (fan texnika inqilobi) yutuqlari hozirda 120 va hatto undan ortiq atmosfera bosimi yaratish va shunga chidamli quvurlar ishlab chiqarish imkonini bermoqda.

Lekin atmosfera bosimiga eng chidamli quvurlarda tabiiy gaz va neft tashish faqat ayrim rivojlangan mamlakatlarga xos bo‘lib, ko‘plab rivojlanayotgan mamlakatlarda bu ko‘rsatkich juda past. Masalan, O‘zbekistonda quvur transportida hozircha bosim taxminan 40 atmosferadan oshmayapti (xonadonlarimizdagi gaz quvurlarida bosim 0,5-2 atmosfera). Jahonda quvur transportining (neft va gaz quvurlari) umumiy uzunligi taxminan 2 mln. km dan ortiq. Jahonda tashiladigan barcha yukning 11 % quvur transportiga to‘g‘ri keladi.

Elektron transport yangi, eng yosh va ahamiyati tez o‘tib borayotgan transport tarmog‘idir. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda yaxshi taraqqiy etgan. Lekin ayrim rivojlanayotgan mamlakatlarda, ayniqsa, qoloq Afrika mamlakatlarida endi shakllanayotgan yoki butunlay shakllanmagan transport turidir. Elektron transportda elektr energiyasi, tovush (telefon), tasvir (internet) va turli xil belgilar tashiladi. Radio hamda teleto‘lqin faks ham tashiladi. Mazkur transport turining rivojlanganlik darajasi jahon mamlakatlarining iqtisodiy rivojlanish darajasiga bog‘liq. Elektr stansiyalarining (GES, IES, AES) bir-biriga ulanishi natijasida energetika tizimi hosil bo‘ladi, ya‘ni elektron transport vujudga keladi. Biroq mamlakat yoki regiondagi (mamlakatlararo) ES

larning o‘zaro tutashishidan, ya’ni birlashtirilishidan YAES (yagona energetika sistemasi) hosil bo‘ladi.

Suv transporti, quruqlik transportidan farq qilib, jihozlanishi uchun ko‘p xarajat talab qilmaydi, tabiiy suv yo‘llaridan foydalanadi. U yoqilg‘ini ko‘p ishlatmaydi. Yuk tashish tannarxi temir va avto transportga nisbatan ancha arzon, lekin harakat tezligi past, yuk tashish mavsumiy, suv yo‘lining yo‘nalishi hamma vaqt ham zaruriy yo‘nalishlarga to‘g‘ri kelavermaydi. FTI sababli suv transportining bu salbiy tomonlari kamayib bormoqda. Masalan, zamonaviy kemalarning tezligi ortib bormoqda.

Suv transporti dengiz va daryo transportiga bo‘linadi. Dengiz transporti jahon transport sistemasining (tizimining) juda muhim tarkibiy qismi bo‘lib, shu transportning rivojlanishi tufayli Dunyo okeani qit‘alarini bir-biridan ajratib turuvchi emas, balki bog‘lab turuvchi vositaga aylandi. Jahonda xalqaro tashiladigan butun yuklarning 62 %, yo‘lovchining 0,5 % dengiz transportida tashiladi. Dengizda yuk tashish 2 xil bo‘ladi:

-chet mamlakatlarga yuk tashish;

-kobotaj (o‘z mamlakati portlari orasida) yuk tashish.

Kobotaj 2 xil bo‘ladi:

1) katta kobotaj-turli dengizlar orqali yuk tashish;

2) kichik kobotaj-bir dengizda yoki yonma-yon dengizda yuk tashish.

Suv transportida tashiladigan yuk evaziga olinadigan kira haqi **fraxt** deyiladi. Kemalar har xil yuklarni tashiydigan universal (keng qamrovli) kemalardan va maxsus kemalardan-(yog‘och-taxta tashuvchi, konteyner tashuvchi, refrijerator (xolodilnik qurilmalari o‘rnatilgan kemalar), neft va suyultirilgan gaz tashuvchi (tanker), ko‘mir va ruda tashuvchi kemalardan iborat. Dengiz transporti xalqaro savdoning deyarli 80 % ini amalga oshiradi.

Aviatsiya-transportning eng tez, eng qimmat va joy relefiga bog‘liq bo‘lmagan turidir. Dastlabki “samolyotni” 1885 yil rus dengiz ofitseri A.F.Mojayskiy ixtiro qildi. U bug‘ dvigatelli birinchi samolyot bo‘lib, podsho tomonidan qo‘llab-quvvatlanmadi. Ikkinchi samolyotni 1903 yil amerikalik aka-uka Raytlar yaratdi (kerosin bilan ishlaydigan). Mazkur samolyot 32 m ga uchgan. ”Avis” so‘zi lotincha “qush” demakdir. Havo transportining ahamiyati yil sayin ortib bormoqda. Masalan, 1948 yil havo transportida 20 mln yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, hozirda taxminan 1,5 mlrddan ortiq yo‘lovchi tashiladi. Umumiy holda jahon yo‘lovchi tashish miqdorining 20 % ushbu transport hissasiga to‘g‘ri keladi. Dastlabki samolyot bug‘ dvigatelli bo‘lsa, hozirda turbovintli va reaktiv samolyotlar qatnamoqda. Havo yo‘llarining umumiy uzunligi 8 mln km ga cho‘zilgan.

Bizga ma’lumki, sanoat-bu ijtimoiy-iqtisodiy kategoriyadir. Sanoat ob’ektiv reallik (borliq) ning in’ikosi va yuksak umumlashmasidir. Uning alohida tarmoq, ya’ni ijtimoiy ishlab chiqarishning alohida sohasi bo‘lib yuzaga kelishi ishlab chiqarish kuchlari va ijtimoiy mehnat taqsimotining rivoji bilan tarixiy jihatdan bog‘liqdir. Sanoat ob’ektiv borliqning muhim hodisalari qatorida, ma’lum davr (vaqt va fazo) da dunyoga kelgan, muayyan qonun va qoidalar asosida rivojlangan, ma’lum miqdor va sifatlarga, zaruriyat va imkoniyatlarga ega bo‘lgan hamda ziddiyatlar qurboni ham bo‘lgan.

Sanoat oddiy texnik va texnologik ishlab chiqarishdan, murakkab mashinasozlikgacha bo‘lgan yo‘lni bosib o‘tdi. XVII-XIX-asrlardagi sanoat inqilobi sanoat taraqqiyotining yangi bosqichini boshlab berdi. XVIII asr oxirida J.Uatt tomonidan bug‘ mashinasining ixtiro qilinishi turli mahsulotlar ishlab chiqaruvchi yirik

korxonalarining ishga tushirilishiga yordam berdi. Sanoatda 450 mln. dan ko'proq aholi band. Bu ko'rsatkich dunyo qishloq xo'jaligida ishlayotganlarga nisbatan 3 marta kam.

Sanoat asosan ishlab beruvchi va undiruvchi (tog'-kon) tarmoqlardan iborat. Tarmoqlar paydo bo'lish davriga ko'ra, 3 guruhga bo'linadi:

-eski tarmoqlar (ko'mir, metallurgiya, to'qimachilik, oziq-ovqat, kemasozlik, kimyo sanoatining ayrim tarmoqlari);

-yangi tarmoqlar (avtomobil, aviatsiya, neft, o'rmon, kimyo, alyuminiy ishlab chiqarish, plastmassa, sintetik kauchuk, sun'iy tolalar ishlab chiqarish va boshqalar);

-eng yangi tarmoqlar (robotsozlik, aerokosmika, organik sintez, mikrobiologiya sanoati va boshqalar).

O'zbekiston sanoati ham o'z taraqqiyoti jarayonida bir qator bosqichlarni bosib o'tgan. Eng avvalo, uy sanoati ("ona qornidagi sanoat"), so'ngra, hunarmandchilik, ya'ni xonaki sanoat, kooperatsiya, manufaktura, fabrika, zavod kabi shakllari yuzaga kelgan. Bu erda hunarmandchilikning juda ko'p turlari, ya'ni kulolchilik, duradgorchilik, tosh-tarashlik, binokorlik, o'ymakorlik, kashtado'zlik, ko'ncilik, to'quvchilik va tikuvchilik, temirchilik, misgarlik va zargarlik, degrezlik (cho'yanni eritib undan turli buyumlar ishlab chiqarish), rixtagarlik (quymoq-rangli metallardan turli buyumlar quyish-masalan mis, bronza va hokazolar), zardo'zlik, bo'yoqchilik, tunukaso'zlik va boshqalar keng tarqalgan.

Bu erda hunarmandchilik ("xonaki sanoat") bronza asrida dehqonchilikdan ajralib chiqqan. Milodning dastlabki asrlarida hozirgi O'zbekiston hududida anchagina hunarmandchilik markazlari tashkil topgan. IX-X asrlarda ip, mato, gilam bo'yicha Xiva va SHosh, mis va temirdan aslaha, pichoq tayyorlash bo'yicha Farg'ona, shoyi matolar, shisha mahsulotlar tayyorlash bo'yicha Buxoro dunyoga tanilgan. XII-XIII asrlarda rivojlanish pasayib, Temuriylar davlatining vujudga kelishi bilan hunarmandchilik yana rivoj topgan. Buxoro, Samarqand, Xiva, Toshkent, Shahrisabz kabi shaharlarning ishlab chiqarish munosabatlarida hunarmandchilik alohida ahamiyat kasb etgan. XIX asr oxiriga kelib, O'zbekistonda hunarmandchilikning 30 ga yaqin turi rivoj topgan. XX asr boshlarida esa hunarmandchilikning asosiy qismi artellarga, keyinchalik zavod va fabrikalarga, badiiy buyumlar korxonalariga aylantirilgan.

XVIII asrning 1760-1770-yillarida Angliyada ro'y bergan sanoat to'ntarilishidan keyin, O'zbekistonda asta-sekin manufakturalardan mashinalashgan industriyaga o'tish boshlandi. Xomashyoga birlamchi ishlov beradigan sanoat sohalari (paxta tozalash, ipak tortish, vino, konserva, moy zavodlari) vujudga keldi. XX asrda O'zbekiston sanoatida juda katta o'zgarishlar ro'y berdi. Agar asr boshlarida sanoat mahsulotining eng muhim turlaridan 5-10 xili (paxta tolasi, xom ipak, o'simlik moyi, uzum vinosi, g'isht, ganch va boshqalar) ishlab chiqarilgan bo'lsa, hozirgi paytda yuzlab-minglab turlari tayyorlanmoqda¹.

Sanoat taraqqiyotining muhim qonuniyatlaridan biri sanoat xodimlarining madaniy-texnikaviy, ma'naviy-ma'rifiy darajasining o'sishi, ishlab chiqarish malakasi va tajribasining tinmay oshib borishidir. Sanoat mamlakat mudofa qobiliyatining moddiy bazasi, tinchlik va barqarorlikni saqlashning muhim omili, qo'shni mamlakatlar mustaqilligini, hamkorligi va birdamligini ta'minlovchi muhim sohadir. Sanoat shunday tarmoqki, barcha mamlakatlarning siyosiy, iqtisodiy va tashkiliy intilishlari, ularning xo'jalik jihatdan birlashishi, ya'ni iqtisodiy integratsiya tavsifida o'z ifodasini topadi. Natijada barcha mamlakatlarning tabiiy, mehnat va moliyaviy resurslaridan, fan-texnikaning barcha yutuqlaridan oqilona foydalanish imkoniyatlari

¹ A.Ortiqov. «Sanoat iqtisodiyoti» (darslik). –T.: TDIU. 2004.

yuzaga keladi.

Sanoat, ayniqsa og'ir sanoat butun ijtimoiy ishlab chiqarishni idustlashtirish muammolarini hal etish kalitidir. Mehnatni ijtimoiy tashkil etishning eng oliy turi—konsentratsiyaning yuqori darajasi bilan, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni uyg'unlashtirish asosida ijtimoiy ishlab chiqarishni tashkillashtirishning ilg'or usullari—ixtisoslashtirish, kooperativlashtirish va kombinatlashtirish ham sanoat sohasida hukmronlik qiladi va yaxshi samaralar beradi.

Ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotni jadallashtirishni ta'minlovchi buyuk harakatlantiruvchi kuch—bu raqobat (erkin raqobat), ya'ni bellashuv, raqiblar kurashi ham sanoat sohasida rivoj topadi. Ilg'or texnika va texnologiyalardan foydalanish, materiallarning yangi turlarini yaratish, mehnat unumdorligini oshirish, ishlab chiqarishdagi mahsulotlarning raqobatbardoshligini yuqori darajaga ko'tarish, ishlab chiqarishning boshqa bir qator texnik-iqtisodiy ko'rsatkichlarini yaxshilash asosida uning samaradorligini ko'tarish uchun harakat va boshqa mehnat an'analari ham avvalo, sanoat sohasida vujudga keldi va kelmoqda.

O'zbekistonda mustaqillikning afzalliklari va Davlatning iqtisodiy siyosati sanoatning etakchi o'rnini yanada oshirmoqda. Islohotlarning asosiy yo'nalishlari va ularning echimini topish dastavval sanoat sohasida amalga oshirilmoqda va yaxshi samara bermoqda. Respublikamizda 2018 yil YaIM tarkibida sanoat-31,3% tashkil etgan. Ushbu doirada ijtimoiy-iqtisodiy islohatlar negizida, qisqa qilib aytganda ishlab chiqarish doirasida quyidagi jarayonlar amalga oshirilib **borilmoqda**:

-Ishlab chiqarishni modernizatsiyalash-ishlab chiqarishni zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlash, tarkibiy jihatdan texnik va texnologik qayta tuzish, ishlab chiqarishni ma'naviy jihatdan yangilash;

-Tarkibiy o'zgarishlar-iqtisodiyotning muhim tarmoqlarini rivojlantirish, yangi o'zak tarmoqlarni barpo etish, samarali va mustaqil iqtisodiyotni shakllantirish;

-Diversifikatsiya-korporatsiya va tarmoqlar faoliyat sohaslarini kengaytirish, mahsulot va xizmat turlarini yangilash, mahsulot va xizmat turlarini ko'paytirish;

-Mahalliyashtirish-ishlab chiqarish jarayonida mahalliy xomashyo va resurslardan kengroq foydalanish, milliy korxonalar uchun butlovchi qismlarni mahalliy ishlab chiqaruvchilar tomonidan etkazib berish, importni qisqartirish evaziga valyuta resurslarini tejash.

Ishlab chiqarish kuchlari va munosabatlari taraqqiyotida sanoatning tarixiy roli beqiyosdir. Shu sababli uning rivoji va samaradorligi qanchalik yuqori bo'lsa, davlatning mavqei shunchalik kuchli bo'ladi va aholi turmush darajasi yanada yaxshilanib boradi. Sanoat va ayniqsa uning eng muhim sohasi bo'lgan og'ir sanoat, har qanday mamlakatda kengaytirilgan takror ishlab chiqarishning asosi hisoblanadi. U moddiy texnika vositalarini o'zi va boshqa tarmoqlar uchun takror ishlab chiqarish bilan bir vaqtda jamiyat a'zolari o'rtasidagi ijtimoiy ishlab chiqarish munosabatlarini takomillashtirib boradi.

Hozirda Respublikamizda, sanoat qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishini qayta qurishning negizi ham hisoblanadi. Uni yangi texnika bilan ta'minlash orqali, dehqon va fermer xo'jaligini iqtisodiy va madaniy jihatdan yuqori darajaga ko'tarishga, shahar bilan qishloq o'rtasidagi muhim tafovutni yo'qotishga, dehqon va fermer mehnatini industrial mehnatga aylantirishga yordam beradi.

Barcha mamlakatlarning siyosiy, iqtisodiy va tashkiliy intilishlari, ularning xo‘jalik jihatdan hamkorligi sanoat sohasida ham o‘z ifodasini topadi. Davlatlarning tabiiy va ijtimoiy-iqtisodiy resurslardan, ilm-fan va texnikaning barcha yutuqlaridan foydalanish imkoniyatlarining kengayishida sanoatning ahamiyati salmoqlidir. Sanoat uchun uzluksiz fan-texnika taraqqiyoti va ishlab chiqarish ilm-fan yutuqlari bilan qurollanishining o‘ssishi xarakterlidir. Unda elektrlashtirish va elektronizatsiyalash, ishlab chiqarishni avtomatlashtirish va kompyuterlashtirish hamda ximiyalashtirish sohasidagi ilg‘or yutuqlardan keng foydalaniladi va ularning yutuqlari tinchlik maqsadida foydalaniladi.

Sanoat, ayniqsa uning ustuvor sohalari butun ishlab chiqarishni globalashtirish muammolarini hal etishning kalitidir. Sanoat moddiy ishlab chiqarishni bosh tarmog‘i, iqtisodiyotning poydevoridir. Sanoat tabiatda uchraydigan moddiy boyliklarni qazib chiqarish va tayyorlashni, bu boyliklarni va qishloq xo‘jaligida etishtirilgan mahsulotlarni qayta ishlashni o‘z ichiga qamrab oladi. U barcha xalq xo‘jaligi tarmoqlari uchun ishlab chiqarish kuchlarining asosiy elementlaridan biri hisoblangan “jamiyatning tabiat ustidan hukmronligini” birmuncha orttiradigan, fan-texnika taraqqiyotini belgilaydigan, inson mehnatining unumdorligini oshirishga imkon beradigan, mehnat va ishlab chiqarish qurollarini yaratadigan sohadir.

Sanoat taraqqiyoti ishlab chiqarish kuchlarining bir tomonlama rivojlanishiga xotima beradi, mamlakat va uning ajralmas qismi bo‘lmish hududlarning tabiiy boyliklaridan, xomashyo va mehnat resurslaridan kengroq va har tomonlama foydalanish imkoniyatini yaratib beradi. Sanoatning vujudga kelishi va rivojlanishi mehnat taqsimotining o‘ssishi, ishlab chiqarishni differentsiyalash va intensivlashtirish bilan chambarchas bog‘liq. Keyingi 100 yil ichida sanoat ishlab chiqarishning hajmi 50 barobardan ortiq o‘sd. Bu o‘ssishning $\frac{3}{4}$ qismi 20 asrning ikkinchi yarmiga FTI davriga to‘g‘ri keladi.

Qishloq xo‘jaligi moddiy ishlab chiqarishning yirik tarmog‘idan hisoblanadi. U kishilik jamiyatining eng qadimgi xo‘jalik sohasi hisoblanadi. Shu bilan birga, bu ishlab chiqarish tarmog‘i barcha davrlarda insonning kundalik iste‘mol mahsulotlariga bo‘lgan ehtiyojini qondiruvchi asosiy manba bo‘lib xizmat qilgan. Shu sababli, jahonda bironta mamlakat yo‘q, unda qishloq xo‘jaligi va u bilan bog‘liq bo‘lgan o‘rmon, ovchilik, baliqchilik xo‘jaliklari tashkil topmagan bo‘lsin. Hozirgi vaqtda bunday xo‘jalik tarmoqlarida hammasi bo‘lib 1,4 mlrd. dan ortiq kishi ish bilan band.

Qishloq xo‘jaligining asosiy xususiyatlaridan biri, uning joylardagi tabiiy iqlim sharoiti bilan chambarchas bog‘liq ekanligidir. Boshqacha aytganda, tabiiy iqlim sharoiti to‘g‘ri kelsagina muayyan hududlarda bug‘doy, sholi, paxta, meva, choy kabi mahsulotlarni etishtirish mumkin bo‘ladi. Shu sababli, qishloq xo‘jalik tarkibi va tarmoqlarining hududiy joylashish holati turlicha bo‘ladi. Ishlab chiqaradigan mahsulotlari xususiyatlariga ko‘ra, barcha qishloq xo‘jalik tarmoqlari ikki guruhga: dehqonchilik (ziroatchilik) va chorvachilikka bo‘linadi.

Shuningdek, qishloq xo‘jaligi rivojlanish darajasiga ko‘ra ikki turga bo‘linadi: Birinchisi, rivojlangan tovar qishloq xo‘jaligi bo‘lib, ularda ishlab chiqariladigan mahsulotlar bozor, birinchi navbatda, tashqi bozor uchun mo‘ljallangan bo‘ladi. Bunday xo‘jaliklar ishi intensiv tashkil qilingan zamonaviy dehqonchilik va chorvachilik sohalari bo‘lishi mumkin;

Ikkinchisi, asosan, ichki xo'jalik iste'moli uchungina mahsulot ishlab chiqaradigan, odatda, kam samarali qishloq xo'jaliklaridir. Bunday xo'jaliklar qadimdan keng tarqalgan bo'lganligi sababli an'anaviy qishloq xo'jaligi ham deyiladi. Ularda ish, odatda, ekstensiv holda tashkil qilingan bo'ladi. Hozirgi vaqtda bunday qoloq dehqonchilik xo'jaliklari jahonning rivojlanayotgan ko'pchilik mamlakatlarida keng tarqalgan.

Tovar qishloq xo'jaligi, asosan, iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda keng rivojlangan. Odatda, ularda FTI yutuqlaridan ustun darajada foydalanishga erishilmoqda. Ishlab chiqarishni mexanizatsiyalash, elektrlashtirish, kimyolashtirish darajasi ularda juda yuqori. Bunday xo'jaliklarda endilikda ishlarni avtomatlashtirish (tarmoqlarda me'yoriy agroiklim va boshqalar) ni yaratishga katta e'tibor beriladi, mikroelektronika, seleksiya, genetika, biotexnologiyaning so'nggi yutuqlarini joriy qilish asosiy o'rin tutadi. Ularda agrar (lotincha qishloq xo'jaligi demak) ishlab chiqarish sanoat bilan bog'lanib ketgan va agrosanoat xo'jaliklariga aylangan. Ko'pchilik rivojlangan mamlakatlarda so'nggi yillarda fermerlikning o'ziga xos agrobiznes shakli yuzaga keldi.

Hozirgi vaqtda jahon yer fondining umumiy hajmi 13,4 mlrd. gektarga teng. Insoniyat uchun eng katta iqtisodiy ahamiyatga ega bo'lgan qishloq xo'jaligida foydalanadigan yerlar jahon umumiy yer fondining 34 % ini tashkil qiladi. Jumladan, ishlov beriladigan yerlar ulushi 11 % ga, yaylovlarniki esa 23 % ga teng. Ishlov beriladigan yerlar dunyoda yetishtirilayotgan oziq-ovqat mahsulotlarning 88 % ini, yaylovlar esa 10 % ini yetkazib bermoqda. Agar kengroq e'tibor bersak, dunyoda qishloq xo'jaligida foydaladigan erlar 4480 million ga bo'lib, quruqlikning 33,4 % ni tashkil etadi. SHundan shudgorlab dehqonchilik qilinadigan erlar va ko'p yillik o'simliklar, meva va uzumzorlar 1457 million ga, yaylov va pichanzorlar 3005 million ga ni tashkil etadi. Qishloq xo'jaligida foydalaniladigan erlar-qishloq xo'jalik erlari deyiladi.

Agar qishloq xo'jaligi mahsulotlarini etishtirish ekin maydonlarini kengaytirish va chorva mollarini sonini oshirish hisobiga ko'paysa, bunday qishloq xo'jaligi **ekstensiv** deyiladi. Aksincha qishloq xo'jaligi mahsulotining hajmini maydon birligida agrotexnika vositalaridan ko'proq masuldor zotlarini yaratish hisobiga oshsa, bunday qishloq xo'jaligi **intensiv** xo'jalik deyiladi.

Qishloq xo'jaligining o'ziga xos xususiyatlari:

-qishloq xo'jaligining ko'pgina tarmoqlarida, ayniqsa, dehqonchilikda mehnat sarfi bilan mahsulot olish o'rtasida vaqt jihatidan uzilish mavjud, ya'ni mablag' deyarli butun yil davomida sarflanadi, mahsulot esa ma'lum davrdagina olinadi. SHu munosabat bilan mehnatga haq to'lashda, ish haqi va moddiy rag'batlantirishni ishning sifati, ishlab chiqarishning pirovard natijasi bilan bog'lashda o'ziga xos muammolar yuzaga keladi. Bu muammolarni bartaraf etish yoki yumshatishning turli shakllari mavjud, xususan kooperativlar, ijarachilar, fermer xo'jaliklarini rivojlantirish, **klaster**² asosida ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish, shuningdek, davlat xo'jaligida mehnatni tashkil etish va unga haq to'lashning ilg'or usullarini joriy etish va shu kabilar;

² Klaster tushunchasini (ingliz tilida cluster-to'planish, bog'lam) ma'lum bir xususiyatlarga ega bo'lgan va mustaqil birlik sifatida qarab chiqilishi mumkin bir nechta bir turli elementlarning yig'indisi yoki birikishi sifatida talqin qilish mumkin.

-qishloq xo'jaligida takror ishlab chiqarish fondlari, ko'proq urug'lik, oziqa, chorva mollari va shunga o'xshashlar hisobidan tashkil etilmoqda. Bu takror ishlab chiqarish maromining navbatdagi bosqichiga keng miqyosli ta'sir etib, uni kapitaltalab tarmoqqa aylantirdi, ishlab chiqarish potensialini kengaytirdi va mehnat unumdorligi sur'atlarini o'stirdi. Ayni vaqtda qishloq xo'jaligi nisbatan mayda kapitallar qo'yiladigan soha bo'lib qoldi;

-ishlab chiqarish va kapitalning to'planish darajasi jihatidan qishloq xo'jaligi sanoatdan orqada qolmoqda. Bunga avvalo, qishloq xo'jaligining o'ziga xos xususiyati tufayli korxonalarining maqbul miqyosi ancha kichikligi sabab bo'lmoqda, holbuki ko'pgina mamlakatlarda yirik korxonalar bilan bir qatorda ko'p sonli dehqon-fermer xo'jaliklari saqlanib kelmoqda. Ular asosan fermer va uning oila a'zolari kuchi bilan yuritiladi. Biroq, xo'jalik mavqei yirik fermerlar qo'lida;

-qishloq xo'jaligida ham xalq xo'jaligining boshqa tarmoqlarida amal qiladigan umumiy iqtisodiy qonunlar amal qiladi. Lekin ularda tarmoqning alohida xususiyatlari hisobga olingan. Qishloq xo'jaligini rivojlantirishning o'ziga xos xususiyati shundaki, bunda asosiy ishlab chiqarish vositasi er hisoblanadi. Boshqa ishlab chiqarish vositalariga solishtirilsa, yer eskirmaydi, balki to'g'ri foydalanilsa, uning sifati yaxshilanib boradi;

-qishloq xo'jaligida ishlab chiqarish vositalari sifatida tirik organizmlar, ya'ni hayvonlar va o'simliklar qatnashadi. Ular esa biologik qonuniyatlar asosida rivojlanadi. Demak, takror ishlab chiqarishning iqtisodiy jarayoni tirik organizmlar tabiiy rivojlanish jarayoni bilan uzviy bog'liq. Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini etishtirish jarayoni yirik maydonlarda amalga oshiriladi va turli iqlim zonalari bo'yicha yoyilgan. Pirovard natijalar qo'llanilgan resurslar miqdori va sifatini emas, balki ko'pincha ishlab chiqarish amalga oshiriladigan aniq sharoitlarga bog'liq bo'lib qoladi;

-qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining hududiy joylashuvi ishlab chiqarilgan mahsulot (bug'doy, kartoshka, qand lavlagi, sut, go'sht va hokazo) ni ham, texnika va moddiy resurslar (yoqilg'i, issiqlik-moylash materiallari, mineral o'g'itlar) ni ham tashishni qiyinlashtiradi;

-qishloq xo'jaligining eng muhim xususiyatlaridan biri shundaki, unda yaratilgan mahsulot keyinchalik ishlab chiqarish jarayonida ishtirok etadi. Qishloq xo'jaligida ishlab chiqarish vositasi sifatida urug'lar va ekish mahsulotlari (bug'doy, kartoshka va hokazo), em-xashak hamda hayvonlar podasini qayta tiklash va kengaytirish uchun podaning katta qismi qatnashadi. Bularning barchasi inshootlar va ishlab chiqarish vazifasidagi ob'ektlar (molxona), em-xashak, urug' va ekish materiallari omborlari va hokazolarni qurish uchun qo'shimcha moddiy resurslarni talab qiladi;

-qishloq xo'jaligining eng muhim xususiyati yerda ish davri mahsulot ishlab chiqarish davri bilan bir-biriga mos kelmasligidir. Qishloq xo'jaligida ishlab chiqarish davri inson mehnati ostida amalga oshiriladigan jarayoni (yerni haydash, ishlov berish, ekish, o'simliklarni parvarishlash, hosilni yig'ib olish va hokazo) vaqtlari va tabiiy omillarning bevosita ta'siri ostida amalga oshadigan (o'simliklarning o'nishi, o'sishi, hosilga kirishi va hokazo) vaqt to'plamidan iborat;

-ishlab chiqarish davri va ish davrining mos kelmasligi qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishining mavsumiyligini asoslaydi. Mavsumiylik ishlab chiqarishni tashkil etish, texnika, mehnat resurslaridan samarali foydalanish va oxir-oqibatda butun tarmoq samaradorligiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi;

-qishloq xo'jaligida mehnat taqsimoti, uning taqozosiga ko'ra, ishlab chiqarishni ixtisoslashtirish xalq xo'jaligining boshqa tarmoqlari, xususan, sanoatdagiga nisbatan boshqacha tarzda yuz beradi. Yer, mehnat va moddiy resurslardan oqilona foydalanish maqsadida bu yerda o'simlikshunoslik tarmog'ini chorvachilik tarmog'i bilan hamda yordamchi ishlab chiqarish va hunarmandchilikni rivojlantirishning oqilona muvofiqligiga erishish lozim. Ijtimoiy mehnat taqsimotini takomillashtirishda alohida hududlarning o'ziga xos sharoitlarini hisobga olish zarur;

-qishloq xo'jaligining eng asosiy xususiyatlaridan biri, shubhasiz, texnikadan foydalanish darajasi va sharoiti hisoblanadi. Odatda, ishlab chiqarish vositalari (mashinalar, kombaynlar, qishloq xo'jaligi texnikasi) harakat qilishi, mehnat predmetlari esa (o'simliklar) bir joyda turishidan kelib chiqib, qishloq xo'jaligining texnik ta'minlanganligi sanoat tarmog'idagidan keskin farq qiladi. Sanoat tarmog'iga nisbatan energetik resurslarga bo'lgan umumiy ehtiyoj bu sohada juda yuqori. Qishloq xo'jaligining hududiy tarqoqligi va mavsumiy xarakterdaligi texnika va asosiy ishlab chiqarish vositalariga bo'lgan ehtiyojni oshiradi;

-qishloq xo'jaligining o'simlikchilik va chorvachilik tarmoqlarida mehnat jarayonini tashkil qilish turlicha amalga oshiriladi. Bu erda ijrochi sanoatdagi kabi doimiy ish o'rniga ega bo'lmaydi. Qishloq xo'jaligi mahsulotini etishtirish jarayonida yil fasli va o'simlikning o'ziga xos xususiyatlariga qarab dala ishchisi va mexanizatorlar turli xil ishlarni bajarishadi. Mexanizator barcha mashina va agregatlarda ishlay olishi kerak, dehqon esa urug'lar va ekish materiallarini tayyorlash, o'simliklarni parvarish qilish, tayyorlash, hosilni yig'ib olish jarayonidagi barcha ishlarni bajara olishi lozim. Bunda ishning turi har kuni emas, balki sharoitdan kelib chiqib, muayyan bir ish kuni davomida o'zgarishi ham mumkin;

-qishloq xo'jaligining sanoat tarmoqlaridan ajralib turuvchi bu kabi xususiyatlari moddiy-texnika bazasini shakllantirish, ishlab chiqarishni tashkil etish va boshqarish, ishlab chiqarish resurslaridan foydalanishning iqtisodiy samaradorligini aniqlashda hisobga olinishi zarur.

Sanoat ishlab chiqarish bilan qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishi bir biridan farq qiladi. Ularni qo'yidagicha sanab o'tish mumkin:

-sanoatda mahsulot ishlab chiqarish uzluksiz davom etadi. Qishloq xo'jaligida mavsumiy xarakterga ega, chunki qishloq xo'jaligida mahsulot etishtirish birinchi navbatda joyning tuproq, iqlim sharoitiga, yil fasllariga, quyosh energiyasining turlicha tushishi hamda ekinlar va chorva mollari biologiyasi bilan bog'liq. Texnika va mehnatdan foydalanishdagi mavsumiylik, mahsulotdan tushadigan daromadlarning bir xil bo'lmasligi va boshqa xususiyatlar ham ana shu bilan bog'liq;

-sanoat ishlab chiqarishi ma'lum bir hududni egallagan korxonalarda zavod va fabrikalarda amalga oshiriladi. Qishloq xo'jalik ishlab chiqarishida esa keng maydonlarda amalga oshiriladi. Shuning uchun qishloq xo'jaligida g'oyat ko'p qishloq xo'jaligi mashinalari ishlatiladi;

-qishloq xo'jaligida etishtirilgan yalpi mahsulotning 20 dan ortig'i (urug', ozuqa, yosh chorva mollari) takroriy ishlab chiqarishda qatnashadi va bu narsa o'z navbatida qishloq xo'jaligida ishlab chiqarish fondini tashkil etadi;

-qishloq xo'jaligining o'ziga xos xususiyati shundaki bu tarmoqda er asosiy ishlab chiqarish vositasi hisoblanadi. Foydalanish davomida ishdan chiqarilgan va o'rnini boshqalari egallaydigan barcha ishlab chiqarish vositalaridan farq qilib, to'g'ri

foydalanilgan er ishdan chiqish uyoqda tursin balki o'zini ximik va fizik xossalarini yaxshilaydi, unumdorligini oshiradi.

Har qanday fan haqiqiy fan maqomiga ega bo'lishi uchun o'zining ob'ekti, predmeti, metodi va metodologiyasi (usuli va uslubiyoti), asosiy tushuncha, kategoriya va qonuniyatlar, ilmiy maktab, markaz va yo'nalishlarga, salmoqli ilmiy asarlar, tadqiqotlarga ega bo'lishi va uning boshqa fan vakillari tomonidan tan olinishi talab etiladi. Shuningdek, mazkur fanning shakllanishida maxsus fakultet, kafedra yoki laboratoriyalarning tashkil etilishi ham katta ahamiyatga ega.

«Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi» ijtimoiy-iqtisodiy ob'ektlarni, hududiy tizimlarni o'rganishda dasturli-maqsadli, tizimning tahlili, balans (muvozanat), kartog'rafik, iqtisodiy-matematik modellashtirish, qiyosiy-geografik, iqtisodiy-geografik bashoratlash, statistik, usullaridan foydalaniladi:

-dasturiy-maqsadli usul bozor iqtisodiyoti munosabatlari sharoitida juda muhim bo'lib, tarmoqlarning, ular asosida shakllangan majmualarning kechiktirib bo'lmaydigan va umummanfaatlarni ko'zlagan ijtimoiy-iqtisodiy muammolarni hal qilish dasturi va maqsadi bilan o'zviy bog'liq;

-tizimning tahlil usuli bosqichma-bosqich tamoyiliga asoslangan bo'lib, har bir tarmoq va tarmoqlararo tizim, har bir hududiy tizim, ayniqsa, ishlab chiqarish kuchlarining rivojlanishi, joylashish xususiyatlarini o'rganish bo'yicha ma'lum maqsad va vazifalarni qamrab olgan;

-balans usuli «Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi» ning asosiy usullaridan biri. Ushbu usul yordamida tarmoqlarning ichki imkoniyatlariga, tarmoqlar joylashgan regionlarning resurs va mahsulotga, ishchi kuchiga bo'lgan talabini aniqlash xususan, tarmoqlar asosida ayrim hududlar o'zida ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar bilan o'z ehtiyojini qondiralayotganligi yoki qondira olmayotganligi, zarur mahsulotlarni keltirish yoki olib ketish ko'lamini baholash, shuningdek, region xo'jalik majmui rivojlanishidagi nomutanosiblikni va uni bartaraf etish yo'llari aniqlanadi;

-kartog'rafik usul «Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi» ning o'ziga xos usullaridan hisoblanadi. Xarita–bilim manbai va o'rganish ob'ektidir. Tarmoqlar ichida, tarmoqlararo jarayonlar, hududiy, iqtisodiy geografik jarayonlar va ayrim mamlakatlar miqyosida tarmoq va tarmoqlararo ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirish xususiyatlarini eng ko'rgazmali tarzda faqat geografik xarita namoyon etishi mumkin;

-iqtisodiy-matematik modellashtirish usuli ho'jalik tarmoqlarining rivojlanishi va ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirish muammolari bilan bog'liq bo'lgan tadqiqotlar jarayonida keng qo'llaniladi;

-qiyosiy geografik usul qator tarmoq va tarmoqlararo birliklarni turli ko'rsatkichlar asosida bir-biri bilan taqqoslashdir;

-iqtisodiy-geografik bashoratlash usuli tarmoqlar va ularning majmualarini kelajakda rivojlanishini turli ko'rsatkichlar tahlili orqali belgilashga yordam beradi;

-statistik usuli har bir tarmoq va tarmoqlararo majmualarning ko'rsatkichlarini raqamlar asosida yoritiladi.

Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi fani ham jamiyat haqidagi fandir. Hamma fanlardagi kabi har bir voqea va hodisalarni o'rganishda unga avvalo falsafiy nuqtai nazari bilan yondashish kerak. Bu fan ham shu metodga tayanadi. Shuningdek, iqtisodiy va ijtimoiy geografiya, tabiiy geografiya, iqtisodiyot nazariyasi, mintaqaviy iqtisodiyot, ekologiya, aholi geografiyasi va demografiya asoslari,

matematika, tarix, siyosatshunoslik, kartografiya va boshqa fanlar bilan bir qator yo'nalishlarda hamkorlik qiladi.

Ayni paytda bu «qo'shni» fanlarda ham transport, sanoat va qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishiga e'tibor kuchaymoqda. Shubhasiz, biz tarmoq, tarmoqlararo ishlab chiqarishning nafaqat joylashuvini, balki iqtisodiy, ijtimoiy, siyosiy, demografik va ekologik tomonlarini ham hisobga olishimiz zarur. Albatda mazkur fanni o'rganishda geografik dunyo qarash ustunlikga ega bo'lishi lozim. Ya'ni har bir talaba butun dunyo, ayrim davlat va hududlarning transport, sanoat va qishloq xo'jaligida sodir bo'layotgan o'zgarishlarni tub mohiyatini anglab etmog'i zarur.

Dastlab insonning vujudga kelishi, uning tabiat bilan munosabati, ular o'rtasidagi munosabatlar asosida ishlab chiqarishning vujudga kelishi o'ziga xosdir. Tarixiy davrlar davomida yuz bergan siyosiy, iqtisodiy, ijtimoiy voqeyliklar ishlab chiqarish natijalarida o'zgarishlarni vujudga keltirdi.

Aynan ishlab chiqarishning dastlabki ko'rinishlari qishloq xo'jaligi, sanoat va transport tarmoqlari shakllana boshladi va o'z qonuniyatlari asosida rivojlandi. Bu qonuniyatlar asosida joylashuv, rivojlanish, takomillashuv mexanizmi yotadi. Ushbu ishlab chiqarishlarni asosida biz yuqorida aytganimizdek, "uchlik tarmoq" yotadi. "Uchlik tarmoq"-(qishloq xo'jaligi, sanoat, transport)-vaqt va makon nuqtai nazardan o'ziga xos rivojlanish asosiga, istiqboliga, muammolariga ega.

Nemis olimi F.Rattselning "Antropogeografiya" va "Siyosiy geografiya" kitoblari transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasining vujudga kelishida o'ziga xos o'rin tutadi. Ayniqsa bu borada Germaniyada ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirish bilan bog'liq tadqiqotlarning ahamiyati katta. Jumladan, I.Tyunen (1826-y.) qishloq xo'jaligi tarmoqlarini shahar atrofida halqasimon joylashtirish, A.Veber (1909-y.) sanoat korxonalarini turli omillardan kelib chiqqan holda hududiy tashkil qilinishini o'rganishgan. Keyinchalik ularning vatandoshlari V.Kristaller va A.Leshlar aholiga xizmat ko'rsatish sohalarini joylashtirish va umuman xo'jalik tarmoqlarini hududiy tashkil etishni tadqiq qilishgan. Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasining fan maqomida shakllanishida nemis statistikasi, "shtandort" nazariyasi va siyosiy geografiyasining ahamiyati katta bo'lgan.

Tyunen g'oyasining asosiy mohiyati yagona shahar, ya'ni iste'mol markazi atrofida qishloq xo'jalik mahsulotlarini etishtirishni hududiy tashkil qilishdan iborat. U bu g'oyani amalga tatbiq qilish uchun xo'jalik bilan shahar yoki bozor (uning misolida bu shahar-Meklenburgdagi Rostok) o'rtasidagi masofa, qishloq xo'jalik mahsulotining narxi, qiymati va er rentasiga asoslanadi. Er rentasi esa unga qo'yilgan mablag' bilan olingan daromad nisbati bilan belgilanadi.

Yuqoridagi shartlar yordamida I.Tyunen shahar atrofida qishloq xo'jaligi tarmoqlarining joylashuv tizimini yaratadi. Bu tizim adabiyotda «Tyunen xalqalari» nomi bilan mashhur. Chunki, turli mahsulotlarni etishtirishga ixtisoslashgan har xil tarmoqlar iste'mol markazi atrofida xalqasimon joylashadi. Masalan, birinchi xalqa-bog'dorchilik, sabzavotchilik va qisman sut chorvachiligi; ikkinchisi-o'rmon xo'jaligi (o'sha davrda o'tin uchun), uchinchi xalqa-kartoshka, arpa etishtirish va urug'chilik, sut chorvachiligi, to'rtinchi-yuqori unumdor g'allachilik va sut-go'sht chorvachiligi, beshinchi- g'allachilik va nihoyat, oltinchi xalqa –yaylov chorvachiligi.

I.Tyunenning xizmati shundaki, u birinchi bo'lib erdan foydalanish masalalarini ko'tarib chiqdi va ilmiy adabiyotga «iqtisodiy makon» tushunchasini kiritdi. U o'zining

abstrakt modelida mahsulotning bozorga-iste'molchiga arzon va sifati buzilmagan holda etkazib berishiga katta e'tibor beradi. Shunday qilib, I.Tyunen qishloq xo'jaligi tarmoqlarini joylashtirishning dastlabki ilmiy asosini yaratuvchisi bo'ldi.

1909 yilda Tyunenning vatandoshi-Alfred Veber «Sanoat shtandorti to'g'risida» nomli asarini chop ettirdi. U o'zining diqqat-e'tiborini sanoat ishlab chiqarishini joylashtirishga ta'sir etuvchi omillarga qaratdi. Shu maqsadda Veber omillarning ta'sir kuchiga qarab, tabaqalashtirdi, asosiy hal qiluvchi omilni aniqladi.

A.Veber sanoat shtandortining asoschisidir. Shtandort esa-korxonaning o'rnashgan joyi yoki korxonaning optimal (standart) joylashgan nuqtasi ma'nosini anglatadi. Joylashtirish omili u yoki bu korxonani qurishda ko'zda tutilgan iqtisodiy samaradorlik, foyda nuqtai nazaridan baholanadi.

Bu foyda, Veber fikricha asosan xom ashyo mahsulotni realizatsiya qilish, transport va ishchi kuchiga ketgan xarajatlar nisbati hamda asosiy ishlab chiqarish fondlari qiymatidan tashkil topadi. Keyinchalik u xom ashyo va mahsulotni sotish bilan bog'liq omilni umumiy transport sarf-xarajatlariga kiritdi. Chunki, mahsulotning tannarxiga xom ashyoni keltirish, mahsulotni realizatsiya qilish bilan bog'liq xarajatlar ham kiradi.

Natijada, sanoat shtandortini belgilovchi ikkita omil –transport va ishchi kuchi (mehnat resursi) olindi. Veber keyinroq ularga yana bir muhim omilni qo'shdi-u ham bo'lsa aglomeratsiya omilidir.

Transport omiliga mahsulot yoki xom ashyoning vazni, tashiladigan masofa, mehnat resursida ish haqi, aglomeratsiya omilida esa korxonalarining bir joyda to'planishi hisobga olinadi.

A. Veber ilmiy adabiyotda o'zining shtandort nazariyasi, «joylashtirish omili» va «aglomeratsiya samaradorligi» tushunchalarini kiritganligi bilan mashhurdir. Aglomeratsiya samaradorligi-bu asl mohiyatiga ko'ra mujassamlashuv (kontsentratsiya) samaradorligi bo'lib, u hozirgi kunda korxonalarining yiriklashuvidan, ya'ni miqyos, masshtab iqtisodi asosida emas, balki korxonalarining kooperatsiya va ixtisoslashuv («xilma-xillik», yoki sifat iqtisodi) natijasida erishiladi.

I.Tyunen (qishloq xo'jaligi) va A.Veberning (sanoat shtandorti) g'oyalari abstrakt sharoitlarni hisobga olgan holda yaratilgan bo'lsada, ularning ilmiy ahamiyati hozirgacha yo'qolmagan. Bu oqimlarining g'oyalarini «omillar tahlili» shaklida umumlashtirish mumkin. Omillar esa hududda ayrim joylarni tanlab olish va pirovard natijada hududiy mujassamlashuv va hududiy notekisliklarni yoki geografik tengsizlikni keltirib chiqaradi. Shunday qilib, ishlab chiqarishning ikki asosiy tarmog'i, ya'ni qishloq xo'jaligi va sanoat ishlab chiqarishini joylashtirish bo'yicha ilmiy g'oyalar yaratildi.

Transport sanoat va qishloq xo'jaligi bilan birga ishlab chiqarish va uni hududiy tashkil qilishning asosi hisoblanadi. U xo'jalik tizimining «qon tomiri», harakatlantiruvchi kuchi sifatida mamlakat va rayonlar iqtisodiy aloqalarini amalga oshiradi, ularning geoiqtisodiy yaxlitligini ta'minlaydi. Transportsiz hududiy mehnat taqsimoti, mahsulotni ishlab chiqargan rayon bilan uni iste'mol qiladigan joy orasida aloqa bo'lmaydi, hududiy ishlab chiqarish majmualari ham shakllanmaydi. Umuman olganda, uslubiy tizim (sistema) va majmua (kompleks)-ni transport aloqalarisiz tasavvur qilish qiyin.

Makroiqtisodiyotning yuqoridagi uch asosiy tarmog'ini hududiy tashkil qilish shakli o'ziga xos «geografik geometriya»-ga ega. Iqtisodiy makonda sanoat alohida nuqtasimon, qishloq xo'jaligi maydon (areal) ko'rinishiga ega bo'lsa, transport hududni

kesib o'tuvchi va nuqtalarni birlashtiruvchi kesim, chiziq, «o'q» vazifasini o'taydi. Ana shu uch xil shakllarning birligi geoiqtisodiy makon, ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishning tashqi ko'rinishi, mintaqaviy iqtisodiyot tasvirini aks ettiradi.

Transportga turli ma'noda qarash mumkin. Masalan, u xo'jalikning alohida tarmog'i, ishlab chiqarishning hududiy tarkibiga kiruvchi to'rt elementlardan (transport, sanoat, qishloq xo'jaligi, qurilish) biri. Shu ma'noda transport nafaqat vosita, balki muhim makroiqtisodiyot tarmog'i hisoblanadi. Ayni vaqtda transport ishlab chiqarish infratuzilmasining asosi hamdir. Bu ma'noda transport ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirish va hududiy tashkil qilishning omili ekanligi ko'rinib turibdi. Demak, transportni tarmoq hamda vosita-omil ko'rinishida o'rganish mumkin.

Ta'kidlash lozimki, ayrim hollarda transportning ana shu ikki vazifasi chalkashtirilib yuboriladi, uning makroiqtisodiyot tarmog'i va infratuzilma vazifasini bajarishi orasidagi farq sezilmay qoladi. Vaholanki, ikkinchisi birinchisi uchun xizmat qiladi, sharoit yaratadi.

N.N.Baranskiy yo'llar va shaharlar ishlab chiqarishning hududiy tarkibi va tizimi, rayon va mamlakatlar xo'jaligining «qovurg'asi», o'zagi sifatida ta'riflaganda hech qanaqa mubolag'a yo'q. Chindan ham hududning ichki tuzilishi «rentgen nuri» asosida kuzatilganda bizning ko'z o'ngimizda aynan ana shu yo'llar va shaharlar orqali gavdalanadi.

Har qanday mamlakat iqtisodiyotining salohiyati, avvalo, uning tarkibidagi sanoat ishlab chiqarishining rivojlanganligi bilan belgilanadi. Shu sababdan ham iqtisodiy geografik tadqiqotlarda sanoatni o'rganish alohida o'rin tutadi. O'z navbatida, sanoat shaharlarning vujudga kelishi va rivojlanishi, urbanizatsiya jarayoni, transport hamda hududiy ishlab chiqarish majmualarining shakllanishida asosiy omil bo'lib xizmat qiladi.

Sanoat ham bamisoli san'atdir. Ma'lumki, san'at-badiiy tasviriy san'atda tabiiy borliq, hodisa va voqeylik sun'iy ravishda o'z shaklini, ko'rinishini o'zgartiradi. Masalan, aktyor o'zi bajarayotgan obrazga moslashsa, tasviriy va amaliy san'atda voqeylik umumlashtirilgan holda suratga, rasmga tushiriladi. Xuddi ana shu oddiy misolga o'xshab sanoatda ham tabiatdan olingan turli xil xom ashyo qayta ishlash jarayonida o'z shaklini o'zgartiradi va iste'molga tayyorlanadi.

Jamiyat taraqqiyoti bilan iste'mol buyumlari va mahsulotlariga bo'lgan talab-ehtiyoj asta-sekin ortib boradi. Natijada, qishloq xo'jaligi-chorvachilik yoki dehqonchilik mahsulotlari yetishmay qoladi. Bu avvallari hunarmandchilik va kosibchilikni, keyinchalik esa sanoat ishlab chiqarishi va undagi kooperatsiya shaklining dastlabki ko'rinishi-manufakturaga zamin yasaydi. Manufakturaning rivojlanishi hozirgi zamon industriyasiga ko'chadiki, bu jamiyat taraqqiyotida yangi davrga muvofiq keladi. Sanoatning bunday tarixiy, an'anaviy rivojlanib borishi asosan to'qimachilik tarmog'i negizida amalga oshadi. Qolgan tarmoqlar, jumladan, mashinasozlik va metallurgiya sanoatining dastlabki shakllanishi ko'proq ana shu to'qimachilik sanoatining talablari bilan bog'liq bo'lgan.

Geografiyada sanoatni o'rganish asosan ikki, bir-birini to'ldiruvchi yo'nalishlarda olib boriladi. Birinchisi-bu tarmoqlar yo'nalishi bo'lib, unda ko'proq sof iqtisodiy masalalarga e'tibor qaratiladi va tarmoqlarning tahlili ularning hududiy tashkil etilishini yoritilishi bilan uyg'unlashtiriladi. Demak, bu yerda tadqiqot «tarmoq-hudud» tartibida amalga oshiriladi.

Ikkinchi yo'nalish iqtisodiy geografiya va ayniqsa rayon yo'nalishiga mos tushadigan hududlar doirasida amalga oshirilishidir. Bu yerda geotizm oldingi o'rinda turadi va ilmiy ish «hudud-tarmoq» yo'sinda olib boriladi.

Hozirgi paytda sanoat ishlab chiqarishini hududiy tashkil etishdagi an'anaviy omillarning ta'siri sezilarli darajada susayadi va buning evaziga infratuzilma, ekologiya va ayniqsa, iste'mol omilining ahamiyatini oshiradi. Binobarin, u yoki bu joyda ma'lum sanoat korxonasini joylashtirish faqatgina mavjud sharoitlar bilangina emas, balki ularning mahsulotiga erkin bozordagi talab bilan belgilanadi.

Qishloq xo'jaligi jamiyat rivojlanishi, ijtimoiy mehnat taqsimotining dastlabki shakllaridandir, shuning uchun bo'lsa kerak, yer yuzidagi eng qadimiy madaniyat o'choqlari (Nil daryosining quyi qismi, Mesopotamiya, Hind-Gang pasttekisligi, Xuanxe vodiysi, Movaraunnahr va boshqalar) sug'orma dehqonchiligi bilan bog'liq bo'lgan. Xo'jalikning bu turi esa o'z navbatida jamiyat taraqqiyoti, aniq fanlar rivojiga katta ta'sir ko'rsatgan.

Avvallari dehqonchilik mashg'uloti bevosita quruq iqlimli mintaqalardagi daryolar va ularning faoliyati asosida olib borilgan. Bunga Nil daryosi yaqqol misol bo'la oladi. Gerodot «Misr-Nil daryosining tuhfasini, sovg'asi» deb aytgan. Chindan ham yer sharidagi eng uzun bo'lgan bu daryo o'zining bor kuchini, tabiiy qudratini o'zining serhosil allyuvial yotqiziqlari bilan vujudga keltirgan deltasida namoyon qilgan. Bu esa dehqonchilikni rivojlantirishga qulay imkoniyatlar yaratgan. Xuddi shunga muvofiq biz «Xorazm Amu ya'ni Oks daryosining sovg'asi, natijasidir», deb ta'riflashimiz mumkin. Bu qadimiy o'lkada dastlabki sug'orish inshootlarining joriy etilishi, aniq fanlarning rivojlanish boisi ham shunda bo'lsa ajab emas.

Qishloq xo'jaligini o'rganish iqtisodiy geografiyaning to'ng'ich yo'nalishidir. Shu bois ko'pgina mamlakatlarda, jumladan, O'zbekistonda ham iqtisodiy geografiyaga oid tadqiqotlar tarixi qishloq xo'jaligini o'rganishdan boshlanadi. *Shuning uchun ham yuqorida aytib o'tilganidek, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi tarixi ham aynan iqtisodiy va ijtimoiy geografiya tarixi sifatida talqin qilinishi asoslidir.*

Umuman, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi-iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning eng asosiy mavzusi hisoblanadi. Xususan bu yirik masala jahon-transporti, sanoati va qishloq xo'jaligini va ular bilan uzviy bog'liq bo'lgan xalqaro iqtisodiy aloqalar sohalarini ham qamrab oladi. Bu masalani o'rganish bilan biz har bir xo'jalik tarmoqlarining jamiyat hayotida tutgan o'rni, rivojlanish va joylashishi xususiyatlarini, ularning atrof-muhitga ta'siri haqida atroflicha tushuncha olamiz.

Transport tarmoqlarini rivojlanishi va joylashuvi ko'pincha joyning geografik o'rni, relief sharoiti asosida amalga oshiriladi, bu jarayonning asosida iqtisodiy va ijtimoiy geografiya, geomorfologiya fan yutuqlaridan foydalanish lozim bo'ladi.

Qishloq xo'jaligini joylashtirish va rivojlantirishda tabiiy sharoitlar ichida asosiy e'tibor agroiqlimiy, tuproq, relief, suv va o'simlik dunyosiga qaratiladi. O'z navbatida agroiqlimiy omillar doirasida harorat rejimi va vegetatsiya davri, yog'in-sochin miqdori va uning yil fasllari bo'yicha taqsimlanishi, shamol va qor qatlami, shuningdek, dehqonchilik uchun noqulay bo'lgan qurg'oqchilik, do'l singari ob-havo sharoitlari ko'rib chiqiladi. Bu jarayonda bizga tabiiy geografiya, meteorologiya, o'simlikshunoslik, tuproqlar geografiyasi kabi fanlar yordam beradi.

Biror hudud sanoatini o'rganish, avvalo, ushbu viloyat yoki rayonning iqtisodiy geografik o'rni, mamlakat sanoat ishlab chiqarishi va milliy iqtisodiyotida tutgan

mavqecini ko'rsatishdan boshlanadi. Mamlakat mehnat taqsimotida sanoatning qaysi tarmoqlarga ixtisoslashganligini aytib o'tiladi. Buning asosida biz doimo iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaga suyanamiz. Albatta, sanoat ishlab chiqarish uchun mineral xom ashyo sifatida turli xil konlar va ularning hududiy birikmalari yetakchi ahamiyatga ega. Buning asosida geologiya fani yutuqlari asosiy omil sifatida qaralishi lozim.

Tarix yoki tarixiy geografiya fani yutuqlari asosida, davlat yoki rayonning asosiy sanoat tarmoqlari va uning yetakchi korxonalarini qachon va nima uchun aynan shu joyda joylashganligini o'rganish mumkin. Shu bilan birga statistika fani asosida-maxsus statistik hisob-kitoblar va jadvallar tuzilib, sanoat ishlab chiqarishning rivojlanish jarayoni, o'sish va ko'payish sur'atlari ko'rib chiqilishi mumkin.

Tadqiqotlar ob'ekti sanoat tarmoqlaridan tashqari, alohida sanoat korxonalarini ham o'rganish mumkin. Bunda asosiy e'tibor mazkur korxonaning nima uchun aynan shu joyda qurilishi, uning xomashyo va tayyor mahsulotni tarqatish geografiyasiga qaratiladi. Shuningdek, korxonaning kadrlar bo'limidagi ma'lumotlariga asoslanib, uning ishchi xodimlarini shakllanishi, ularning ijtimoiy-demografik tarkibi tahlil etiladi. Buning asosida sanoat iqtisodiyoti, korxonalar iqtisodiyoti fanlari yutuqlaridan foydalanish lozim bo'ladi.

Xulosa qilib aytganda transport, sanoat va qishloq xo'jaligi geografiyasi fani ham o'z ob'ektini yuksak darajada tadqiq qilishda, boshqa fanlar yutuqlariga tayanadi va ulardan foydalanadi.

1.2. Ishlab chiqarish tarmoqlarini shakllanish va rivojlanish bosqichlari

Transport va uning turlarini, sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarining shakllanish va rivojlanish jarayonlari inson va tabiat komponentlari o'rtasidagi munosabatlar tarixi bilan chambarchas bog'liq. Insonlarning tabiiy muhit bilan bo'lgan o'zaro aloqalari o'tgan barcha tarixiy davrlarda yuz bergan siyosiy, iqtisodiy, ijtimoiy voqeeliklar natijasida o'zgarib borgan. Agar insonlarning eng qadimiy ongli ajdodlari (Homo sapiens) yashagan davrlarda tabiat hukmronligi kuzatilgan bo'lsa, keyinchalik ikki tomonlama munosabatlarda odamlarning ta'siri orta bordi. Tabiat va jamiyat o'rtasidagi munosabatlarning murakkablashib borishi bevosita va bilvosita ishlab chiqarishni rivojlanish darajasi bilan chambarchas bog'liqdir. Barcha ijtimoiy-iqtisodiy formatsiyalarda (ibtidoiy jamoa, quldorlik, feodalistik, kapitalistik va sotsialistik) tabiat va jamiyat o'rtasidagi o'zaro munosabatlar vaqt va makon nuqtai nazardan o'zgarib bordi. Jadvalda ko'rsatib o'tilgan har bir davr oralig'ida insonlarning tabiatga bo'lgan ta'siri orta borganini ko'rish mumkin. SHu bilan birga bosib o'tilgan davrlar davomida odamlarning ma'lum sohalarga ixtisoslashishi moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarining shakllanishi va rivojlana borishiga asos bo'lib xizmat qildi (**1-jadval**)³.

1-jadval. Jamiyat va tabiiy muhim o'rtasidagi munosabatlar natijasida yuzaga kelgan asosiy davrlar

³ Safarova N.I., Amanbaeva Z.A., Gapparov A.N. Moddiy ishlab chiqarish asoslari. T.: TDPU, 2013. 94 bet.

T\r	Davrlar	Insonlar va tabiiy muhit o‘zaro munosabatlari xususiyatlari	Muddat oralig‘i
1	Fan-texnika taraqqiyoti yuz bergan zamonaviy davr	Ishlab chiqarishning texnik asosida tub o‘zgarishlarning yuzaga kelishi; “jamiyat-tabiiy muhit” tizimida keskin burilishlarning yuz berishi.	XXasr yarmidan boshlab
2	Sanoat inqilobi bilan bog‘liq bo‘lgan davr	Sanoat korxonalari soni va urbanizatsiya darajasining ortib borishi; Geografik qobiqqa bo‘lgan salbiy ta’sirning kuchayishi; Ekin maydonlari hajmining keskin ko‘payishi.	XVIIIasr o‘rtalaridan XX asr yarmigacha
3	O‘rta asrlar davri	Agrar munosabatlarning yanada kuchayishi; O‘rmonlarning yoppasiga kesib yuborilishi; Ikkilamchi tabiiy resurslardan foydalanishga o‘tish, oykumenalar chegaralarining kengayishi.	O‘rta asrlar
4	Qishloq xo‘jaligi inqilobi bilan bog‘liq bo‘lgan davr	Insonlarning asosiy qismi dehqonchilik bilan bog‘liq sohalarda faoliyat olib bora boshlaydilar; Tabiiy landshaftlarga sekin-astalik bilan ta’sir etishning boshlanishi.	6-8 ming yillar avval
5	O‘zlashtiruvchi xo‘jalik davri	Termachilik, ovchilik, baliqchilik sohasining yuzaga kelishi; Insonlarning tabiatga moslashuvining yuz berishi.	Taxminan 30 ming yil avval

Eng qadimgi davrda insonlar termachilik, ovchilik va baliqchilik sohalari bilan mashg‘ul bo‘lganlar. Tabiat insonga nimani in‘om etsa, odam shuni olgan, topgan yeguligi bilan qanoatlangan bo‘lib, bu holat ko‘p hollarda ularning tabiiy sharoitga moslashuvi asosida yuzaga kelgan deyish mumkin. Chunki, bu davrda odamlar mavjud tabiiy imkoniyatlardan hayot kechirish uchun foydalanib kelgan bo‘lib, tabiatni o‘zgartira olish kuchiga ega bo‘lmaganlar. Bunga texnik imkoniyatlar va zaruriy malakalarning chegaralanganligi asosiy sabab bo‘lgan.

Olovning kashf etilishi bilan inson va tabiat munosabatlarida ilk o‘zgarishlar yuz berdi. Uning natijasida yer yuzasining turli geografik mintaqalarida xo‘jalik yuritish shakllari o‘zgara boshladi. Neolit davrida o‘zlashtiruvchi xo‘jalikda tub o‘zgarishlar sodir bo‘ldi, tabiatdan barcha tayyor narsalarni olgan inson endi ishlab chiqaruvchi xo‘jalikka-ziroatchilik va chorvachilikka o‘tdi. “Qishloq xo‘jaligi inqilobi” deb nom olgan mazkur jarayon moddiy ishlab chiqarish tarmoqlari orasidagi ilk tarmoq-qishloq xo‘jaligining yuzaga kelishiga sababchi bo‘ldi.

Ayniqsa, bu holat Nil, Dajla va Frot, Hind va Gang, Xuanxe va YAnsze daryolari vodiylari hamda Qadimiy Rim va Qadimgi Gretsiya kabi ilk sivilizatsiyalar tarqalgan

hududlarda yaqqol namoyon bo‘la boshladi. Mazkur mintaqada o‘zlashtiruvchi xo‘jalik ko‘rinishlari hisoblangan termachilik, ovchilik yoki baliqchilik sohalari son jihatdan tez ko‘payib borayotgan aholini zaruriy kundalik mahsulotlar bilan ta‘minlay olish qobiliyatiga ega bo‘lmay qolganligi moddiy ne‘matlarni ishlab chiqarish uchun ehtiyoj tug‘ulishiga sababchi bo‘ldi.

Oykumena⁴ hududlarida yovvoyi o‘simlik va hayvonlarining xonakilashtirilishi boshlandi. Buning natijasida eramizdan avvalgi X-VI ming yilliklarda o‘simlik va hayvonlar madaniylashuvi natijasida yuzaga kelgan 9 ta o‘choqlar (mintaqalar) paydo bo‘ldi.

Mazkur mintaqalar bir-biridan geografik o‘rni, tabiiy sharoiti, iqlimi va relyef xususiyatlari bilan farq qilishidan tashqari, bu hududlarning qishloq xo‘jalik mahsulotlariga ixtisoslashuvi ham turli yo‘nalishga egaligi bilan ajralib turgan. Ularning har birida o‘z sharoitidan kelib chiqqan holda donli, dukkakli, moyli, tolali o‘simliklar, sabzavot va mevalar etishtirilgan hamda qayta ishlangan. Go‘шти va sutini iste‘mol qilish, juni va terisidan kiyim-kechak tayyorlash maqsadida qo‘y, qo‘tos, tuya kabi hayvonlar uy xo‘jaliklarida ko‘paytirila boshlandi. Ushbu holatlar qishloq xo‘jaligi va turli hunarmandchilik tarmoqlarining rivojlanishiga sababchi bo‘ldi. Shu maqsadda mazkur hududlar aholisi to‘g‘onlar qurish, kanallar qazish, botqoqliklarni quritish, ixota daraxtzorlarni barpo etish orqali qum bo‘ronlaridan himoyalaniş kabi eng qadimgi meliorativ jarayonlarni amalga oshira boshlaganlar. Buning natijasida atrof-muhitga bo‘lgan antropogen ta‘sir orta boshladi.

Bundan tashqari, neolit davrida yuz bergan “Qishloq xo‘jalik inqilobi” jamiyatda ilk bora sinfiy tabaqalanishning shakllanishi, yerga bo‘lgan mulkchilik va quldorlik tuzumining yuzaga kelishiga imkon yatardi.

O‘rta asrlar davriga kelib “jamiyat-tabiiy muhit” tizimida mavjud aloqalarning yanada kuchayishi yuz berdi. Xo‘jalik faoliyatida iste‘mol talabi mavjud xom ashyolar bilan bir qatorda mineral va o‘rmon resurslaridan ham foydalanila boshlandi. Natijada moddiy ishlab chiqarish tarmoqlari orasida metall mehnat qurollarini ishlab chiqarish, kemasozlik, binokorlik sohalari rivojlanishi uchun asos yaratildi. Aholi sonining ko‘payib borishi erga bo‘lgan ta‘sirning yanada ortishiga sababchi bo‘ldi. Bu holat Osiyo hamda Tropik Afrikaning musson iqlimli hududlarida, Evropaning ko‘pgina davlatlarida kuzatila boshlandi.

O‘zlashtirilgan hududlarda aholining yerga bo‘lgan ta‘siri (ham ijobiy, ham salbiy) yuz berdi. Chorva mollarining ko‘plab boqilishi natijasida o‘tloq, o‘rmonlar kesilishi va olov yordamida yangi yerlar ochish jarayonlari natijasida o‘rmon maydonlarining kamayib borishi boshlandi.

Shunga qaramay o‘rta asrlarda insonning tabiiy muhitga ta‘sir etish vosita va usullari belgilangan doira ichida yuz bergan. Yerni tekshirishga qaratilgan tadbirlar, yerga ishlov berish, mineral o‘g‘itlardan foydalanish, qo‘l mehnati kabilar o‘rta asrlar qishloq xo‘jaligini tabiatni muhofaza qilish nuqtai nazaridan salbiy holatlarga deyarli ega bo‘lmagan deb hisoblash mumkin.

Er yuzining yuqori sur‘atlarda o‘zlashtirilishi o‘rta asrlar so‘ngida, bundan 200-300 yillar oldin yuz bera boshladi. Buyuk geografik kashfiyotlar oykumena

⁴ Oykumena (yunoncha-oyko-yashayman, turaman so‘zidan olingan)-yer yuzasining aholi yashaydigan va ular tomonidan o‘zlashtirilgan qismi.

chegaralarining kengayishiga sababchi bo'ldi hamda Amerika, Avstraliya, Okeaniyaning hosildor erlarini xo'jalik faoliyatida ishlatilishiga olib keldi. Ispaniya, Portugaliya, Buyuk Britaniya, Niderlandiya, Fransiya kabi davlatlar mazkur mintaqalarda o'zlarning kolonial imperiyalarini tashkil etdilar.

Koloniyalardan (mustamlakalardan) keltirilyotgan qimmatbaho metallar, turli qishloq xo'jaligi mahsulotlari Evropada mulkdorlar sarmoyasi ortishi bilan birga burjuaziyaning yuksalishi uchun turtki bo'ldi. Ayniqsa, manufakturalar⁵ da turli mahsulotlarni ishlab chiqarishning rivojlanishi mintaqani jahonning iqtisodiy rivojlanish markazlariga aylanishiga sababchi bo'ldi. Shimoliy Italiya shaharlarida shakllana boshlagan ishlab chiqarishning mazkur shakli G'arbiy va Shimoliy Yevropa davlatlariga keng yoyildi hamda Angliyada o'z yuksaklik cho'qqisiga erishdi.

Mustamlakalar (koloniyalar) sonining ortishi manufakturalar bozori chegaralarining global miqyosida kengayishiga sababchi bo'ldi. Mahsulotlarga bo'lgan talabning ortishi qo'l mehnatiga asoslangan manufakturalarda ishlab chiqarish sur'atlarini oshirishni talab eta boshladi. Angliyada bu holat mexanizatsiyalashgan ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish orqali bartaraf etildi. Ushbu davlatning bu sohada etakchi bo'lishiga V.V. Volskiy fikricha quyidagi omillar sababchi bo'lgan:

- turli fan sohalarining tez su'atlar bilan rivojlanishi;
- jun, metallurgiya, kemasozlik kabi manufakturalar faoliyat ko'rsatish orqali katta malakaga ega bo'lgan ko'p sonli muxandis va mexaniklarning mavjudligi;
- yirik ishlab chiqarish korxonalarida ish olib bora oladigan sobiq dehqon va hunarmandlardan iborat bo'lgan arzon ishchi kuchiga egaligi;
- mamlakat hududida qazib olish uchun qulay bo'lgan toshko'mir va unga yaqin joylashgan temir rudalarining boy zaxiralarning XVII asrdan boshlab ishlab chiqarishda foydalanganligi;
- dunyodagi eng katta imperiya sifatida an'anaviy va yangi turdagi xom ashyolardan to'liq foydalanish imkoniyatlariga egaligi;
- Yevropa davlatlari orasida eng katta sarmoyaga egaligi bilan ajralib turganligi;
- Angliya davlatchiligida unitar tuzumning qo'llanishi va uning orollarda joylashuv holatlari bu yerda sanoatni shakllantirish uchun katta miqdorda kapital qo'yilmalari kiritishga sharoit yaratib berganligi.

XVIII asrda Angliyada yuz bergan sanoat inqilobi moddiy ishlab chiqarishning navbatdagi tarmog'ining rivojlanishi uchun zamin yaratdi. To'qimachilik mahsulotlariga bo'lgan katta talab paxta tolasini yigirish va undan mato to'qishga asoslangan ilk mashinalarni ixtiro qilinishiga sababchi bo'ldi. Keyinchalik qog'oz, qand lavlagi asosida shakar olish tarmoqlari uchun mashinalar ishlab chiqarila boshlandi. 1774-1775 yillarda J.Uatt tomonidan bug' mashinalarining ixtiro qilinishi turli mahsulotlar ishlab chiqaruvchi yirik sanoat korxonalarining-zavod va fabrikalarning ishga tushirilishiga yordam berdi. Bu ixtiro moddiy ishlab chiqarishning yana bir tarmog'i bo'lgan transportning rivojlanishi uchun ham asos bo'ldi. Bug' mashinasining transport

⁵ Manufaktura (lotincha - manus qo'l, fakyerye- qilmoq) – iste'mol buyumlari yoki gazlamani ommaviy miqyosda ishlab chiqarish, muayan tarmoq yoki sanoat ishlab chiqarish shakli.

vositalarida qo'llanishi natijasida temir yo'l va suv transportlari faoliyatining tezlashuvi yuz berdi.

Zavod, fabrika tipidagi sanoat korxonalari sonining ortishi bilan tabiiy muhitga bo'lgan inson ta'siri kuchayib bordi. Avval G'arbiy Yevropa davlatlarida keyinchalik dunyoning boshqa mintaqalarida qora metallurgiya tarmoqlarining rivojlanishi katta maydonlardagi o'rmonlarining yo'q bo'lib ketishiga sababchi bo'ldi. Keyinchalik ishlab chiqarishda yog'och ko'mir o'rniga toshko'mir va undan hosil qilinadigan kokslanuvchi ko'mir ishlatilishi atrof muhitga texnogen ta'sirni yanada kuchaytirdi.

Tabiatga texnogen ta'sir XX asrning ikkinchi yarmida yanada kuchayib ketdi. Chunki, 1960 yillarda fan, texnika va texnologiya, ishlab chiqarish hamda boshqarish sohalarida tub o'zgarishlar yasagan "Fan-texnika inqilobi" yuz berdi. Bu davrda fanning jadal rivojlanishi uning o'ziga xos ishlab chiqarish omillaridan biriga aylanishiga sababchi bo'ldi. AQSH, Yaponiya, Germaniya, Fransiya kabi davlatlar ilmiy-tadqiqot va tajriba-konstruktorlik ishlari uchun katta miqdordagi sarmoyalar ajrata boshladilar. Fan va texnika olamida yuz bergan tub o'zgarishlar moddiy ishlab chiqarish tarmoqlariga ham o'z ta'sirini o'tkazdi.

Ishlab chiqarishda yuz bergan eng katta o'zgarishlar birinchi navbatda, sanoatga ta'luqli bo'ldi. Natijada sanoat tarmoqlari orasida murakkab tarkibga ega bo'lgan sohalar yuzaga keldi, fantalab ishlab chiqarish tarmoqlari rivojlandi, yadro energetikasi sohasiga katta e'tibor qaratila boshlandi. Kompyuter asosida boshqarilayotgan stanok malakali ishchi tayyorlagan sanoat mahsulotlaridan sifat va son jihatdan kam bo'lmagan turli mahsulotlarni ishlab chiqara boshladi. Asbobsozlik, aniq mashinasozlik, aviasozlik kabi fantalab sanoat tarmoqlarida mahsulot ishlab chiqarish hajmi ortdi.

Yuz bergan o'zgarishlar qishloq xo'jaligi va transport sohalariga ham o'z ta'sirini ko'rsatdi. Qishloq xo'jaligi sohalarida fan va texnika yutuqlari natijasida maxsuldorlik darajasi keskin ko'tarildi. Ayniqsa, 1960-1970 yillarda yuz bergan "yashil inqilob" don mahsuloti hosilini oshishiga sababchi bo'ldi. Bunga don seleksiyasi, irrigatsiya sohasi va kimyolashtirish jarayoni natijasida erishilgan ijobiy yutuqlar sabab bo'ldi. 1980-yillarga kelib qishloq xo'jaligi sohasida qo'lga kiritilgan natijalar oldingi o'n yilliklardagi ko'rsatkichlarning aksini ifodalay boshladi. Ayniqsa, jahon mamlakatlarida qishloq xo'jaligi mahsulotlarini etishtirishda kimyoviy o'g'itlardan me'yordan ortiq foydalanish ko'pgina ekologik muammolarni yuzaga keltirdi.

So'nggi yillarda qishloq xo'jaligi tarmoqlarida mahsulotlar ishlab chiqarishda biotexnologiya fani yutuqlaridan keng foydalanishga e'tibor qaratilmoqda. Gen muhandisligi yordamida yaratilgan serhosil, iqlimning turli o'zgarishlariga chidamli yangi navlarini etishtirish hamda zotdor chorva mollarni ko'paytirish dehqonchilik va chorvachilik sohalarida keng qo'llanila boshladi.

Bundan tashqari, fan texnika yutuqlaridan foydalangan holda plyonka ostidan oziqlantirish, plastmassa quvurlar yordamida sug'orish, oynali issiqxonalarini tashkil etish kabi amalga oshirilayotgan tadbirlar iqlim sharoiti noqulay bo'lgan mintaqalarda ham qishloq xo'jalik mahsulotlarini etishtirish imkonini bermoqda.

Fan texnika inqilobi moddiy ishlab chiqarishning yana bir tarmog'i bo'lgan transport sohalarida ham o'z ta'sirini ko'rsatdi. Natijada, avtomobil, temiryo'l, suv, havo, quvur va elektron transport sohalarida tezlik, yuk tashish quvvati oshishiga erishildi. Fan texnika taraqqiyoti transport sohalari orasidagi mehnat taqsimotining o'zgarishiga ham

sababchi bo'ldi. Bundan tashqari, XX-XXI asrlar oralig'ida transport sohasining ichki tarmoq va hudud tizimlari takomillashuvi quyidagi holatlar natijasida yuz berdi:

-yangi shosse, neft va gaz quvurlari, temir yo'l magistrallari qurilishi natijasida jahon transport tizimining masofaviy kengayishi yuz berdi;

-yangi sanoatlashgan davlatlar Xitoy, Hindiston, Rossiya va boshqa sobiq sotsialistik davlatlarda avtomobil bilan ta'minlanish darajasining ortishi jahon mamlakatlarida aholini tashish ko'rsatkichlari bo'yicha avtomobil transportining etakchi sohaga aylanishini ta'minladi;

-neft qazib oluvchi Yaqin SHarq mamlakatlari, G'arbiy Yevropa va Rossiya hisobiga quvur transporti bir maromda rivojlana boshladi;

-Xitoy, Hindiston va yangi sanoatlashgan davlatlar jahon mamlakatlari bo'ylab yuk tashish jarayonida katta salmoqqa ega bo'la boshladilar.

Moddiy sohada band bo'lgan aholinig iqtisodiy faol ishlab chiqarish jarayonining to'liq avtomatlashtirilishi natijasida boshqa soha-nomoddiy ishlab chiqarishda faoliyat yurita boshladilar. Bu holat ayniqsa, iqtisodi rivojlangan davlatlarda yaqqol namoyon bo'la boshladi. Nomoddiy sohaslar orasida fanga bo'lgan e'tiborning kuchaytirilishi, o'zaro axborot almashinishning tezlashuvi hamda bu sohada yaratilayotgan innovatsion g'oyalar jahon xo'jaligi tarixida yangi-postindustrial davr rivojlana boshlashiga sababchi bo'ldi.

Transport, sanoat va qishloq xo'jaligi va ularning tarmoqlari tizimida yuz berayotgan siljishlar va dunyo iqtisodiyotining uch turi-bosqichi o'ziga xosdir. Haqiqatdan ham, transport, sanoat va qishloq xo'jaligi va ularning tarmoqlari tizimida sezilarli o'zgarishlar sodir bo'ldi. Tarmoq tizimini tahlil qilish va o'rganishda uning uchta bo'g'ini (qavati) ajratiladi: 1) makrotizim; 2) mezotizim; 3) mikrotizim.

Makrotizim eng yirik iqtisodiy nisbatlarni aks ettiradi va bunda ishlab chiqarish va noishlab chiqarish sohalari, sanoat, qurilish, qishloq xo'jaligi, transport va aloqa, xalqaro savdo o'rtasidagi nisbatlar aniqlanadi. Ular u yoki bu mamlakatni iqtisodiyotning agrar, industrial yoki postindustrial turlarga ajratishga asos bo'ladi. 1950-yil dunyoning moddiy ishlab chiqarish tizimida quyidagi o'zgarishlar va siljishlar yuz berdi. Sanoat 42 %, qishloq xo'jaligi 21 %, xalqaro savdo 19 %, transport va aloqa 10 %, qurilish 8 % ni tashkil etgan. Keyingi yillarda taxminan sanoat 59 %, xalqaro savdo 19 %, qishloq xo'jaligi 8 %, transport va aloqa 7 %, qurilish 7 % salmoqqa ega bo'lgan. Boshqacha aytganda, o'tgan davrda sanoatning eytakchilik roli kuchaydi, qishloq xo'jaligining salmog'i sezilarli darajada pasaydi, boshqa tarmoqlar esa o'z o'rinlarini deyarli bir xil darajada saqlab qoldilar.

Mezotizim (tarmoqlararo tizim) sanoat, qishloq xo'jaligi, transport va boshqalarning ichida shakllanadigan nisbatlarni ko'rsatadi. Masalan, dunyo sanoat tizimida FTI ta'sirida tog'-kon sanoatining solmog'i pasayib, ishlab beruvchi sanoatning salmog'i oshib bormoqda. Agar ikkinchi jahon urishidan oldin ularning nisbati 15:85 bo'lgan bo'lsa, 1970 yillarda 13:87, 1990-yillarning boshida esa 8:92, hozirda taxminan 5:95 ga etdi. Bu o'zgarishlar bir tomondan, ishlab chiqarishning material sarflash hajmi kamayishi, boshqa tomondan esa, mineral xom ashyoni sun'iy xomoshyo bilan almashtirishning o'sishi bilan bog'liq bo'ldi. Tog'-kon sanoati tizimida esa hozirgi paytda 2:3 yoqilg'i, ayniqsa neft qazib olishga, 1:3 ruda, qurilish materiallari va boshqalarni qazib olishga to'g'ri keladi.

Lekin bu o'rtacha umumjahon ko'rsatkichlari rivojlangan va rivojlanayotgan

mamlakatlar o'rtasida katta farq borligini ham bekituvchi vosita bo'lmasligi kerak. Gap shundaki G'arbning rivojlangan mamlakatlarining ko'pchiligida tog'-kon sanoati salmog'ini pasaytirishi ularning faqat rivojlanayotgan mamlakatlar yoqilg'i-xom ashyo resurslariga suyanishi asosida yuz berdi. SHu sababdan tog'-kon sanoati rivojlangan mamlakatlar sanoat ishlab chiqarishida o'rtacha 2 %, rivojlanayotgan mamlakatlarda esa 14 % ni tashkil etadi (YAqin va O'rta SHarqdagi neft qazib oluvchi mamlakatlarda 40-50 %). SHu bilan bir qatorda, ayrim rivojlangan mamlakatlar, masalan, Kanada, Avstraliya, tog'-kon sanoati hissasining yuqoriligi bilan ajralib turadi. Bu holat uzoq vaqt mobaynida barcha sobiq sotsialistik tuzum mamlakatlari ehtiyojlarini keng miqyosda ta'minlab kelgan sobiq Ittifoq uchun ham xarakterli bo'lgan.

Mikrotizim (mikrotarmoq strukturasi) moddiy ishlab chiqarishning ayrim turlarida, birinchi navbatda, sanoat ishlab chiqarishda yuz berayotgan o'zgarish va siljishlarni aks ettiradi. Bunda fantalab tarmoqlar elektron hisoblash texnikasi, atom energetikasi jihozlari, mikrobiologik preparatlar ishlab chiqarish birinchi o'ringa chiqmoqda. Bularning hammasi ilmiy-texnika taraqqiyotining katalizatori rolini bajarayotgan AQSH da ana shunday fantalab yuqori texnologik ishlab chiqarishning butun ishlab beruvchi sanoat mahsulotidagi hissasi 40 % dan ko'proq, GFR, Fransiya, Buyuk Britaniya, Italiyada esa 30-35 % ga teng.

Dunyo moddiy ishlab chiqarishi tizimida FTI ta'sirida umumiy bir biriga qarama-qarshi harakatlarga ega bo'lgan yana ikkita siljish yaqqol namoyon bo'lmoqda. Ulardan birinchisi, mikrotizim darajasida sodir bo'lib, xo'jalikning tarmoq strukturasi (tuzilishi, tarkibidagi) diversifikatsiyada (bo'linish, sochilish) o'z aksini topayotir. Ikkinchisi, tarmoqlararo komplekslar (majmualar)-yoqilg'i-energetika, mashinasozlik, agrosanoat, harbiy sanoat, aerokosmik, avtomobil majmualarining (komplekslarning) tashkil topishida namoyon bo'lmoqda.

Fanda so'nggi yillarda dunyo iqtisodiyotining **uch xili**-agrar, industrial, postindustrial tiplari to'g'risida tasavvur paydo bo'ldi.

XVII-XIX asrlardagi sanoat to'ntarishlarigacha dunyo iqtisodiyotining agrar xili hukmron bo'lgan. So'ngra u sanoatning rivojlanishi bilan bog'liq holda o'z o'rnini industrial turiga bo'shatib berdi. Lekin bunda shuni hisobga olish kerakki, hozir ham dunyoning taxminan 47 % iqtisodiy faol aholisi (3,3 mlrd kishi) qishloq xo'jaligida band. Ayniqsa, bu ko'rsatqich rivojlanayotgan mamlakatlarga ta'luqli bo'lib, ularda aholining deyarli 60 % qishloq xo'jaligida ishlaydi. Masalan bu ko'rsatqich Mongoliyada 30, Paragvayda 48, Nigeriyada 50, Indoneziyada 55, Hindiston va Xitoyda 60, Vetnamda 73, Efiopiyada 75, Malida 85, Ruandada 88, Nepalda 92 % teng.

G'arbning rivojlangan mamlakatlarida qishloq xo'jaligida band aholi salmog'i o'rtacha 7,8 %, Buyuk Britaniyada 2 %, AQSH, Belgiya GFRda 3 %, SHvetsiyada 4 %, Avstriyada 5 %, Fransiyada 7 %, YAponiyada 7 %, Italiyada 8 %, Finlyandiyada 10 %, Rossiyada 13 %.

XIX asrning ikkinchi yarmi-XX asrning birinchi yarmida eng avvalo Yevropa, Shimoliy Amerika, Yaponiya va sobiq Ittifoqda ishlab chiqarishning industrial tipi shakllandi. Uning uchun YAIM va bandlik strukturasi (tuzilishida) sanoat va qurilishlarning ustivorligi xarakterli bo'lgan. Bu ikki tarmoq hissasiga G'arb mamlakatlarida band aholinning o'rtacha 32 % i (shu jumladan, G'arbiy Yevropada 38 %, Shimoliy Amerikada 31 % i ga) to'g'ri keladi. Ayniqsa, bu ko'rsatqich quyidagi mamlakatlarda juda yuqori: Italiya-32, Yaponiya-34, GFR-40, Shveysariya- 43 %. Shu

bilan bir qatorda bu mamlakatlarda avvaldan sanoat va qurilishning salmog‘i mutassil pasayib kelmoqda va ularning birortasida ular birinchi o‘rinni egallamaydi. Iqtisodiyotning industrial turi eng to‘liq namoyon bo‘lgan Sharqiy Yevropa va MDH mamlakatlarida bunday holat kuzatilmaydi. Albatta, bu tasodifiy hol emas, balki ma‘lum iqtisodiy siyosat, industrilashtirish yo‘nalishining natijasidir.

Haqiqatdan ham bugungi kunda dunyo iqtisodiyotida fan-texnika taraqqiyoti natijasida paydo bo‘lgan yangi xo‘jalik turlari mavjud. FTIning kengayishi va chuqurlashuvi, dunyo xo‘jligiga ta‘sirining kuchayishi ko‘pchilik mamlakatlarda industrial turdan keyin shakllangan va postindustrial deb nom olgan (post–lotincha, «keyin» ma‘nosini bildiradi) iqtisodiyotning mutlaqo yangi turi paydo bo‘lishiga olib keldi. U o‘z navbatida, industrialorti jamiyati, deb atalayotgan va xizmat ko‘rsatish sohasi, fan va ta‘lim etakchi o‘rinni egallaydigan jamiyatdir.

Industrialorti jamiyatining asosiy xususiyatlarini amaliyotda fantalab ishlab chiqarishning yuqori darajasi, qudratli ilmiy-texnika potensiali belgilab beradi. Bular esa, o‘z navbatida, moddiy va nomoddiy ishlab chiqarishlar o‘rtasidagi nisbatining nomoddiy ishlab chiqarish foydasiga o‘zgarishiga, ayniqsa, ishbilarmonlik va xizmat ko‘rsatish sohasining (texnik xizmat ko‘rsatish korxonalari, ishga tushirish-sozlash komissiyalari, marketing, maslahat firmalar va boshqalar) tez rivojlanishiga, moddiy ishlab chiqarish salmog‘ining qisqarishiga, fan, ta‘lim, madaniyat, sayohatchilik xizmati, sug‘urta sohaslarining o‘shishiga va aqliy mehnat sohasida band bo‘lgan xodimlarning ko‘payishiga olib keladi.

Industrialorti turiga asosan G‘arb mamlakatlari kiradi. Noishlab chiqarish sohasida band aholining o‘rtacha ko‘rsatkichi 50 % bo‘lgan holda ko‘pchilik mamlakatlarda u ancha yuqori. Bunda birinchi o‘rinni AQSH egallaydi, mamlakatda so‘nggi 15 yilda ishlab chiqarish sohasida ishlaydiganlar soni yarim million kishiga kamaygani holda, xizmat ko‘rsatish sohasida esa 25 mln kishiga ko‘paydi. AQSH da noishlab chiqarish sohasiga mamlakatdagi band aholining 64 %, YAMD ning 70 % to‘g‘ri keladi. Aynan shunday ko‘rsatkichlar, shuningdek, Buyuk Britaniya, Shvetsiya, Kanada, Avstriya va boshqa mamlakatlarga ham ta‘luqlidir. Noishlab chiqarish sohasida Yaponiyada 52 %, GFRda 53 %, Fransiyada 56 %, Shvetsiya va Avtraliyada 60 %, Kanadada 62 %, Buyuk Britaniyada 63 % kishi band.

Rivojlanayotgan mamlakatlarning noishlab chiqarish sohasida o‘rtacha 22,3 % kishi mashg‘ul. Bu ko‘rsatkich Nepalda 8 %, Bangladeshda 10 %, Nigerda 10 % ga teng. SHu bilan bir qatorda ayrim rivojlangan mamlakatlarda noishlab chiqarishda band kishilarning salmog‘i yuqori. Bular yo‘l ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishda ancha ilgari ketgan mamlakatlar (Argentina, Meksika, Braziliya, Koreya Respublikasi 59 %), yo‘l moliyaviy faoliyat va ishbilarmonlik xizmatining yirik markazlariga aylangan neft eksportyori mamlakatlari (Liviya, Jazoir, Saudiya Arabistoni 55 %), yo‘l vositachilik faoliyati va turizmga ixtisoslashgan mamlakatlar (masalan, Bagam orollarida aholining 80 % i xizmat ko‘rsatish sohasida band) hisoblanadi.

Masalan, ishlab chiqarish tarmoqlarining shakllanishi va rivojlanishi Respublikamiz O‘zbekistonda ham o‘zgacha kechgan. O‘zbekistonda ishlab chiqarish tarmoqlarining shakllanish va rivojlanish bosqichlari o‘ziga xos va mos. O‘zbekiston o‘tmishda er kurrasidagi aholi xo‘jalik faoliyati g‘oyat qizg‘in kechgan eng qadimiy o‘lkalardan biri bo‘lgan. Bunga G‘arb bilan Sharq o‘rtasidagi iqtisodiy taraqqiyot uchun qulay bo‘lgan geografik o‘rni sabab. Asrlar davomida sug‘orma dehqonchilik, yaylov chorvachiligi va xilma-xil hunarmandchilikka asoslangan o‘lkamiz iqtisodiyoti jahon

bozorlarida o'zining ko'p turdagi qimmatli mahsulotlari bilan qatnashib kelgan. U bir zamonlar "Buyuk ipak yo'li" bo'yidagi eng gavjum bozorlar mamlakati bo'lgan.

XV-XVI asrdan e'tiboran G'arbiy va Janubiy Evropa bilan Sharqiy Osiyo davlatlari o'rtasida qulay dengiz yo'llarini ochilishi oqibatida "Buyuk ipak yo'li" inqirozga yuz tutdi. O'z vaqtida ancha bozorgir bo'lgan mahalliy mahsulotlar paxta, ipak, qorako'l, metal, zargarlik buyumlar ishlab chiqarish izdan chiqa boshladi.

XVIII asr boshlarida hozirgi O'zbekiston aholisining asosiy mahsuloti qishloq xo'jalik mahsulotlarini etishtirish bo'lib, ular asosan dehqonchilik va chorvachilik bilan shug'ullanaredilar. Sanoat mahsulotlari asosan hunarmandchilik asosida ishlab chiqarilar edi. SHaharlarda to'qimachilik, kulolchilik, zargarlik, chilangarlik, duradgorlik, badiiy buyumlar ishlab chiqarilar edi.

O'zbekiston 1991 yil 31 avgustda o'z mustaqilligini e'lon qildi va o'zining chinakam yangi taraqqiyot davrini boshladi. Mustaqillikka erishilgan dastlabki kunlardan boshlab, bir tomonlama rivojlanishga qaratilgan planli (rejali) iqtisodiyotdan voz kechib, bozor iqtisodiyotiga asoslangan jamiyat qurish yo'liga o'tildi.

Bozor iqtisodiyoti talablari Respublikada o'rta va kichik biznes faoliyati, tadbirkorlik, ishbilarmonlik keng tus oldi, mulkchilikning turli shakllari vujudga keldi, ishlab chiqarishda davlat tasarufidagi faoliyatlar doirasi toraya borib nodavlat sohasi keng rivojlandi. O'zbekiston iqtisodiy islohotlarni amalga oshirilishi ustivor masalalarni hal etish ishlab chiqarishda tarkibiy o'zgarishlarni amalga oshirish, makroiqtisodiy barqarorlikka erishish hamda aholi faravonligini ko'tarish borasida zarur sharoitlar yaratish imkonini bermogda.

Bugungi kunda (2018 yil yakuni bo'yicha) Respublikamizda band aholining iqtisodiyot tarmoqlari bo'yicha ulushi quyidagicha ko'rsatkichga ega: sanoatda-13,5, qishloq xo'jaligida-27,3, transportda-4,8, savdoda-11,0, qurilishda-9,5, sog'liqni saqlashda-4,5, ta'limda-8,2, boshqa tarmoqlarda-21,2 %. Shuningdek, YaIM tarkibida-sanoat hissasi-31,3 %, qishloq, o'rmon va baliq xo'jaligi-28,8 % to'g'ri kelmogda.

1.3. Ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etish shakllari

Ishlab chiqarishni tashkil etishning barcha shakllari-mujassamlashuv, ixtisoslashuv, kooperatsiya va kombinatsiya, ayni paytda ijtimoiy va hududiy tomonlarga ega. Albatta, iqtisodiy va ijtimoiy geografiya uchun ishlab chiqarishning hududiy tomoni etakchi rol o'ynaydi. SHunga qaramasdan, bu bir-biri bilan bog'liq bo'lgan jarayonlarni uyushtirgan holda o'rganish, tahlil qilish, biridan ikkinchisiga o'ta bilish geografik fikrlashning muhim xususiyatidir.

Mujassamlashuv yoki ishlab chiqarishning to'planishi, yig'ilishi xalq xo'jaligining barcha tarmoqlariga tegishlidir. Ammo geografik jihatdan u eng avvalo sanoat, qishloq xo'jalik va transport, ya'ni moddiy sohalarda yaqqol namoyon bo'ladi. Qolaversa, iqtisodiy geografiya fanining ob'ektini aynan shu tarmoqlarning hududiy tashkil etilishi, ularning joylashish xususiyatlari belgilab beradi. Chunonchi, sanoat uchun «nuqta» yoki tugun ko'rinishida hududiy tashkil etish, qishloq xo'jaligiga areal yoki mintaqaviy (zonal), transport uchun esa lentasimon yoki chiziq shaklidagi joylashuv xosdir. Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya ma'lum darajada aynan ana shu nuqtalar-sanoat markazlari va tugunlari, areal, «tasmalarni», ularning joylashuvi, aloqasi va hududiy

munosabatlarini o'rganadi. Ijtimoiy ob'ektlarning hududiy tashkil etilishi esa yuqoridagi tarmoqlar joylashuvi bilan belgilanadi.

Mujassamlashuvning bu shakllari bir-biriga o'tib turadi va turli rayon yoki mamlakatlarda har xil birikmada bo'ladi. Masalan: shaharning markazlashuv darajasi ma'lum bir bosqichga etgandan keyin o'ziga xos vaziyat vujudga keladi, ya'ni endi mazkur shaharda qo'shimcha korxonalarini qurish imkoniyati qolmaydi.

Yuqorida keltirilgan mulohazalarga misol qilib Toshkent atrofida joylashgan go'sht kombinati, ToshGRES, Toshkent xalq xo'jaligi universiteti, Yadro fizikasi universiteti va hokazolarni ko'rsatish mumkin. Toshkent aholisi ehtiyoji va xo'jaligi uchun zarur bo'lgan bu korxonalarini poytaxtda qurishning iloji yo'q, lekin ular iste'molchi, sanoat ilm-fan markaziga yaqin bo'lmog'i lozim. Bundan yana bir xulosa, ya'ni ishlab chiqarish mujassamlashuvi bilan shahar rivojlanishi o'rtasidagi munosabat kelib chiqadi. Dastlab shaharning vujudga kelish va ulg'ayishida ishlab chiqarishni joylashtirish etakchi rol o'ynaydi, keyinchalik esa shaharning o'zi ishlab chiqarishning hududiy tashkil etish omillariga aylanadi.

Mujassamlashuvning yuqori va pastligi ayni paytda ma'lum bir sohaning riojlanganlik darajasini belgilaydi. Bu erda «umumiy maxraj» bo'lib shahar, viloyat yoki boshqa bir joyda yashovchi aholining ulushi, hissasi xizmat qiladi.

Korxonalar, urbanistik va hududiy mujassamlashuv turli rayon yoki mamlakatlarda turlicha birikma hosil qiladi. Past darajadagi korxonalar yoki ishlab chiqarish mujassamlashuvi yuqori urbanistik mujassamlashuvga to'g'ri kelish hollari ham uchraydi. Bu holda shaharda mayda korxonalar soni juda ko'p bo'ladi. Aksincha, urbanistik mujassamlashuv past, ammo ishlab chiqarish mujassamlashuvi yuqori bo'lishi ham mumkin. Bunga kichikroq, masalan, Xivada katta gilam kombinatining joylashuvi misol bo'ladi.

Aynan shunday past darajadagi urbanistik mujassamlashuv yuqori hududiy mujassamlashuvga ham olib keladi. Bu holda mazkur hududda juda ko'p kichik sanoat punkti yoki markazlari mavjud bo'ladi.

Shunday qilib, yuqori darajadagi mujassamlashuv, ayniqcha o'ta yirik korxonalarini barpo etish hamma vaqt ham ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan samarali emas. Bunday hollarda xom ashyo va tayyor mahsulotni transportda tashish xarajatlari ko'payadi, ishchi-kuchi etishmaydi va eng muhimi-ekalogik muvozanat buziladi.

Xo'sh qaysi darajadagi mujassamlashuv ma'qul degan savol tug'iladi. Axir, ayni bir hajmdagi mahsulotni turli xil yiriklikdagi korxonalar, shahar yoki rayonlarda ishlab chiqarish mumkin-ku. Bu erda ham bir tomonlamalik, qat'iylik zararli va xatarlidir deb o'ylaymiz. Binobarin, turli xil yiriklikdagi korxonalar, shaharlar bo'lgani maqsadga muvofiq bo'lsa kerak. Demak, mujassamlashuv ob'ektiv qonuniyat, biroq u barcha mamlakatlarga xos va iqtisodiy samaradorlikka ega bo'lsada, uning ma'lum chegarasi, ko'lami, doirasi bo'lishi shart.

Respublikada ham faqat Toshkent va Toshkent viloyatini rivojlantirib, qolgan mintaqalar va joylarni o'z holiga qoldiraverish ham yaramaydi, albatta. Shu bois Qoraqalpog'iston Respublikasi, Xorazm, Surxondaryo, Qashqadaryo, Jizzax, Sirdaryo kabi viloyatlar ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishni jadallashtirish zamon talabi bo'lib, bu masalalar mustaqil davlatning ilmiy asosda ishlab chiqilgan hududiy siyosatida ham o'z aksini topmog'i lozim.

Iqtisodiyotni erkinlashtirish va modernizatsiyalash, eng avvalo, to‘g‘ridan-to‘g‘ri investitsiyalarni jalb qilish bo‘yicha qulay shart-sharoitlar yaratish har qanday davlat uchun eng dolzarb hamda kechiktirib bo‘lmaydigan masala hisoblanadi. Bunday vazifalarni amalga oshirishda erkin iqtisodiy zonalarining o‘rni g‘oyatda muhimdir. SHunga ko‘ra, 1996 yildayoq O‘zbekiston Respublikasining “Erkin iqtisodiy zonalar to‘g‘risida” gi Qonuni qabul qilinishi mamlakatni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishga yo‘naltirilgan islohotlar uzoqni ko‘zlab amalga oshirilganidan dalolat beradi.

Yangitdan tashkil etilgan “Navoiy” va “Angren” erkin industrial-iqtisodiy zonalarini bugungi kunda mamlakatimizning ishlab chiqarish salohiyatini modernizatsiya qilishga qaratilgan loyihalarni amalga oshirishda alohida o‘rin egallamoqda. “Navoiy” erkin industrial-iqtisodiy zonasi tashkil etilganidan buyon bu erda 12 ta korxonalar qurilib, foydalanishga topshirildi. 2012-yilda ular tomonidan qariyb 80 milliard so‘mlik mahsulot ishlab chiqarilgan. Akkumulyator simlari, avtomobil gaz balonlari, mobil va statsionar telefonlar, modemlar va internet uchun qo‘shimcha moslamalar ishlab chiqarish bo‘yicha korxonalar tashkil etish kabi yuqori texnologiyalar asosidagi yana ettita loyiha amalga oshirish ko‘zda tutilgan edi va ular amalga oshirildi.

Shu borada to‘plangan tajribani va Toshkent viloyatidagi ishlab chiqarish hamda resurs salohiyatidan foydalanish, Farg‘ona vodiysidagi korxonalar bilan barqaror iqtisodiy aloqalarni yo‘lga qo‘yishning kelajakda muhim ahamiyatga ega ekanini hisobga olgan holda, “Angren” maxsus industrial zonasini tashkil etish to‘g‘risida qaror qabul qilingan edi va loyiha bugungi kunda o‘z natijasini berdi.

Mazkur industrial zonada faoliyat ko‘rsatayotgan korxonalariga, kiritilgan investitsiyalar hajmiga qarab, 3-yildan 7-yilgacha bo‘lgan muddatga keng ko‘lamli soliq va bojxona imtiyozlari hamda preferensiyalar berildi, ularning infratuzilma ob‘ektlari va kommunikatsiyalarga kafolatli ravishda ulanishi ta‘minlanmoqda.

Hozirgi kunda “Angren” maxsus industrial zonasi hududida qiymati 186,0 million dollarlik 8 ta investitsiya loyihasi amalga oshirilmoqda. SHular qatorida zarurat va ehtiyoj baland bo‘lgan turli tayyor mahsulotlarni va butlovchi buyumlarni ishlab chiqarish, shuningdek, yangi shakar zavodini qurish, tayyor charm buyumlar ishlab chiqaradigan kompleksni barpo etish alohida o‘rin tutdi.

Umumiy qiymati 245 million dollarlik yana 22 ta rentabelli loyihani amalga oshirish masalalari ko‘rib chiqilmoqda va buning uchun zarur hujjatlar tayyorlanmoqda. Qo‘lga kiritgan tajribamiz shuni tasdiqlab bermoqdaki, mamlakatimizning boshqa mintaqalarida ham Navoiy va Angren kabi maxsus industrial zonalarini, zamonaviy logistika tizimlari va transport infratuzilmalarini yaratish bo‘yicha boshlagan ishlarimizni davom ettirish maqsadlarimizga javob beradi.

Ma‘lumki, mamlakatimizdagi ishlab chiqarish korxonalarini modernizatsiya qilish va yangilash, zamonaviy innovatsiyalarga asoslangan va yuksak samarali texnologiyalarni joriy etish dolzarb vazifadir. Ularni amalga oshirishda kerakli imtiyozlarga ega bo‘lgan maxsus industrial zonalarini tashkil etish yo‘lida oxirgi yillarda katta ishlar qilindi. Buning amaliy tasdig‘ini «Navoiy» va «Angren» maxsus industrial zonalarini faoliyati misolida ko‘rish mumkin.

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonasi tashkil etilganidan buyon uning hududida umumiy qiymati 100 million dollardan ziyod bo‘lgan 19 ta investitsiya loyihasi bo‘yicha ishlab chiqarish korxonalarini ishga tushirildi. Jumladan, yuksak texnologiyalar asosida modem va televizorlar uchun pristavkalar, elektr energiyani elektron

hisoblagichlar, yuqori kuchlanishga chidamli kabellar, issiqlik va suv isitish qozonlari, mobil va statsionar telefon apparatlari, tayyor dori vositalari va boshqa turdagi mahsulotlar ishlab chiqarish yo‘lga qo‘yildi.

2013-yilda maxsus zonadagi korxonalar tomonidan qiymati 100 milliard so‘mdan ziyod mahsulot ishlab chiqarildi va bu boradagi o‘shish sur‘ati 2012-yilga nisbatan 25,8 foizni tashkil etdi. «Angren» maxsus industrial zonasi hududida qisqa muddatda umumiy qiymati qariyb 44 million dollar bo‘lgan 5 ta loyiha asosida energiyani tejaydigan diodli yorug‘lik lampalar, turli kattalikdagi mis quvurlar, ko‘mir briketlari kabi yuksak texnologiyalar asosidagi mahsulotlar ishlab chiqarish yo‘lga qo‘yildi. SHuningdek, shakar ishlab chiqarish bo‘yicha yangi zavod va boshqa korxonalar tashkil etildi.

Ayni shu yo‘nalishda to‘plangan tajribani hisobga olib, 2013 yilning mart oyida Jizzax viloyatida «Jizzax» maxsus industrial zonasi tashkil etildi. Sirdaryo viloyatida bu zonaning filiali faoliyat ko‘rsata boshladi. Bugungi kunda «Jizzax» maxsus industrial zonasi hududida transport, ishlab chiqarish va muhandislik-kommunikatsiya infratuzilmasini jadal rivojlantirish bo‘yicha faol ishlar olib borilmoqda. 2013 yilning o‘zida mazkur zonada Xitoy kompaniyalari ishtirokida 100 ming dona mobil telefon ishlab chiqarish, shuningdek, chorva mahsulotlarini qayta ishlash va ozuqa tayyorlash bo‘yicha umumiy qiymati qariyb 6 million dollar bo‘lgan dastlabki 3 ta loyiha amalga oshirildi.

Investorlarga keng soliq imtiyozlari va preferensiyalar berilgan «Angren» maxsus industrial zonasi, «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonasi, «Jizzax» maxsus industrial zonasining tashkil etilgani yuqori texnologiyalarga asoslangan korxonalarni rivojlantirish imkonini kengaytirdi. Ushbu zonalar uchun zarur tashqi muhandislik va transport infratuzilmasi to‘liq respublikamiz mablag‘lari hisobidan barpo etilgan.

Prezidentimiz **SH.Mirziyoev** mamlakatimizni 2016 yilda ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirishning asosiy yakunlari va 2017 yilga mo‘ljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim ustuvor yo‘nalishlariga bag‘ishlangan Vazirlar Mahkamasining kengaytirilgan majlisida “Navoiy” erkin iqtisodiy zonasida o‘tgan 8 yil mobaynida atiga 24 ta loyiha amalga oshirilib, ularda to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalar ulushi juda pastligi va atigi 900 nafar odam ishga joylashtirilganini, prinsipial jihatdan yangi asoslarda “Urgut”, “G‘ijdivon”, “Qo‘qon” va “Hazorasp” erkin iqtisodiy zonalarini tashkil qilinishi, o‘tgan yillardagi xatolarni yana takrorlashga endi yo‘l qo‘yib bo‘lmasligini alohida qayd etgan. Jumladan, 2019 yil Prezidentning “Andijon-farm” erkin iqtisodiy zonasini tashkil etish bo‘yicha ham farmoni chiqdi.

Haqiqatdan ham, yuqorida aytib o‘tganimizdek, markazlashuv mujassamlashuvning bir ko‘rinishidir. Bu erda ishlab chiqarish korxonalari yoki boshqa tashkilotlar va sohalarni asosan birgina shaharda joylashuvi tushuniladi. Ayni paytda mamlakat yoki xo‘jalik boshqaruvining bunday tizimi yakka hokimlik-monopolizatsiyaga olib kelishi turgan gap, bu esa maqsadga nomuvofiqdir.

Yuqoridagi ma‘noda mujassamlashuv tushunchasi hamma vaqt markaz tushunchasini ifodalaydi. SHubxasiz, bu markaz balandroq turishi, ko‘zga yaqqol va darhol tashlanishi lozim. Ammo «markaz» deganda shaharlarni umuman sanoat yoki madaniyat markazi sifatida qarash ham to‘g‘ri bo‘lmaydi. Qolaversa, hamma shaharlar ham sanoat, madaniyat markazidir. Shuning uchun shahar aynan qaysi sanoat tarmog‘i markazi ekanligini aniqlash ma‘qulroq hisoblanadi.

Ixtisoslashuv ham ishlab chiqarishni tashkil etishning muhim shakli bo'lib, u mehnat taqsimoti va iqtisodiy rayonlarni tarkib topishi bilan chambarchas bog'liq.

Uning 3 bosqichi va 3 turi mavjud. Ixtisoslashuvning 3 bosqichi deganda korxonalar, shahar yoki rayon miqyosidagi ixtisoslashuv tushuniladi. Boshqacha qilib aytganda, ularning har biriga hududiy yoki ijtimoiy mehnat taqsimoti natijasida ma'lum bir mahsulotni ishlab chiqarilishi birlashtiriladi. O'z navbatida, ixtisoslashuv shu korxonalar (u jamoa xo'jaligi bo'lishi ham mumkin), shahar va rayonlarning «qiyofasini», ularning mehnat taqsimotida tutgan o'rnini belgilab beradi.

Ixtisoslashuvning 3-turi bu qism (detal), texnologik yoki yarim mahsulot (polufabrikat) va predmet (tayyor mahsulot ishlab chiqarish) ixtisoslashuvidir. Ixtisoslashuvning bunday ko'rinishlari bir-biri bilan uzviy bog'liq va ular turli hududiy bosqichda o'zgacha xususiyatga ega bo'ladi.

Ixtisoslashuv oqibatida xalq xo'jaligining tarmoqlari vujudga keladi, iqtisodiy rayonlar, shaharlarning funksional turlari shakllanadi. Shu bilan birga u tashqi transport iqtisodiy aloqalarini taqozo etadi, chunki ishlab chiqarilgan va mahalliy iste'moldan ortib qolgan mahsulot chetga chiqariladi, mazkur rayonda etishmaydigan mahsulot esa boshqa joydan keltiriladi.

Shunday tartibda mulohaza yuritib, O'zbekistondagi ixtisoslashgan tarmoqlarini aniqlash mumkin. Masalan, respublikamiz paxta tolasi, pilla, tog'-kon sanoati, qishloq xo'jaligi mashinasozligi va boshqa sohalarga ixtisoslashgan. Uni ip yoki ipak gazlamaga, neft sanoatiga ixtisoslashgan deyish bir oz mushkulroq, chunki bu mahsulotlar O'zbekistonda hozircha etarlicha ishlab chiqarilmaydi va ular mahalliy talabni to'la qondira olmaydi.

Ixtisoslashuv albatta, faqat moddiy ishlab chiqarishga tegishli emas. U barcha ijtimoiy jabhalarga ham molik xususiyatdir.

Ixtisoslashuvning ham mujassamlashuv kabi o'zining chegarasi bo'lishi lozim, o'ta tor ixtisoslashuv bir tomonlikka (ijtimoiy hayotda tor fikrlashga), yo'l xarajatlarining ko'payishiga olib keladi. Ulkan korxonalarni qurish qancha zararli bo'lsa, haddan tashqari tor ixtisoslashuv, yakkahokimlik ham shuncha xatarlidir. Afsuski, yaqin o'tmishda mamlakatimiz qudrati, uning rivojlanganlik darajasi shu «yirik», «eng katta», «yagona» kabi tushunchalar bilan ifodalandi, «birinchi» bo'lish esa ko'p hollarda qolgan barcha sohalarda qoloqlikni anglatar edi. Ammo bu mulohazalardan noto'g'ri xulosa chiqarish ham kerak emas, chunki ixtisoslashuvsiz shahar, tuman, viloyat, iqtisodiy rayon, respublikalarni, qolaversa jamiyat va kishilarning o'zini ham rivojlanishini tasavvur qilish qiyin. Shuning uchun ixtisoslashgan tarmoq bilan birgalikda boshqa yordamchi yoki ikkalamchi sohalar ham hech bo'lmaganda mahalliy ehtiyoj doirasida rivojlangan bo'lishi lozim.

Demak, ixtisoslashuv kompleks, har tomonlama rivojlanish bilan uyg'unlashuvi kerak.

Kooperatsiya pirovard natijada muayyan bir mahsulot yaratish uchun turli korxonalarining hamkorligidir. Bu korxonalar faqat bir yoki ikki tarmoqqa tegishli bo'lmasligi mumkin. SHu bilan birga kooperatsiyada hududiy birlik, barcha ixtisoslashgan korxonalarining bir joyda o'rinishuvi uncha sezilmaydi va aksincha, ularning **tarqoq** holda joylashuvi kuzatiladi.

Kooperatsiya qatnashuvchi korxonalar soni vujudga kelayotgan mahsulotning murakkabligiga bog'liq. Chunonchi, mashinamoslikda, aniqrog'i, engil va yuk

mashinalarini ishlab chiqarish uchun juda ko'p ehtiyoj qismlar, detallar kerak. Shu bois bunday mashinalarning yaratilishida yuzlab ixtisoslashgan korxonalarining ulushi bor.

Jumladan, **kombinatsiya**, kombinatlash kooperatsiyaga o'xshab korxonalar birlashmasidan iborat. Ammo bu erda tarqoq holda joylashgan birlik emas, balki ularning hududiy umumiyligi tushuniladi. Shu sababli kombinatsiyada, kooperatsiyadan farqli o'laroq, ko'proq **hududiylik** namoyon bo'ladi.

Bu ikkilik, yuzaki qaraganda bir-biriga o'xshash tushuncha o'rtasida, boshqa farqlar ham bor. Kooperatsiyada natija, maqsad, pirovard **mahsulot** bir bo'lsa, kombinatsiyada aksincha, ya'ni **xom ashyo** bo'lib, undan olinadigan mahsulot turlichadir.

Demak, kombinatlashuv ma'lum bir turdagi xom ashyoni chuqur texnologik qayta ishlash, uning chiqindilaridan to'la foydalangan holda barcha mahsulotlar ishlab chiqarishni anglatadi. Xuddi shu ma'noda kombinatsiya «to'ntarilgan» kooperatsiyadir.

Sanoatda kombinatlar bir necha texnologik jihatdan bog'liq bo'lgan yoki sexlardan tashkil topgan bo'ladi. Masalan, qora metallurgiya kombinatlari, aniqrog'i to'la siklli kombinatlar cho'yan, po'lat va prokat ishlab chiqaruvchi zavodlar birlashmasidir. Agar ularning bittasi bo'lmasa, u holda kombinat to'liq siklga ega emas.

Shunday qilib, kombinatsiya sanoat tarmoqlarining ko'pchiligiga xosdir. Faqat mashinasozlikda «kombinat» so'zini uchratmaymiz, ammo mohiyatan bu erda ham u mavjud, zotan metallardan asosiy mahsulot bilan bir qatorda keng iste'mol mollari ham ishlab chiqariladi. Masalan, Toshkentdagi Chkalov nomli aviatsiya birlashmasi samolyotdan tashqari avtomobil uchun ba'zi bir ehtiyot qismlar, bolalar aravachasi va shunga o'xshash turli xil xalq iste'mol mollarini ham ishlab chiqaradi. Mujassamlashuv yoki ixtisoslashuv ayni paytda shu sohaning rivojlanganligidan dalolat beradi. Ammo rivojlanganlik mujassamlashuvda korxonalar yoki tashkilotning kattaligi, ko'lami bilan o'lchansa, ixtisoslashuvda esa o'z ifodasini yagonaligi, noyobligi va betakrorligida topadi.

Mustaqillikni mustahkamlash va bozor iqtisodiyoti munosabatlariga o'tish sharoitida ishlab chiqarishni tashkil etishining barcha shakllaridan to'g'ri va oqilona foydalanish zarur. Masalan, har qanday mustaqil davlatning iqtisodiy qudratini faqat kichik yoki tor darajada ixtisoslashgan korxonalar bo'yicha parchalab yuborish maqsadga muvofiq emas. Shu bois, mamlakat uchun katta, o'rta va kichik, turli darajada ixtisoslashgan korxonalarining turg'un uyushmasi, majmuasi kerak.

Hozirgi sharoitda mamlakat iqtisodiyotini ham «pastdan» ham «yuqoridan» ko'rish lozim. Binobarin, xorijiy davlatlar sarmoyalari orqali yoki ular bilan hamkorlikda barpo etilayotgan sanoat korxonalarini uchun ularga zarur bo'lgan texnologik qismlar, detall va dastgohlarni o'zimizda tayyorlash imkoniyatlarini vujudga keltirish zamon talabidir. SHu bilan birga mavjud imkoniyat va resurslaridan to'la foydalangan holda mamlakatimiz hududida ko'proq tayyor mahsulotlar ishlab chiqaruvchi korxonalarini rivojlantirishga ahamiyat berish lozim.

Bugungi kunda, iqtisodiyotimiz oldida turgan asosiy vazifalardan biri sanoat ishlab chiqarishini jahon iqtisodiyotida o'z o'rniga ega bo'lgan raqobatbardosh korxonalar tashkil qilish maqsadidagi tuzilmaviy qayta qurishdan iborat. Buning uchun integratsiya hamda turli tashkiliy-huquqiy shakldagi korxonalarini vaqtinchalik yoki doimiy ravishda kooperatsiya yoki konsentratsiya asosida birlashtirish amalga oshiriladi.

Kooperatsiya jarayonida konsern, konsorsium, xo‘jalik assotsiatsiyasi kabi tashkiliy shakllar vaqtinchalik yoki doimiy ravishda tuzilishi mumkin. Ushbu tuzilmaviy birliklarining mohiyatini qisqacha ko‘rib chiqamiz.

Konsern-umumiy manfaatlarga ega hamda shartnomalar, kapital va qo‘shma faoliyatda ishtirok etish bilan bog‘liq bo‘lgan korxonalarining yirik birlashuvini aks ettiradi.

Konsorsium-kompaniya va banklarning vaqtinchalik birlashuvi natijasida, yirik kapital talab qiluvchi loyihalarni amalga oshirish yoki mablag‘ni birgalikda joylashtirish maqsadlari uchun umumiy kelishuvlar asosida yuzaga keladi. Konsorsium buyurtmachilar oldidagi majburiyatlar uchun javobgar hisoblanadi.

Xo‘jalik assotsiatsiyasi-jismoniy yoki huquqiy shaxslarning o‘zaro hamkorlik yuritish maqsadida ko‘ngilli ravishda birlashuvini anglatadi va unda birlashuvga kiruvchi sub’ektlar o‘z mustaqilligini saqlab qoladilar.

Korporatsiyalar-umumiy maqsadlarga erishish, hamkorlikda faoliyat yuritish maqsadida birlashib, mustaqil huquqiy sub’ekt-huquqiy shaxsni tashkil qiluvchi shaxslar yig‘indisini tavsiflaydi. Ko‘pincha ular aksiyadorlik (hissadorlik) jamiyatlari shaklida tashkil qilinadi.

Korxonalarining konsentratsiya asosida birlashuvi kartel, sindikat, xolding va moliya-sanoat guruhlarini ko‘rinishida amalga oshiriladi.

Ishlab chiqarish sohasidagi **kartellar**-ishlab chiqarish masalalari, narxlar, tovarlarni sotish, ishchi kuchini yollash va shu kabi masalalar bo‘yicha kelishuvga asoslanib faoliyat yuritadi. Integratsining bu shaklida korxonalar mustaqillikni saqlab qolgan holda kooperatsiya asosida birlashadilar.

Sindikat-tijorat faoliyatini (ta‘minot, sotish, narxning paydo bo‘lishi) hamkorlikda tashkil qilishga asoslangan birlashmadir. Sindikat tarkibiga kiruvchi korxonalar huquqiy hamda xo‘jalik yuritish mustaqilliklarini saqlab qoladilar.

Trestlar-yuqori darajada markazlashganligi bilan ajralib turadi. Uning tarkibiga kiruvchi korxonalar ishlab chiqarish, tijorat va huquqiy mustaqilliklarini yo‘qotib, yagona reja asosida faoliyat yuritadi.

Xoldinglar-ishtirokchilarning moliyaviy imkoniyatlarini birlashtirish va muvofiqlashtirish hamda ishlab chiqarish quvvatlari bilan vazifalarni tezkor ravishda amalga oshirish imkonini beruvchi boshqaruvning samarali shaklini ifodalaydi.

Integratsiya jarayonlarini amalga oshiruvchi korxonalar quyidagi maqsadlarni ko‘zlaydi:

- resurslardan yanada samaraliroq foydalanishga erishish;
- kooperatsiya asosidagi aloqalarini yangilash va mustahkamlash;
- mamlakatdagi korxonalarining tashqi bozorga chiqishi;
- ishlab chiqarishga investitsiyalarning yangi shakllarini jalb etish;
- ichki va tashqi bozordagi raqobatda muvaffaqiyat qozonish maqsadida narx va sotish bo‘yicha yagona siyosat yuritish.

Respublikamizda ishlab chiqarishni tashkil etish masalasi doimo davlat siyosati markazida bo‘lmoqda. 2019-yilda mamlakatimizni rivojlantirishning eng muhim ustuvor vazifalari to‘g‘risidagi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Parlamentga Murojaatnomasida quyidagilarga alohida to‘xtalib o‘tilgan. 2018-yilga “Faol tadbirkorlik, innovatsion g‘oyalar va texnologiyalarni qo‘llab-quvvatlash yili” da, Davlat

dasturi doirasida 21 trillion so'm va 1 milliard dollarga teng 76 mingta loyiha amalga oshirilishi belgilangan va oshirildi.

2019 yilda iqtisodiyot sohasida keng qamrovli iqtisodiy islohotlar negizida quyidagi maqsadlar mujassam ekani qayd etilgan:

- ochiq iqtisodiyot, sog'lom raqobat, ishbilarmonlik va investitsiya muhitini tubdan yaxshilash uchun zarur sharoitlarni yaratish;
- iqtisodiyotda davlat ishtirokini kamaytirish, xususiy sektorni jadal rivojlantirish orqali yangi ish o'rinlarini ko'paytirish;
- iqtisodiyotni modernizatsiya va diversifikatsiya qilish, mehnat unumdorligini oshirish orqali yuqori iqtisodiy o'sishni ta'minlash;
- “yashirin” iqtisodiyotga qarshi kurashish, uning hajmini keskin qisqartirish;
- valyutani erkinlashtirish siyosatini izchil davom ettirish, barqaror monetar siyosatni amalga oshirish;
- iqtisodiyotni rivojlantirishga doir strategik vazifalarni ro'yobga chiqarishga qodir malakali kadrlarni tayyorlash.

2019-yilda barcha manbalar hisobidan qariyb 138 trillion so'mlik yoki 2018-yilga nisbatan 16 foiz ko'p investitsiyalarni o'zlashtirish mo'ljallangan. Bu borada to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar miqdori 2018 yilga nisbatan qariyb 1,5 barobar oshirilib, 4,2 milliard dollarga etkazilishi, natijada 142 ta zamonaviy korxonalar ishga tushirilishi belgilangan. Xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish uchun mamlakatimizning investitsiya salohiyatini to'la namoyon etish choralari ko'rish asosida, sarmoya kiritishga intiladigan investorlar uchun hududlar va tarmoqlar bo'yicha investitsiya loyihalarini puxta shakllantirish belgilangan.

Bu borada erkin iqtisodiy zonalar va kichik sanoat zonalarida biznes subektlarini joylashtirish, ularga imtiyoz va preferensiyalar berishni tashkiliy va huquqiy jihatdan tartibga solish lozim. Birinchi navbatda, eksportga mahsulot chiqarayotgan, innovatsion va yuqori texnologik ishlab chiqarishni yo'lga qo'ygan tadbirkorlarga va chet ellik investorlarga shunday imkoniyat yaratish kerak.

Yoqilg'i-energetika, neft-gaz, kimyo, transport sohalarida davlat ishtirokini kamaytirish lozim. Iqtisodiyotni jahon bozoriga integratsiya qilish va eksportni qo'llab-quvvatlash asosida, 2019 yil eksport hajmini 30 foizga oshirib, 18 milliard dollarga etkazish belgilangan.

Shuningdek, transport-logistika tizimini takomillashtirish ham eng dolzarb masaladir. Chunki dengizga chiqish imkoniyatimiz cheklangani uchun mahsulotni eksport qilishda ko'plab qiyinchiliklar paydo bo'lmoqda. Shu bois, “Uzbekistan Erveys” va “O'zbekiston temir yo'llari” kompaniyalari tovarlarimizni eksport qilish bo'yicha zamonaviy logistika yo'nalishlarini yaratishmoqda. Eksport yuklarini qo'shni davlatlardan temir yo'l orqali imtiyozli narxlarda o'tkazish bo'yicha chora-tadbirlar ishlab chiqilmoqda, muzokaralar olib borilmoqda.

Iqtisodiyotdagi tizimli o'zgarishlar natijasida yalpi ichki mahsulot tarkibida sanoatning ulushi 2019 yilda taxminan 35-37 (2018 yil 32,4 foiz) foizga ortishi belgilangan. Respublikaning 27 ta tumanida sanoatning ulushi viloyat ko'rsatkichining 1 foiziga ham etmaydi. Shu sababli, har bir tuman va shahar sanoatini rivojlantirish bo'yicha o'rta va uzoq muddatli dasturlar ishlab chiqilmoqda.

Qishloq xo'jaligi sohasini boshqarish tizimini isloh qilish, er va suv resurslaridan oqilona foydalanish borasidagi ilg'or texnologiyalarni joriy etish, oziq-ovqat xavfsizligini

ta'minlash eng muhim vazifadir. Keyingi yilda klaster usulida paxta etishtirishni kamida 52 foizga etkazish uchun 48 ta paxta-to'qimachilik klasterini tashkil etish to'g'risida qaror qabul qilingan.

Shu bilan birga, g'alla va meva-sabzavot klasterlari faoliyatini har tomonlama rivojlantirish lozim. Bu soha biz uchun nisbatan yangi ekanini inobatga olib, uni davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash, jumladan, kredit tizimini soddalashtirish, xarajatlarni subsidiyalash, er ajratish bilan bog'liq tartiblarni qayta ko'rib chiqish talab etiladi. Urug'chilikda asl navlarni yaratish maqsadida, tajriba-seleksiya ishlarini tubdan jonlantirish lozim. Buning uchun urug'chilik va seleksiya bilan shug'ullanadigan institutlarning moddiy-texnik bazasini yaxshilash, davlat-xususiy sheriklik asosida urug'chilik klasterlarini tashkil qilish talab etiladi.

Qishloq xo'jaligi ekinlari va chorvachilik bo'yicha yangi tarmoqlarni rivojlantirishimiz zarur. Bugungi kunda fermer xo'jaliklarining yillik chorva ozuqasiga bo'lgan ehtiyojining faqat 35 foizi mahalliy imkoniyatlar hisobidan qoplanmoqda. Shu sababli yangi erlarni o'zlashtirish orqali ekin maydonlarini kengaytirish evaziga chorvaning ozuqa bazasini mustahkamlash, shuningdek, baliqchilik, parrandachilikni rivojlantirish hisobidan oziq-ovqat mahsulotlari hajmini keskin ko'paytirishimiz kerak. Jumladan, qishloq xo'jaligida suvni tejaydigan sug'orish texnologiyalarini keng qo'llash lozim. Erdan samarali foydalanib, mo'l hosil olayotgan ko'p tarmoqli fermer xo'jaliklariga o'z faoliyatini kengaytirishi uchun qo'shimcha er maydonlarini ajratish lozim. Agrar sohada eng katta muammo-fermerlarning qishloq xo'jaligi sohasida etarli bilimga ega emasligidir.

O'zbekistonda ishlab chiqarishni tashkil etishning o'ziga xos mexanizmini ishlab chiqishda, ekologik xavfsizlik, suv va tabiiy resurslardan oqilona foydalanishga kuchli e'tibor berish lozim. Markaziy Osiyo davlatlari ekspertlari bilan birgalikda Markaziy Osiyoda suv resurslaridan oqilona foydalanish bo'yicha takliflarni ishlab chiqish lozim. Hozirgi vaqtda Orol fojiasi tufayli 5,5 million gektardan ortiq maydonda Orolqum sahrosi paydo bo'ldi. Har yili 100 million tonna qum va tuz havoga ko'tarilmoqda.

Bu esa Orol halokati global muammo ekanini yana bir bor isbotlamoqda. Birlashgan Millatlar Tashkilotining Orolbo'yi mintaqasi uchun Inson xavfsizligi bo'yicha ko'p tomonlama sheriklik asosida "Trast fondi" ning tuzilishi, o'zbek diplomatiyasining katta yutug'i bo'ldi. Orol dengizining suvsiz qolgan hududida yashil o'rmonlar barpo etishga alohida e'tibor berilmoqda. Agar mustaqillik yillarida O'zbekiston bo'yicha 1 million 220 ming gektarga yaqin o'rmonzor yaratilgan bo'lsa, shundan 400 ming gektardan ortig'i aynan Orolbo'yi hududida barpo etilgan. Orol dengizining suvsiz hududida 2019 yilda yana 500 ming gektar o'rmonzor barpo etildi.

1.4. Ishlab chiqarishni joylashtirishga ta'sir etuvchi omillar

Jamiyatni inqilobiy qurish, tub iqtisodiy islohat ishlab chiqarishni tashkil qilish, turli shakllarini uyg'unlashtirish, kooperativ harakatini kuchaytirishning yangi shakllarini izlab topishni taqozo etadi. Boshqariladigan bozor iqtisodiyotiga o'tish, iqtisodiyotni davlat tasarrufidan xoli qilish, ishbilarmonlikni rivojlantirish va bozor munosabatlari rivojiga ko'maklashadigan boshqa tadbirlar iqtisodiyot samaradorligini oshirish maqsadida amalga oshiriladi. Amalga oshirilishi xalq xo'jaligi iqtisodiy va ijtimoiy samaradorligini yuksaltiradigan eng muhim vazifalardan biri sifatida hozirgi bosqichda

boshqarishni mahalliyashtirish, hududlar boshqaruv organlarining umumdavlat ijtimoiy-iqtisodiy siyosatini o'tkazishda birga harakat qilishini yo'lga qo'yish, shuningdek muhim xalq xo'jalik dasturlarida birga ishtirok etish tadbirlarini tizimini alohida ta'kidlash kerak.

Iqtisodiyot samaradorligini oshirishning eng muhim vazifalarini hal etish ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirish, ijtimoiy vazifalar echimini topish, boshqariladigan bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida esa aholini ijtimoiy himoya qilishning zarur shart-sharoitlarini yaratish va xalq turmushi darajasini oshirish muammolari bilan bog'liqdir.

Mehnat taqsimotining chuqurlashishi va kengayib borishi ishlab chiqaruvchi kuchlar taraqqiyoti bilan o'zaro bog'langan hamda shartlangan holda kechuvchi ob'ektiv jarayon bo'lib, ko'p darajada uning tabiiy sharoitlari bilan-turli xil tabiiy boyliklar mavjudligi bilan belgilandi.

Ana shu tabiiy boyliklarning makoniy tarqoqligi hududiy mehnat taqsimotining eng asosiy belgilovchi omillaridan biri tarzida namoyon bo'ladi. Ishlab chiqaruvchining (ishlab chiqarishning) rivojlanishi ishlab chiqarish unsurlarini, mehnat qurollarini, mehnat ashyolarini va jamiyatning asosiy ishlab chiqaruvchi kuchi bo'lgan aholini makoniy joylashtirish bilan birga kechadi.

Ishlab chiqaruvchi kuchlarni rivojlantirish va joylashtirish muayyan iqtisodiy sharoitlar hamda avvalo ishlab chiqarish usuliga bog'liq turli xil qonunlar bilan boshqariladigan yagona jarayon tarzida namoyon bo'ladi.

Ishlab chiqaruvchi kuchlar joylashuvi qonuniyatlari, o'z navbatida, mazkur qonuniyatlarning aniq rejali amaliyotda ro'yobga chiqarilishidan iborat joylashtirish prinsiplarining (tamoyillarining) nazariy asosi xizmatini o'taydilar.

Bizga ma'lumki, **ishlab chiqarish**-insoniyat jamiyatining hayot kechirishi va rivojlanishi uchun zarur moddiy ne'matlarni yaratish jarayoni. **Ishlab chiqarishni joylashtirish** esa-sanoat, qishloq xo'jaligi va transportning dunyo bo'ylab turli mamlakatlar va rayonlarda tarqalishidir. Tabiiy boyliklardan foydalanish, mehnat unumdorligi, mamlakatlar va rayonlar o'rtasidagi xo'jalik aloqalari va aholining turmush sharoiti ishlab chiqarishni joylashtirish bilan bog'liqdir.

Hozirgi sharoitda ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirish quyidagi prinsiplar (tamoyillar) bilan belgilanadi:

-Ishlab chiqarishni barcha respublika va iqtisodiy rayonlar ishlab chiqarish apparati, tabiiy hamda mehnat rezervlaridan eng samarali foydalanish vazifalariga muvofiq ravishda rejali va kompleks joylashtirish;

-Barcha respublika va xalqlarning tengligi hamda o'zaro yordami asosida iqtisodiy rayonlar o'rtasida ijtimoiy mehnat taqsimotini rivojlantirish;

-Ishlab chiqarish va xom ashyo hamda mahsulotni tashishni oqilonlashtirishning barcha bosqichlarida ijtimoiy mehnatni tejash maqsadida sanoatning tegishli tarmoqlarini xom ashyo manbalariga yaqinlashtirish;

-Respublika va iqtisodiy rayonlar xo'jaligini sanoat hamda qishloq xo'jaligining ular taraqqiyoti uchun eng qulay tabiiy va iqtisodiy sharoitlar mavjud bo'lgan tarmoqlariga ixtisoslashtirib, kompleks rivojlantirish;

-Barcha respublika va iqtisodiy rayonlash iqtisodiy taraqqiyoti darajalarini baravarlantirish;

-Iqtisodiy rayonlash va mintaqalar o'rtasida ham ular ichida ham xalq xo'jaligini hamda hududiy-ishlab chiqarish aloqalarini iqtisodiy jihatdan eng oqilona tashkil etish;

-Ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirishda mamlakat mudofa qudratini mustahkamlash talablarini hisobga olish;

-Bozor iqtisodiyoti sharoitida shahar bilan qishloq o'rtasidagi qarama-qarshiliklarni tugatish va muhim tafovutlarni bartaraf etish;

-Bozor iqtisodiyoti davrida qoloq rayonlarni iqtisodiy va madaniy taraqqiyotini tezlashtirish.

Ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirishni oqilonlashtirish (samarali joylashtirish) muammosining qo'yilishi umumiy qonuniyatlar va prinsiplarni ta'riflash bilan birga joylashtirishni belgilab beruvchi eng muhim omillar hamda shart-sharoitlarni ajratishni ham ko'zda tutadi.

Bizga ma'lumki, **xom ashyo** (xom materiallar)-oldindan mehnat ta'siriga uchragan va yanada qayta ishlashga muhtoj bo'lgan mehnat mahsulotlari (masalan qazib olingan ruda va hokazo).

Xom materiallar-sanoatda hali qayta ishlanmagan mehnat predmeti (ko'mir, neft, ruda, paxta, jun va hokazo)

Eng muhim o'ziga xos omillarga tabiiy sharoitlar, mehnat resurslari, ishlab chiqarishning texnika darajasi va fan-texnika taraqqiyotining sur'atlari, ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etishning shakllari, energatika va transport sharoitlari, infratuzilma hamda aglomeratsiya kiradi.

EHM (Elektron hisoblash mashinalari) dan foydalanish bilan bog'liq hozirgi mintaqaviy tadqiqotlar omillarning juda keng doirasini tahlil sohasiga kiritish imkonini beradi. Chunonchi, Amerikaning «Jeneral elektrik» kompaniyasi joylashtirish joylarini aniqlashda quyidagi 3 ta guruhga birlashtirilgan 187 ta omil hisobini olib boradi:

Omillarning iqtisodiy guruhi:

1) Kapital (ko'pincha o'zgaruvchan kapital); 2) mehnat (miqdor, sifat, maoshlar, ish haqlari, kasaba uyushmasi birlashmalari, ishchi qonunchiligi, yashashning eng past darajasi); 3) yonilg'i va quvvat (me'yorlash); 4) Er (renta); 5) soliq solish (miqdorlari); 6) bank ishi (foiz hisobli maoshlar, bank operatsiyalari); 7) qurilish (ijara haqi, qurilish chiqimlari); 8) transport (mahalliy va olisga tashishlar, ta'riflar, xizmat ko'rsatish sinfi, mahalliy yuk oboroti); 9) qonunchilik (federal va mahalliy, aksioner jamiyatlari qonunchiligi); 10) bozor (sanoat faolligi koeffitsenti).

Omillarning geografik guruhi:

1) Er (mavjud er maydoni, topografiya, tuproqlar, er osti tuzilishi, zovur, aerosuratga olish); 2) iqlim (mavsumiy tebranishlar, shamollar tezligi va yo'nalishi, quyosh radiatsiyasi miqdori namlik, yog'inlar xarakteri-yomg'ir, qor, do'l, bo'ron va h.k.); 3) suv resurslari (miqdor, sifat manbalar); 4) xom ashyo (xarakter, joylashtirish, iste'molchiga bo'lgan masofa); 5) yonilg'i va quvvat (ko'mir, neft, gaz, suv, o'tin, atom, quvvati); 6) transport (tarmoq xili-temir yo'l, avtomobil, suv, havo transporti, aeroportlar, quvurlar, mahalliy transport).

Omillarning ijtimoiy guruhi:

1) Aholini soni; 2) uy-joy bilan ta'minlanganlik; 3) tarqalgan mol-mulk; 4) shifokor xizmati; 5) dam olish sharoiti; 6) ta'lim olish sharoiti; 7) Xotin-qizlarning roli; 8) cherkovning roli; 9) davlat matbuoti; 10) mudofa va jinoyatlar solnomasi; 11) yong'inga qarshi xizmat; 12) ilmiy tadqiqotlar; 13) ilmiy tadqiqotlar sharoiti va reja

komissiyasining ishi; 15) ijtimoiy mavqe va madaniyatning boshqa elementlari; 16) ijtimoiy munosabatlar.

1965 yilda «Sanoat taraqqiyoti» degan Amerika jurnalida bosilib chiqqan bir maqolada joylashtirishning 700 ta omili ustida soʻz yuritiladi. 1970 yilda Missuri shtatining maʼmuriyati EHM da joylashtirish vazifalarini hal etishda 25000 ta omil hisobini olib borgan edi, bu endi ortiqcha koʻrinsada, lekin joylashtirish omillarini tavsiflash va hisobga olishga zarur eʼtibor berilganligi bejiz emas.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida ishlab chiqarishni joylashtirish oʻziga xos xususiyatiga ega. Bu borada tadbirkor albatta foydali, qoʻshimcha daromadni koʻzlaydi, davlat esa ish oʻrinlarini koʻpaytirish, mehnat resurslarini band qilish, ijtimoiy va ekologik muammolarni hal qilish, hududlar rivojlanish darajasidagi farqlarni kamaytirishga intiladi. Demak, bunday vaziyatda har ikki yoʻnalishni muvofiqlashtirgan holda masalani echish talab etiladi.

Ishlab chiqarishni joylashtirish uchun eng avvalo joy, yaʼni er, maydon kerak. Biroq, buning uchun har qanday joy ham toʻgʻri kelavermaydi. Qolaversa, hudud ham har qanday korxonaga yoki ekinlarni «istamaydi» va aksincha, xoʻjalikning barcha tarmoqlari ham toʻgʻri kelgan joyga oʻrnatilmaydi. Agar ishlab chiqarish er, maydonning imkoniyati va sharoitidan qatʼiy nazar joylashtirilsa, u holda geografik nomuvofiqlik vujudga keladi, tabiatning xususiyati inkor etiladi, «soch teskarisiga taraladi». Ayni vaqtda xoʻjalik tarmoqlarini toʻgʻridan toʻgʻri, xohlagan joyda tashkil etilsa, u koʻzda tutilgan iqtisodiy manfaatlarga olib kelmasligi, ekologik muammolarga, ortiqcha transport xarajatlariga sabab boʻlishi aniq. Koʻrinib turibdiki, ishlab chiqarish tarmoqlarini joylashtirishda ham hudud, ham tarmoq xususiyatlari inobatga olinishi zarur.

Tabiatda, goʻyoki er maydonining muayyan joylari aynan qandaydir xoʻjalik tarmogʻini joylashtirish uchun yaratilgandek. Boshqacha qilib aytganda, har bir joyning oʻziga xos va oʻziga mos funksiyasi mavjud. Binobarin, hudud «nafasi va haroratini» chuqur his qila olish, joy xususiyatini atroflicha oʻrganish talab etiladi. Tajribalar dalolat beradiki, choʻl mintaqasini haddan tashqari oʻzlashtirib, sugʻorma dehqonchilikni rivojlantirish koʻp oʻtmay oʻz oʻchini olmoqda-tuproq ikkilamchi shoʻrlanib, katta-katta maydonlar qishloq xoʻjalik oborotidan chiqib ketmoqda. Ayni chogʻda chorva mollari em-xashaksiz, yaylovsiz qolmoqda. Ehtimol, choʻllarning bir qismi choʻllicha qolib, yaylovlar oʻz vazifasini oʻtagani maʼqulmidi?

Ijtimoiy hayotda har kishi oʻz ishini, vazifasini bajarganidek, tabiatda ham har bir joy oʻziga muvofiq xoʻjalik korxonasini joylashtirishi kerak. Bu oʻrinda, joy yoki hududning sigʻimi toʻgʻrisida fikr bildirish lozim. Gap shundaki, har bir joy xoʻjalik va aholini muayyan miqdorda sigʻdira oladi, undan ortigʻi esa tabiiy muvozanatni, ekologik vaziyatni buzadi. Lekin bu sigʻim darajasi, koʻlami birday boʻlmaydi va u doim oʻzgarib turadi.

Demak, erning oʻziga xos qiymati bor va bu qiymat turli sharoitda turlicha. Mazkur masala bilan er kadastri shugʻullanadi. Bu erda shuni taʼkidlash joizki, hududning iqtisodiy, demografik, ekologik sigʻimlari bir xil emas. Odatda, aholi zichligi, yaʼni 1 km² ga necha kishi toʻgʻri kelishi hududdan foydalanishning umumiy koʻrsatkichi boʻlib xizmat qiladi. SHu bilan birga hudud iqtisodiy salohiyatini ham hisoblash mumkin. Qishloq xoʻjaligida bu masala oson echiladi, yaʼni bir gektar er qancha mahsulot berishi aniq. Ammo xoʻjalikning boshqa tarmoqlarida er «hosildorligi» yoki xizmati kam

e'tiborga olinadi. Vaholanki, har bir gektar maydonning qancha yalpi ichki mahsulot yoki milliy daromad yaratishini ham aniqlash e'tiborlidir.

Yuqoridagilardan ma'lum bo'ladiki, er-tabiiy boylik, resursdir. Lekin ko'pincha erga biz oddiy sharoit sifatida qarashga odatlanganmiz, bamisoli qutichadek (unga to'g'ri kelgan narsani solaveramiz). Aslida esa Yer-Ona Zamin bebaho boylik, u bizning umumiy uyimiz, hayot manbaimiz. SHuning uchun Yer ham haqli ravishda e'zozlashga loyiq. Qolaversa, nafaqat dunyoviy, balki diniy jihatdan ham Er- azizdir.

Ishlab chiqarish tarmoqlarini hududiy tashkil etishga turli omillar ta'sir qiladi. Modomiki, ta'sir etuvchi omillar ko'p ekan, so'z ularning ta'sir darajasi to'g'risida borishi kerak. SHu nuqtai nazardan muayyan tarmoq yoki korxonaga uchun bir yoki ikki omil hal qiluvchi ahamiyatga ega, qolganlari esa ikkinchi, uchinchi va hokazo darajali hisoblanadi, asosiy maqsad esa ana shu asosiy omilni aniqlashdan iborat bo'lmog'i lozim.

Umuman aytganda, har bir korxonaga yoki qishloq xo'jaligi ekini uchun ma'lum miqdorda xom-ashyo, er, suv, harorat, ishchi kuchi, texnika vositalari, elektro energiyasi, transport va boshqalar kerak. Bu omillarni shartli ravishda ikki katta guruhga bo'lish **mumkin**: tabiiy va ijtimoiy-iqtisodiy omillar.

Tabiiy omillarga eng avvalo er va uning ustki tuzilishi, qazilma boyliklar, iqlim, suv, harorat, tuproq, o'simlik va hayvonot dunyosi kiradi. Bu xususda tabiiy geografik bilimlar zarur bo'ladi. Biroq, tabiiy geografiya uchun tabiat komponentlarining kelib chiqish va rivojlanish qonuniyatlarini bilish talab qilinsa, iqtisodiy geografiya va mintaqaviy iqtisodiyotda ana shu qonuniyatlarga tayangan holda bu komponentlardan xo'jalik faoliyatida foydalanish yo'llarini o'rganish lozim bo'ladi. SHu jihatdan, tabiiy sharoit va boyliklarga baho berish, tabiiy va iqtisodiy geografiya (mintaqaviy iqtisodiyot) o'rtasidagi «ko'prikdir».

Ishlab chiqarishni joylashtirish maqsadida tabiiy komponentlar avval «donalab» tahlil qilinadi va baholanadi. So'ngra asosiy e'tibor tabiiy boyliklarning hududiy birikmalariga qaratiladi. Bu esa, ob'ektga kompleks, ya'ni atroflicha yondoshuvni taqozo etadi. Yana shuni ta'kidlash kerakki, ma'lum bir tabiiy komponent qaysi bir xo'jalik tarmog'iga sharoit bo'lib xizmat qilsa, boshqasi uchun u resurs «ya'ni boylikdir». Masalan, yer qishloq xo'jaligida resurs, boshqa tarmoqlar (sanoat, transportda u asosan sharoit vazifasini o'taydi. Ob-havo, harorat ham xuddi shunday. Yoki rekreatsiya sohasini olaylik: bu erda quyosh nuri, suv, qumlik, o'rmonzor sharoit emas, balki resurs hisoblanadi va h.k. SHu bilan birga ilmiy texnika taraqqiyoti natijasida sharoit resursga aylanishi ham mumkin. O'z-o'zidan ma'lumki, ishlab chiqarishni joylashtirishda, yoki aniqrog'i –joy tanlashda avvalambor resurs hisobga olinadi.

Hudud bo'yicha mutaxassis unga atroflicha baho bera olishi, qaysi soha qulay, qaysinisiga esa noqulayligini aniqlashi kerak. Unutmasligimiz lozim: tabiatda umuman yomon joy yo'q, balki nodon mutaxassis bor. Har bir joy nima uchundir qulay, maqsad–shu qulaylikni aniqlash va undan o'z yo'lida to'g'ri foydalanishni ta'minlashdir.

Masalan, yer usti tuzilishining (relyef) tekislik yoki tog'likdan iboratligi xo'jalikning bir tarmog'i uchun qulaylik tug'dirsa, ikkinchisida qiyinchilikni vujudga keltiradi. Chunonchi, agar hudud tekislik bo'lsa, u holda bu yer qishloq xo'jaligi, sanoat, transport va aholini joylashtirish juda qulay. Lekin, ayni paytda bunday sharoitda daryo va daryochalar mo'l (ko'priklarni ko'plab qurish kerak), bu daryolarda yirik elektr stansiyalarini qurish sharoiti ham yo'q. Tog'lik bo'lsa, bu yerda dam olish, tog'-kon

sanoati, suv energetikasi, o'rmon xo'jaligini rivojlantirish mumkin. Ammo bunday sharoit sug'orma dehqonchilik, qayta ishlash sanoati, aholi manzilgohlarini joylashtirish uchun qulay emas. Shunga o'xshash misollarni juda ko'plab keltirish mumkin.

Ijtimoiy-iqtisodiy omillar aholi va mehnat resurslari, transport, ilmiy-texnika taraqqiyoti, ijtimoiy va ishlab chiqarish infratuzilmasi kabilardan tashkil topadi. Aholi ayni vaqtning o'zida ham yaratuvchi, ham iste'molchi bo'lganligi sababli uning barcha demografik ko'rsatkichlari—soni, o'sishi, zichligi, yosh va jinsiy tarkibi hisobga olinadi. Jumladan, aholi soni iste'mol mollari ishlab chiqarishda, ko'p yoki kam mehnat talab qiladigan korxonalarini qurishda ahamiyatlidir. Uning yosh va jinsiy tarkibi turli xo'jalik tarmoqlarini joylashtirishga (sog'liqni saqlash, maorif, aholiga xizmat ko'rsatish, og'ir yoki engil sanoat va h.k) o'z ta'sirini ko'rsatadi.

Hozirgi kunda infratuzilma tizimining mavjudligi ishlab chiqarishni hududiy tashkil qilishda katta rol o'ynaydi. Yo'l, yer osti va er usti qurilmalari, elektr uzatuvchi shaxobchalar, turar joy, maishiy xizmat ko'rsatish ob'ektlari muhayyo bo'lgan joylar yangi ishlab chiqarishni, qo'shma korxonalarini o'ziga jalb qiladi. Xorijda bunday joylarni sanoat parki deb atashadi.

Infratuzilma tizimida xususan transportning o'rni yuqori. Chunki, transportsiz ishlab chiqarish jarayonining o'zi ham bo'lmaydi, transport xarajati esa mahsulot tannarxiga kiradi. SHuningdek, ijtimoiy infratuzilma tarmoqlari ham ishlab chiqarishni joylashtirishda muhimdir.

Bozor iqtisodiyoti davrida ayniqsa, bozor infratuzilmasining ahamiyati katta. Bozor iqtisodiyotining o'zi esa ishlab chiqarishni joylashtirishda hal qiluvchi omildir. Sababi-bozortalab sohalargina rivojlanadi va bozori chaqqon mahsulotlarni ishlab chiqargan tadbirkorlar engadi.

Bozor (talab va taklif) raqobat, u yoki bu mahsulot ishlab chiqaradigan makonni, bozor muhitini belgilaydi. Binobarin, talabning nafaqat miqdor jihatdan o'sib borishini, balki uning xususiylashuvini, sifatini e'tiborga olish, ixcham, harakatchan, boshqarishi oson bo'lgan kichik va o'rta korxonalarini joylashtirish bozor iqtisodiyoti uchun ayniqsa xosdir.

Bu davrda qulay investitsiya makonini yaratish ham katta mazmun kasb etadi. Infratuzilma va boshqa sharoitlarning mavjudligi, huquqiy va tashkiliy masalalarning hal etilganligi, kafolatlanganligi xorijiy sarmoyadorlarning kirib kelishiga qulaylik yaratadi. Ko'pincha investorlar huquqiy jihatdan kafolatlangan, ijtimoiy-siyosiy barqarorlik, arzon ishchi kuchi bo'lgan hududlarni qidiradilar. Qurilgan qo'shma korxonalar esa mintaqa va milliy iqtisodiyotni rivojlantirishga, uning tarmoqlar va hududiy tarkibiga sezilarli o'zgartirishlar kiritadi, turtki bo'lib xizmat qiladi.

Ishlab chiqarish tarmoqlarini hududiy tashkil qilishda joyning iqtisodiy geografik o'rniga ham ahamiyat bermoq zarur. Joyning qulayligi uning «qo'shnihilik» munosabatlarida o'z ifodasini topadi. Agar tanlangan joy yoki geografik nuqta transport bilan yaxshi bog'langan bo'lsa, xom ashyo iste'mol rayonlarga yaqin, elektr energiya va qurilish materiallari ham uzoq bo'lmasa, bu erda joylashtirilgan korxonalar albatta katta iqtisodiy samara beradi.

Joyning, ayniqsa shaharning iqtisodiy geografik o'rnini aksariyat hollarda uning iqtisodiy ixtisoslashuvini belgilab beradi. Masalan, Bekobodda O'zbekiston metallurgiya zavodining joylashtirilganligi, YAngier yoki Qarshida qurilish materiallari sanoatining rivojlanganlik sababini ularning iqtisodiy geografik o'rnini orqali izohlash mumkin.

Guliston yoki Termizning nisbatan sust rivojlanganligi ham ma'lum darajada ularning geografik va geosiyosiy o'rinlariga bog'liq.

Umumiy holda olib qaraydigan bo'lsak, ishlab chiqarish tarmoqlarini joylashtirishda barcha shart-sharoitlar, omillar hisobga olinadi. Lekin ma'lum tarmoqni hududiy tashkil etishda barcha omillar emas, balki ulardan faqat ayrimlari yetakchi, hal yetuvchi rol o'ynaydi.

ISHLAB CHIQA-RISH	→	Xom ashyo
	→	YOqilg'i – energetika
	→	Ishchi kuchi
	→	Iste'mol
	→	Bozor iqtisodiyoti
	→	Ekologiya
	→	Iqtisodiy geografik o'rin
	→	Ilmiy texnika taraqqiyoti
	→	Er – suv
	→	Transport
	→	Infratuzilma
	→	Boshqa omillar

1-chizma. Ishlab chiqarishni joylashtirishga ta'sir etuvchi asosiy omillar

Jumlandan, mashinasozlik tarmog'iga kiruvchi ba'zi bir korxonalarni joylashtirishda xom ashyo (metall) ko'proq ahamiyatga ega bo'lsa, boshqasi uchun malakali ishchi kuchi muhim omil hisoblanadi. Endi yuqorida ko'rsatilgan asosiy omillarga tayanib ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishga ta'sir etuvchi omillarga qisqacha to'xtalib o'tamiz **1-chizma**.

Xom ashyo omili. Ma'lumki, barcha mahsulot xom ashyosiz yaratilmaydi. Ammo ayrim mahsulotlarni olish uchun xom ashyo boshqalariga qaraganda ko'proq sarflanadi. Shuning uchun bunday mahsulotlarni ishlab chiqarishga ixtisoslashgan tarmoqlar va korxonalar mumkin qadar xom ashyo rayonlariga yaqin joylashtiriladi.

Sanoatning ba'zi tarmoqlari, masalan, tog'-kon, o'rmon-yog'ochni qayta ishlash va selyuloza, baliqchilik sanoati tarmoqlarining joylashuvi xom ashyo bo'lmagan rayonlarda rivojlanmaydi.

Bunday sanoat tarmoqlarining joylashuvi bevosita foydali qazilmalar yoki tabiiy boyliklar geografiyasi bilan belgilanadi. Boshqa sanoat tarmoqlarining hududiy tashkil etilishi esa biroz murakkabroq tusga ega. Bu borada bir qator fakt (dalil) va raqamlar keltirish o'rinli **2-jadval**.

2-jadval. Sanoat mahsulotlarini ishlab chiqarishga ta'sir etuvchi omillar

Mahsulotlar va tarmoqlar	Xom ashyo	YOqilg'i energetika	Ishchi kuchi	Suv	Transport	Ekologiya	Iqtisodiy geografik o'rin	Iste'mol
--------------------------	-----------	---------------------	--------------	-----	-----------	-----------	---------------------------	----------

Alyuminiy	+	++						
Misni tozalash		++						
CHo‘yan	+	++						
Temir qotishmalari	+	++		+				
Po‘lat	+	+						
Kaliy o‘g‘iti	++					+		
Fosfor o‘g‘iti	+					+		+
Azot o‘g‘iti	+					+		++
Sintetik tola		++				+		
Qishloq xo‘jalik mashinalari								++
Radio, priborsozlik, aniq mashinasozlik			+				++	
Sellyuloza-qog‘oz sanoati	+			+	+			+
Sement	+					+		+
Paxta tolasi	++				+			
To‘qimachilik sanoati	+		+		+			
Paxta yog‘i	+							
Go‘sht	+					+		+
Sut	+							+

Izoh : ++ - hal qiluvchi ta'sir; + - kuchli ta'sir qiladi.

Masalan, 1 t paxta tolasini olish uchun taxminan 3 t xom paxta, 1 t paxta yog‘i uchun 5 t chigit, 1 t pista yog‘i uchun 3 t kungaboqar, 1 t shakar uchun 7 t qand lavlagisi ishlatiladi. Chunonchi, paxta tolasining oq paxtadan chiqishi 32-33 foiz, paxta yog‘ining chigitdan olinishi 19-20, shakarni qand lavlagidan tayyorlash 14-15 foiz va shunga o‘xshash. Demak, bu korxonalar xom ashyo rayonida yoxud unga yaqin maskanda joylashtirilishi shart.

Mineral o‘g‘itlar ichida kaliy o‘g‘itini ishlab chiqarish geografiyasi batamom xom ashyo omili bilan belgilanadi, chunki uni olish uchun ko‘p miqdorda kaliy tuzi sarflanadi.

Masalan, shu boisdan kelajakda Qashqadaryo viloyatining Dehqonobod tumanida mavjud kaliy xom ashyosi hisobiga kaliy o‘g‘iti ishlab chiqaradigan zavod qurilishi rejalashtirilayotgani fikrimizning isbotidir. Xom ashyoga asoslangan sanoat tarmoqlarining geografiyasini o‘rganish eng avvalo mamlakat tabiiy sharoiti va boyliklarini bilishni talab etadi. Xom ashyo omiliga asoslanib ishlab chiqarishning hududiy tashkil etish masalalari tabiiy boyliklardan oqilona foydalanish, atrof–muhit tozaligini saqlash muammolarini hisobga olish maqsadga muvofiqdir.

Yoqilg‘i omili–issiqlik elektr stansiyalari, qora metallurgiya sanoatining dastlabki–cho‘yan eritish (domna pechida) bosqichini joylashtirishda asosiy rol o‘ynaydi. Ammo uning ta’siri har doim ham etakchi kuchga ega emas. Issiqlik elektrostansiyalari yoki metallurgiya zavodlari iste’mol rayonlarida ham joylashtirilishi mumkin. Bunday hol neft va uning mahsuloti mazut, tabiiy gaz asosida ishlovchi issiqlik elektr stansiyalarini qurishga taa’lluqli (yoqilg‘i quvurlarda keltirilishi iqtisodiy jihatdan ma’qulroq) bo‘ladi.

Yoqilg‘i omillarini ko‘proq metallurgiya korxonalarini joylashtirishda ko‘rish mumkin, masalan, Qozog‘iston davlatidagi Qarag‘anda to‘liq siklli metallurgiya kombinati bevosita ko‘mir havzasi rayonida joylashtirilgan. Rossiyadagi Lipetsk, Tula,

Krivoy Rog kombinatlari esa ashyo, ya'ni temir rudasi konlariga yaqin qurilgan, bunda ko'mir boshqa regionlardan olib keltriladi.

SHuningdek, ko'mir va temir rudasini bir-biri bilan hududiy almashuvi asosida har ikkala rayonda shakllangan qora metallurgiya markazlari mavjud. Bu borada 30–yillarda amalga oshirilgan Ural–Kuznetsk kombinati (UKK) ni ko'rsatish o'rinli. Ushbu dastur hududiy ishlab chiqarish majmuining dastlabki ko'rinishi bo'lib, uni hayotga tatbiq etishda ham xom ashyo rayonida-Janubiy Ural temir rudasi konlari asosida (dunyodagi eng yirik Magnitog'orsk metallurgiya kombinati), ham yoqilg'i rayoni–Kuznetsk toshko'mir havzasida, ya'ni Novokuznetskda bunday ulkan korxonalar bunyod etilgan edi.

Elektr quvvati omili. Hozirgi zamon ishlab chiqarishini, hatto transport va qishloq xo'jaligini ham elektr quvvatisiz tasavvur qilish qiyin. Bu sohaning o'ziga xos xususiyati shundaki, u yaratgan mahsulotni, ya'ni elektr quvvatini jamg'arib, omborxonalariga yig'ib bo'lmaydi, undan ayni paytning o'zida foydalanish kerak.

Odatda elektr quvvati omilini ishlab chiqarishning hududiy tashkil etilishida eng avvalo uning arzon turiga urg'u beriladi. Arzon elektr quvvati suv stansiyalaridan olinadi, chunki suv suvligicha GES dan keyin ham qolaveradi. Respublikamizda ishlab chiqariladigan elektr energiyaning 80 % ziyodi issiqlik elektr stansiyalaridan olinadi. HICHM (Hududiy Ishlab Chiqarish Majmualari) shakllanishida, masalan, Talimarjon GRES ahamiyati katta. YOqilg'i elektr stansiyalarida esa ko'mir, mazut yoki tabiiy gaz sarflanadi.

Demak, elektr quvvati bir qator sanoat korxonalarini o'z atrofiga omil sifatida "yig'ar" ekan. SHu sababli u yirik rayon va majmua hosil qilish qudratiga ega. Bizning sharoitimizda elektr quvvati yangi erlarni o'zlashtirish uchun ham kerak. Jumladan, Qarshi dashtining asosiy qismi Tolimarjondagi bir qator nasos stansiyalari vositasi bilan sug'oriladi. Elektr quvvati Norak-Tursunzoda (Regar)-G'uzor orqali keladi.

Suv va iqlim sharoiti omili ham ishlab chiqarish tarmoqlarini joylashtirishda katta ahamiyatga ega. Suv manbalari ayniqsa kimyo, yog'och–sellyuloza, metallurgiya zavodlarining faoliyatiga sezilarli ta'sir qiladi. Jumladan, cho'yan erituvchi pechlarni sovitish uchun ham suv kerak.

Suv va iqlim sharoitlari omili boshqa sanoat korxonalarini qurishda ham e'tiborga olinadi. Bu omilning ahamiyati qishloq xo'jaligi, dehqonchilik uchun katta. Chunonchi, Markaziy Osiyo, xususan O'zbekiston Respublikasida an'anaviy dehqonchilik uning issiq va quruq iqlimiy sharoitida faqat sun'iy sug'orish asosida olib boriladi. Paxta, meva, sabzavot, uzum va boshqa qishloq xo'jalik mahsulotlariga suv hamda issiq iqlim (ma'lum miqdordagi vegetatsiya haroratining miqdori) juda zarur. Shu bilan birga issiq iqlim sharoitida sanoat korxonalarini ochiq usulda qurish, suv va boshqa alkogolsiz ichimliklar, ip gazlama ishlab chiqarishga o'xshash tarmoqlarni ko'proq rivojlantirish talab etiladi.

Ijtimoiy-iqtisodiy omillar ichida eng muhimi aholi va mehnat resurs omilidir. Har qanday ishlab chiqarish jarayoni ishchi kuchisiz sodir bo'lmaydi. Bu o'rinda ikki holni qayd qilish lozim. SHunday korxonalar borki, ularga son jihatdan ko'p ishchi kerak. Masalan, tikuv fabrikasi, konserva zavodi, paxta etishtirish, uni qayta ishlash va h.k. Ayni bir paytda boshqa bir korxonalariga mehnat resurslarining miqdori ko'p bo'lishi shart emas, «oz bo'lsa ham soz bo'lsin» ma'nosida ularga malakali ishchi kuchi talab qilinadi. Mazkur korxonalar va tarmoqlar (radio yoki priborsozlik, aniq mashinasozlik va

shunga o'xshash) malakali ishchi kuchi mavjud bo'lgan shaharlarda, ilmiy texnik markazlarida joylashtiriladi.

O'zbekistonda mahalliy aholi tabiiy ko'payishining yuqoriligi va uning migratsion harakatini faolsizligi mehnat zaxiralarini ko'plab shakllanishiga olib keladi. Shu sababli bizda mehnatga layoqatli aholi soni juda ko'p. Ularning miqdori qishloq joylarda va sust rivojlangan kichik shaharlarda juda yuqori. Binobarin, bunday joylarda ish o'rinlarini kengaytirish, yangi sanoat va boshqa korxonalar, madaniy-maishiy muassasalarni qurish zarur.

Ishlab chiqarishni hududiy joylashtirishda iste'molchi omili katta ahamiyatga ega. Aholi faqat ishchi kuchi emas, balki u eng avvalo iste'molchi hamdir. Bu omilning roli esa hozirgi kunda, xalqning yashash sharoiti va darajasini yaxshilash doirasida keskin oshib borishi bilan bog'liqdir. Ijtimoiy qiyinchiliklarga barham berish alohida kerak bo'lgan oziq-ovqat, kiyim-kechak va uning boshqa ehtiyojlarini qondiruvchi mahsulotlarni etarli miqyosda ishlab chiqarishni taqozo etadi. Shu sababli iste'mol omili oziq-ovqat korxonalarini o'ziga «tortadi», ya'ni bunday zavod yoki fabrikalar bevosita aholi yashovchi maskanlarda joylashtiriladi.

Iste'mol omili faqat xalq ehtiyoji bilan belgilanmaydi. Ishlab chiqarishning o'zining talabi, boshqa xil mahsulotlarning keng miqdorda sarflanishi, ularning transportda keltirishning noqulayligi ham bunday korxonalarini iste'mol rayonlarida qurilishini nazarda tutadi. Masalan, qishloq xo'jalik mashinasozligi o'sha mintaqaning ishlab chiqarish ixtisoslashuviga muvofiq shu yerda rivojlanishi zarur.

Umuman, qaysi rayon nimaga ixtisoslashsa shunga mos mashinasozlik tarmog'i bu yerda yaxshi rivojlangan bo'lishi qonuniy bir holdir. O'zbekistonda paxta teruvchi, Belorussiyada-kartoshka, Ukrainada qand lavlagi, Shimoliy Kavkaz va Volga bo'yida g'alla yig'uvchi, Qirg'izistonda pichan taxlovchi, Gruzniyada choy teruvchi mashinalarni ishlab chiqarish bunga yaqqol misol bo'la oladi. Xuddi shunday, rayonlarni ma'lum yuqori sanoat tarmoqlariga ixtisoslashuvi o'sha sohalarga tegishli mashina, asbob-uskuna, jihozlar ishlab chiqarilishini talab etadi. Chunonchi, Uralda metallurgiya sanoati uchun, Bokuda-neft, Donbassda-ko'mir, Petrozavodskda-o'rmon, O'zbekistonda to'qimachilik mashinasozligi rivojlangan.

Shuningdek boshqa sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlarini ham aholi yashab turgan joylarda joylashtirish maqsadga muvofiq, yoki neftni keltirib, undan benzin, kerosin, mazut va shunga o'xshash qator mahsulotlarni olish, kimyo sanoatini rivojlantirish va boshqalar.

Go'sht sanoatini joylashtirish ham o'ziga xos xususiyatga ega. Bu sanoat bevosita chorvachilik rayonlarida rivojlantirilsa, unda iste'molchiga faqat muzlatilgan go'sht keltiriladi. Bunday go'shtdan esa kolbasa, konserva va boshqa go'sht mahsulotlarini ishlab chiqarib bo'lmaydi. Agar go'sht sanoati iste'mol rayonlarida joylashtirilsa-maqsaga muvofiq bo'ladi.

Transport omili. Ishlab chiqarishni joylashtirishda juda muhim, chunki u ishlab chiqarishning bevosita davom ettiruvchi tarmog'i hisoblanadi. Transport shohobchalarisiz xom ashyo ham keltirilmaydi, mahsulot ham iste'molchilarga etkazilmaydi. Eng muhimi, hududiy mehnat taqsimoti rivojlanmaydi. Shuning uchun transportning ahamiyati barcha boshqa omillar bilan qo'shib, uyg'unlashib ketadi va uni «sof» holda ajratib olish qiyin. Transport omillar bilan ham chambarchas bog'liq bo'lib, iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirishga katta ta'sir ko'rsatadi.

Ilmiy-texnika taraqqiyotini chetlab o'tolmaymiz, albatta omilning ta'siri bir qator tarmoqlarni hududiy tashkil etilishida aniq va ravshan ko'rinadi (mashinasozlik, elektroenergetika va kimyo). Shubhasizki, mazkur sanoat tarmoqlariga tegishli ko'pgina korxonalar, ayniqsa mashinasozlik zavodlari yuksak darajada ilmiy-texnika qudratiga ega bo'lgan yirik shaharlarda joylashtiriladi.

Yuqorida ko'rilgan barcha omillarning ahamiyati katta. Ammo ularning barchasi pirovard natijada ekalogik omil bilan «hisoblashishlari» kerak. Zotan vujudga kelgan vaziyat buni qat'iylik bilan talab etadi. Hozirgi kunda ayrim sanoat korxonalarining ishlashi shu nuqtai-nazardan to'xtatilganligi bejiz emas.

Ekalogik jihatdan ko'p sanoat tarmoqlari va eng avvalo kimyo, yog'och - sellyuloza, go'sht, vino, konserva, charm zavodlari, issiqlik elektr stansiyalari va shunga o'xshash korxonalar «nomaqbul» hisoblanadi. Binobarin, ular aholi joylashgan markazlardan uzoqroqda bo'lishi «SHo'rtan gaz kimyo», majmuasi, Muborak gazni qayta ishlash zavodi va boshqa sanoat korxonalari misolida ko'rish mumkin.

Kimyo sanoati misolida ekalogik omilning ishlab chiqarishning hududiy tashkil etilishiga ta'sirini ko'rish mumkin, chunki bu sanoat korxonalarini joylashtirilishi chinakam erkin xususiyatga ega. Zero kimyo sanoati o'simlik, hayvonot, mineral xom ashyosi, suv, havo (azot) asosida ham, boshqa sanoat chiqindisi (qora va rangli metallurgiya) negizida ham rivojlanishi mumkin.

Shunday qilib, kimyo sanoati korxonalarini har qayerda qursa bo'ladi, ammo bu masalaning bitta nozik tomoni bor-bu ham bo'lsa ekalogik omildir. Bu omil bilan hozirgi kunda hisoblashmasdan iloj yo'q, zero mamlakatimiz hududida ekalogik sog'lom joyning o'zi juda sanoqli.

Yuqoridagi omillardan tashqari bozor iqtisodiyoti omilini ham unutmash kerak. Hozirgi kunda bozor iqtisodiyoti to'g'risida barcha - olimu oddiy xalq, katayu kichik so'z yuritadi, ba'zan bu ibora dissertatsiya va boshqa ilmiy ishlar nomiga ham kiritiladi. Lekin bu juda murakkab tushuncha va iqtisodiy munosabatdir. Unga xorijiy mamlakatlar, xususan Yevropa davlatlari boy tajribaga ega, chunki bu munosabat mazkur davlatlarda o'n va yuz yillar davomida shakllanib kelgan.

Bozor iqtisodiyoti munosabatlariga birdaniga o'tib bo'lmaydi, buning uchun barcha shart va sharoit yaratish kerak, ya'ni uning o'zini moddiy, maishiy va madaniy infratuzilmasi bo'lmog'i lozim. Shuning uchun bu munosabatlarga o'tish tarixan birmuncha uzoq davrni talab etadi va unga bosqichma-bosqich o'tish, evolyusion rivojlanish iborasini qo'llash to'g'riroq bo'ladi.

Sodda qilib olganda, bozor iqtisodiyoti - bu ishlab chiqarish erkinligi va xarid erkinligidir, bu raqobatdir. Demak, ishlab chiqarishni rejali (planli) va proporsional, tekis joylashtirish o'rniga hududiy tengsizlik, musobaqa, o'rniga raqobat tushunchalarini qo'llashga to'g'ri keladi. Bunday sharoitda ko'p ukladli iqtisodiyot, mulkchilikning turli shakllari va sog'lom raqobat muhitini vujudga keltirish, monopoliyaga qarshi kurash muhim ahamiyat kasb etadi. Binobarin, bozor iqtisodiyoti omilini ishlab chiqarish tarmoqlarini hududiy tashkil etishga nisbatan tahlil etar ekanmiz, unda bu boradagi ilgari, an'anaviy fikr yuritishlarimiz tamomila o'zgarib ketadi. Chunki bu sharoitda aksariyat narsani, shu jumladan nimaga ixtisoslashuvi va qayerda joylashtirishni pirovard natijada bozor, raqobat, talab va taklif belgilaydi. Davlat esa o'zining regional (hududiy) va soliq siyosati orqali bu jarayonni boshqarib yoki tartibga solib turadi.

Ishlab chiqarishni hududiy joylashtirishda infratuzilma muhim rol o'ynaydi. Iqtisodiyotda infratuzilma tushunchasi iqtisodiyotda yaqindagina qo'llanilayotgan bo'lishiga qaramay, vaqt o'tgan sari unga tobora katta e'tibor berilmoqda.

Infratuzilmani kategoriya sifatida keng talqin qilish u moddiy boyliklar yaratishda bevosita qatnashmasada, lekin unga ishlab chiqarish, ishlab turishni ta'minlovchi inshootlar, ob'ektlar, tizimlar va turli xizmatlar kiradi. Infratuzilmaning rivojlanganligi u yoki bu region xo'jalik yo'li bilan o'zlashtirilganligi darajasini aks ettiradi. Infratuzilmalar ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilmalarga bo'linadi.

Ishlab chiqarish infratuzilmasi ishlab chiqarish jarayoniga ko'proq xizmat ko'rsatish sohalari bilan bog'liq bo'lgan muxandis–texnika inshootlari va ob'ektlari, elektr uzatish liniyalari hamda kichik stansiyalar, har xil aloqa turlari, quvurlar va h.k (suv ta'minoti ob'ektlari, turli xil sug'orish inshootlari, ulgurji savdo hamda moddiy - texnika ta'minoti muassasalari, ilmiy xarakterdagi muassasalar va axborot vositalari) kiradi.

Ijtimoiy infratuzilma aholi uchun zarur uy - joy, maishiy va ijtimoiy - madaniy sharoitlarni ta'minlash bilan bog'liq ob'ektlar jamidan iborat bo'lad. Unga uy-joy fondi, turli xil savdo va umumiy ovqatlanish, mahalliy transport, suv ta'minoti hamda kanalizatsiya tizimi, sog'liqni saqlash, ma'orif muassasalari, oliy maktab, ilmiy - tadqiqot ilmgohlari, pochta-telegraf hamda moliya muassasalari, madaniy–tomosha korxonolari, sport-sog'lomlashtirish inshootlari, jamoat xavfsizligi va boshqa ob'ektlar hamda ijtimoiy-maishiy xarakterdagi muassasalar kiradi.

Ishlab chiqarish va ijtimoiy infratuzilma tarkibining keltirilgan ro'yxatidan ko'rinib turibdiki, uning vazifalari quyidagi ikki belgi bilan xarakterlanadi: ishlab chiqarish va aholiga har tomonlama xizmat ko'rsatish hamda foydalanishning tarmoqlararo xarakteridan iborat ekanligi.

Foydalanishning tarmoqlararo xarakteri, ayniqsa, muhimdir, chunki u rivojlangan infratuzilmalarni rayon va shaharning ishlab chiqarish ixtisoslashuvidan qat'iy-nazar barpo etish zarurligini ko'rsatadi. Tarmoqlar har qanday jamiyat tomonidan etarli darajada o'zlashtirilgan va obodonlashtirilgan hududda negiz topishi mumkin.

Infratuzilma ob'ektlari va inshootlari moddiy ne'matlar ishlab chiqarish bilan bevosita bog'liq bo'lsada, lekin shunga qaramay ishlab chiqarish bilan aholining barcha xizmat turlariga talabi keskin o'sgan fan-texnika taraqqiyoti sharoitda ular ahamiyatini kamsitib bo'lmaydi.

Ijtimoiy infratuzilma aholiga har tomonlama xizmat ko'rsatish darajasini oshirishgina emas, balki bandlik tuzilmasini yaxshilashga ham yordam beradi. Bu narsa Respublikamizning yangi o'zlashtiriladigan rayonlar uchun ayniqsa muhim ahamiyatga ega.

Xulosa qilib shuni ta'kidlash mumkinki, ishlab chiqarish kuchlarini rivojlantirishda yuqorida keltirilgan omillar muhim ahamiyatga ega bo'lib, ishlab chiqarishni rivojlantirish va uni to'g'ri joylashtirishda katta o'ringa ega ekanligini ko'rishimiz mumkin.

Dar haqiqat, xo'jalikning turli tarmoqlari o'ziga xos ekologik sig'imga ega. Asosiy ishlab chiqarish tarmoqlari-(makroiqtisodiy tizimlar-sanoat, qishloq xo'jaligi, transport) ekologik vaziyatni shakllantiruvchi eng muhim omillardir. Bu borada N.N.Kolosovskiyning energiya ishlab chiqarish sikllari g'oyasiga amal qilish ham katta

samara beradi. Zero bu konsepsiya ishlab chiqarishning chiqindisiz texnologik jarayonini tashkil qilishni ko'zda tutadi.

N. N. Kolosovskiy «ishlab chiqarishning muayyan energiya va xom ashyo to'rini olish uchun asosiy bo'lgan jarayoni atrofida bir-birini to'ldirib turishi asosida vujudga kelgan tipik barqaror kombinatsiyasiga» **energiya ishlab chiqarish sikli** deb ta'rif bergan⁶. Uning fikriga ko'ra har bir sikl xom ashyo va yoqilg'i-energetika resurslarining u yoki bu kombinatsiyasi asosida rivojlanib, xom ashyoni qazib olish va boyitishdan to shu joyda ishlab chiqarish mumkin bo'lgan barcha xil tayyor mahsulot olishgacha bo'lgan hamma jarayonlarni o'z ichiga oladi. N. N. Kolosovskiy energiya-ishlab chiqarish sikllarining quyidagi tiplarini ajratgan:

- qora metallarning pirometallurgiya sikli;
- rangdor metallarning pirometallurgiya sikli;
- neft-energoximiyasi sikli;
- gidroenergiya-sanoat sikli;
- qayta ishlash industriyasi sikllari majmui;
- o'rmon-energetika sikli;
- industrial-agrar sikllar majmui;
- gidromeliorativ industrial-agrar sikl.

N. N. Kolosovskiyning energiya-ishlab chiqarish sikllari haqidagi konsepsiyasi vujudga kelgandan beri ancha vaqt o'tdi. Bu vaqt ichida sanoat, ximiyalashtirish natijasida yangi texnologik jarayonlar bilan boyidi. Yangi sikllar vujudga keldi va ilgari belgilangan sikllar tarkibiy o'zgarishlarga uchradi.

Agar sanoatning birgina o'ziga uning qishloq xo'jaligi va qurilish bilan bevosita aloqalarini hisobga olsak, energiya-ishlab chiqarish sikllari tizimining quyidagi muhim xususiyatlarini ajratish mumkin:

- yana yangi sikllarni ajratish va ularni asoslab berish;
- sikllarni muayyan hududlarga «bog'lash»;
- turli sikllar o'rtasidagi aloqalarni aniqash.

Masalan, qora metallarning pirometallurgiya sikli temir rudasi va kokslanuvchi ko'mirning katta zapaslari mavjud rayonlar, masalan, Donbass hamda Dneprbo'yi, Ural, Kuzbass va boshqalar uchun xarakterlidir. Bu sikl xom ashyo bilan yoqilg'ini qazib olish va boyitishni, ko'mirni koksga aylantirish va bu jarayonda benzol hamda og'ir organik sintez sanoatining boshqa yarim mahsulotlarini ajratib olishni, ammiak va atsetilen ishlab chiqarish uchun koks gazidan foydalanishni (ular asosida esa azot o'g'itlari, ammiak selitrasi, karbamid) hamda turli xil ximiya mahsulotlari (kaprolaktam, vinilatsetatdan ishlangan plastiklar va hokazolar) olishni, domna shlaklaridan foydalanib, binokorlik materiallari (ayniqsa, sement) ishlab chiqarishni, metalltalab mashinasozlikni (shu jumladan, metall konstruksiyalar ishlab chiqarishni) o'z ichiga oladi.

Qora metallar pirometallurgiyasi mamlakatning ayrim rayonlarida yoqilg'i energiyasi sanoati (isitish maqsadlarida domna gazlaridan foydalanish va elektr energiyasidan foydalanish asosida) va ko'mir-energoximiyasi (ko'mirni kokslash orqali) sikllari bilan chambarchas bog'liq.

⁶ 1. Soliev A., Maxamadaliyev R. "Iqtisodiy geografiya asoslari". T.:Universitet. 1996.

2. Kolosovskiy N.N. Научные проблемы географии., М., 1955, 144-bet.

Demak har qanday ishlab chiqarish vaqt va makon nuqtai nazardan o'zgaradi, uni joylashtirish qonuniyatlari, omillari o'zgarib boradi. Buni asosida albatta FTI yutuqlari turadi. Bu yutuqlar bilan hisoblashmasdan ko'zlangan maqsadga erisha olmaymiz.

2-MODUL. TRANSPORT TARMOQLARI GEOGRAFIYASI

2.1. Transport tizimi va uning rivojlanish xususiyatlari

Transport (lotincha *transporto*-tashiyman)-xalq xo'jaligining yuk va passajir tashiydigan tarmog'i hisoblanadi. Xalq xo'jaligini transportsiz tasavvur etib bo'lmaydi. Transport moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlaridan biri hisoblanadi, u barcha tarmoqlarning rivojlanishida yetakchi asosiy o'rin tutadi. Transportning ahamiyatini quyidagilarda ko'rishimiz mumkin:

- sanoat bilan qishloq xo'jalik orasidagi aloqalarda;
- qayta ishlovchi bilan undiruvchi sanoat orasidagi munosabatda;
- ishlab chiqarish bilan xom-ashyo orasidagi bog'lanishda;
- ishlab chiqarish bilan iste'molchi orasidagi aloqada;
- jahon mamlakatlari bilan turli regionlar orasidagi mahsulot va xom-ashyo almashinuvida;
- jahonda xalqaro tashqi savdo bilan ichki savdoni tashkil etishda;
- yangi hududlarni o'zlashtirishda;
- geografik mehnat taqsimotini shakllanishida.

Yangi hududlarni o'zlashtirishda, mineral resurslardan to'liq foydalanishda (ayniqsa, foydali qazilmalardan, o'rmon, yer resurslaridan) albatta transport yo'llari o'tkaziladi (Masalan, Transamazoniya, BAM-Baykal Amur Magistrali, Angren-Pop). Transport xalq xo'jaligiga xizmat qilish bilan birga ko'p miqdorda elektr energiya, yoqilg'i, metall, yog'och, qurilish materiallari, sanoat mahsulotlari va malakali mehnat resurslarini talab etadi.

Barcha yo'llar (temir yo'l, avtomobil yo'l, suv, havo, quvur, elektron), transport korxonalari va transport vositalari birgalikda jahon transport **tizimini** tashkil etadi. Jahon transport tizimida taxminan 100 mln. dan ortiq kishi band va butun transport yo'llarining umumiy uzunligi taxminan 32 mln. km dan oshadi. Har yili jahon transportining barcha turlarida 100 mlrd.t.dan ortiq yuk va 1 trln.ga yaqin yo'lovchi tashiladi. Bu yuk va yo'lovchilarni tashishda 200 000 lokomotiv va millionlab vagonlar, 500 mln.ga yaqin avtomobillar, 80 000 kema, 10 000 dan ortiq samolyotlar qatnashadi.

FTI transportning ayrim turlari o'rtasidagi "mehnat taqsimotida" katta o'zgarishlarga olib keldi. Masalan, dengiz transportini neft va neft mahsulotlarini tashishi (ilgari odam tashigan). FTI-transport yo'llari va turlarini, yuk ko'tarish va o'tkazish, yuk sig'dirish imkoniyatlarini, tezligini oshirdi. Butunlay yangi transport vositalarini yuzaga keltirdi.

Bular ayniqsa, temir yo'llarning elektrlashtirilishida, magnit maydon ustida yuruvchi tezyurar poezdlarda (Yaponiyada soatiga 550 km tezlikda yuruvchi poezd sinovdan o'tdi) elektromobillar, gaz balonli va dizelli dvigatelli texnikalarga qiziqish oshganligida kuchli sezilmoqda. Har xil transportni rivojlantirishga yuklarni konteynerlarda tashish, transportdagi mehnat unumdorligini 8-10 marta oshirib yubordi.

Dunyodagi yuk va yo'lovchi tashish geografik jihatdan juda notekis taqsimlangan. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar transporti, texnika darajasining yuqoriligi va transport tarmoqlarining o'zaro yuksak aloqadorligi bilan ajralib turadi. Jahon transport tarmoqlari va jahondagi yuk va yo'lovchi tashishning 75-80 % shu mamlakatlarga to'g'ri keladi. Rivojlangan mamlakatlarning transport tarmoqlari bilan ta'minlanganlik darajasi, ularning zichligi, aholining transportdan foydalanish darajasi ham eng yuqori. Rivojlanayotgan mamlakatlarning ko'pchiligida transport qishloq xo'jaligi kabi iqtisodiyotning qoloq tarmog'i edi va hozir bularda ham rivojlanish kuzatilmoqda.

Transport tizimining shakllanmaganligi ularning rivojlanishiga, tabiiy resurslarning o'zlashtirilishiga, xalqaro savdo va iqtisodiy rayonlarning shakllanishiga to'sqinlik qiladi. Shuningdek, mazkur mamlakatlarda 1 yoki 2 xil transportning ustun turishi xarakterli. Masalan, Hindiston, Pokiston, Braziliya, Argentinada temir yo'l, Yaqin va O'rta Sharqda quvur transporti, Tropik Afrikada daryo transporti.

Lekin temir yo'lda eski paravozlarni, daryolarda eski kemalarni saqlanib qolganligi taraqqiyotga kuchli ta'sir qiladi. Ko'p mamlakatlarda yuk tashishda ot, tuya, eshak, fil, lama, buyvollardan foydalaniladi. Jahon transport tizimining hududiy (regional) qismlari: MDH, Shimoliy Amerika, Yevropa, Lotin Amerikasi, Osiyo, Afrika, Avstraliya. Transportning ish haqi uning yuk oborotiga qarab belgilanadi. Yuk oboroti tonna-kilometr hisobida o'lchanadi. Yuk oboroti ma'lum vaqtda ma'lum masofaga tashilgan yuk miqdoridir.

Transportning boshqa ishlab chiqaruvchi sohalardan farqi shundaki, u yangi mahsulot yaratmaydi, balki ishlab chiqarilgan moddiy boylikni iste'molga etkazadi. Transport yordamida sohalar, soha ichidagi tarmoqlar, tarmoq ichidagi korxonalar bir-biri bilan bog'lanib, ishlab chiqarish jarayoni maromida borishi uchun barcha sharoitlar yaratiladi. Transport ishlab chiqarish bilan iste'mol o'rtasidagi aloqani ta'minlaydi. Ish kuchi, mehnat qurollari va mehnat buyumlarini bir joydan ikkinchi joyga ko'chirib, jami iste'mol mahsuloti ko'lamiga ta'sir ko'rsatadi.

Transport vositalari yordamida moddiy boyliklar bir joydan ikkinchi joyga ko'chirilishi natijasida iste'molgacha yaqinlashadi, iste'mol qiymatining tashkil topishi tezlashadi. Transport vositalarining o'ziga xos xususiyatlari ulardan moddiy boylik ishlab chiqarishning hamma sohalarida keng ko'lamda foydalanish zaruratini keltirib chiqaradi. Transport vositalaridan foydalanish mahsulot ishlab chiqarish va uni realizatsiya qilish uchun sarflanadigan vaqtni qisqartiradi, mehnat unumdorligini oshiradi, mahsulot tannarxini kamaytiradi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida va sog'lom raqobat muhitida, avtotransport korxonalarini o'z mijozlari, ya'ni yuk egalari yuklarni o'z vaqtida, sifatli tashilganligi va albatta, tashishlar va boshqa ishlar hamda xizmatlarga belgilangan narxlardan qoniqishlarini ta'minlashga intilishlari lozim.

Xo'jalik yuritishning ma'muriy-buyruqbozlik sharoitida avtotransport xizmatlari uchun narx-navo (tarif) lar davlat tomonidan markazlashtirilgan holda belgilangan va har bir avtotransport korxonasi uchun yagona hisoblangan.

Oqibatda ko'pchilik korxonalar zarar bilan ishlaganlar. Bozor iqtisodiyotiga o'tish munosabati bilan avtotransport korxonalarining narx-navo (tarif) larni belgilash tizimiga o'zgartirishlar kiritish taqozo etilmoqda. Hozirgi kunda har bir korxonada o'zining narx-navo (tarif) siyosatini ishlab chiqadi, chunki tariflar doimo nazorat ostida bo'lishi, tahlil qilinishi kerak. Zero avtotransport korxonasi tomonidan shunday narx-navo siyosati

qo'llanilishi lozimki, u mijozlarni ham qoniqtirishi, shu bilan birga, korxonada foyda bilan ishlashini ham ta'minlashi lozim.

Firmalar konsepsiyasi nazariyasida narx-navo shakllanishi muhim ahamiyatga ega. Ushbu konsepsiyaning asosiy ma'nosi korxonada faoliyat ko'rsatishi va eng yuqori foyda olishga intilishidan iboratdir. Binobarin, har bir korxonada mahsulot bahosini aniqlashga qaratilgan ma'lum ishlar amalga oshirilishi lozim.

Yuk tashuvchi avtokorxonalarda ushbu ishlar, ya'ni yuk tashish, boshqa ishlar va xizmatlarga tariflarni belgilash mutaxassis-menejerlar tomonidan amalga oshirilishi lozim. Narx-navo (tarif) lar yuzasidan uzil-kesil qaror qabul qilishdan oldin menejerlar kerakli ma'lumotlarga ega bo'lishlari zarur. Menejerlarni etarli, haqiqiy va dolzarb ma'lumotlar bilan ta'minlash avtotransport korxonasida boshqaruv hisobi qay darajada yo'lga qo'yilganligi bilan belgilanadi.

Transport vositalaridan foydalanishning iqtisodiy samaradorligi:

-bir tonna kilometr yuk tannarxi ko'rsatkichi qilingan xarajatlarni tashilgan tonna kilometrga bo'lish yo'li bilan;

-transport vositalarining soatlik yoki smenalik ish unumi ko'rsatkichi tashilgan tonna kilometr yukning sarflangan vaqtga nisbati bilan;

-mashinaning ishda bo'lish koeffitsienti ko'rsatkichi ishda bo'lgan mashina-kunlari sonini mashinaning xo'jalikda bo'lgan mashina kunlari soniga bo'lish bilan aniqlanadi;

-mashinaning yuk ko'tarish koeffitsienti ko'rsatkich umumiy tashilgan yukning yuk bilan bosilgan yo'lga nisbati bilan aniqlanadi.

Bunda avtomobilning texnik jihatdan tayorgarlik koeffitsienti, mashinalarni ishga chiqarish koeffitsienti, o'rtacha ishda bo'lgan vaqti, sutkalik o'rtacha yurgan yo'li, o'rtacha texnik tezligi, yukni o'rtacha tashish masofasi, yuk tashish mavsumiylik koeffitsienti kabi ko'rsatkichlardan ham foydalaniladi. Transport vositalaridan unumli foydalanish va ularning xarajatlarini kamaytirish avtomashina va uni boshqaruvchilarning mehnat unumdorligini oshirish, moylash va yoqilg'i materiallarini tejab-tergash, joriy ta'mir va joriy qarovlar uchun qilinadigan xarajatlarni tejashga bog'liq.

Transportning asosiy turlari temir yo'l, dengiz, daryo, avtomobil, havo, truboprovod, elektron va ot-ulov hisoblanib, ular birgalikda yagona tizimni shakllantirgan. Bu tizim o'ziga xos geografiyaga ega bo'lib, ob'ektiv va sub'ektiv omillar asosida vujudga kelgan. Ba'zan biz umumlashtirgan holda quruqlik, suv, havo va elektron (zamonaviy) transport turlariga ham ajratamiz.

Transport ayniqsa tashqi savdo bilan aloqador. Binobarin, mamlakatning savdo aloqalari, xalqaro iqtisodiy munosabatlar negizida transport tizimi yotadi. Xuddi shu o'rinda milliy iqtisodiyotini rivojlantirishda katta ahamiyatga ega bo'lgan erkin iqtisodiy mintaqalarni (EIM), texnopolislarni vujudga keltirishda transport rolini ta'kidlash joiz.

Shunday qilib, ijtimoiy va iqtisodiy hayotning biror qismi yo'qki, u transport bilan bog'liq bo'lmasa. Sanoat, qishloq xo'jaligi, aholi joylashuvi, aholiga xizmat ko'rsatish tarmoqlarining hududiy tashkil etilishi transport omiliga asoslanadi.

Endi transportning o'zini joylanishiga ta'sir qiluvchi omillarni ko'rib chiqaylik. Qadimda transport, xususan dengiz va daryo transporti tabiiy sharoitga bog'liq bo'lgan. Hozir ham qit'a va mamlakatlarning qirg'oq chizig'i, shakli tabiiy holda portlarni (bandargohlarni) qurish nuqtai nazaridan qulay va noqulay bo'lishi mumkin.

Temir yo'l transportining tabiiy omillarga bog'liqligi boshqalarga qaraganda ancha kam. Dunyoning ayrim mamlakatlarida (Boliviya, Peru) temir yo'llar 4700-4800 m dengiz sathidan balandlikda joylashgan tog' mintaqalarida temir yo'llar odatda daryo bo'ylab, ba'zi joylarda tunellar orqali o'tadi, murakkab sharoitda tor izli yo'llar quriladi.

Temir va avtomobil yo'llar qurilishida ko'priklar ham katta ahamiyatga ega. Ko'priklarni qurish esa tog' yoki tekislik daryolarda o'ziga xos xususiyatga ega. Tog' daryolarida ko'priklar uncha uzun emas, tekislikda esa ular uzun bo'lib, buning uchun uning tayanchi qirg'oqning qattiq jinslaridan iborat qismiga qo'yiladi. Umuman, temir yo'llarni qurish katta vaqt va mablag'ni talab qiladi, ammo ular shunga muvofiq uzoq muddat xizmat qiladi.

Tabiiy sharoit, jumladan shamol, yog'in-sochin, bulut, tuman avtomobil, havo va dengiz transportiga ancha ta'sir ko'rsatadi. Tuproq va uning fizik xususiyatlari, gidrogeologik sharoit ayniqsa qattiq qatlamli avtomobil yo'llarni qurishda e'tiborga olinadi.

Xo'jalik va aholi joylashuvi ham transport turi va tarkibiga ta'sir etadi. Jumladan, tog'-kon, og'ir sanoat rayonlarida temir yo'l, qishloq xo'jaligi rayonlarida avtomobil transporti, o'rmon xo'jaligida daryo transporti katta ahamiyatga ega bo'ladi. Sanoat va qishloq xo'jaligi yaxshi rivojlangan, aholi zich joylashgan voha va vodiylarda, shahar atrofida, rekreatsiya rayonlarida transport tizimi shunga mos ravishda mukammal holda shakllanadi.

O'z navbatida quruqlik transporti ishlab chiqarishni hududiy tashkil qilishda turli xil geometrik shakllarni vujudga keltiradi. Masalan, O'zbekiston xaritasida Toshkent-Jizzax-Bekobod, Samarqand-Buxoro-Qarshi uchburchagi, Farg'ona xalqasi yaqqol ko'zga tashlanadi. Aynan ana shu shakllar mamlakat milliy va mintaqaviy iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim ahamiyatga ega.

Transport turlari, xususan avtomobil transportini joylashtirishga ekologik omil ham katta ta'sir qiladi. Ma'lumki, hozirgi kunda, ayniqsa shahar ekologik muhitini ifloslanishida avtomobillar qatnovining o'rni yuqori. Avtomobil va samolyot qatnovlari muhitni shovqin jihatidan ham «ifloslantiradi». Bu holat ayniqsa yirik aeroport o'rnashgan joylarda juda sezilarli.

Shahar tashqarisidagi magistral avtomobil yo'llar yoqasida ham bu muhit yaxshi bo'lmaydi. Shu bois, ba'zi bir ma'lumotlarga qaraganda, katta yo'llarning ikki tarafida 50 m. masofada qishloq xo'jalik ekinlari ekish maqsadga muvofiq emas.

So'nggi yillarda transport turlari ko'payib va rivojlanib bormoqda, ularning joylanishi ham o'zgarmoqda. An'anaviy temir va avtomobil, suv (daryo, dengiz va okean), havo transporti bilan bir qatorda quvur transporti ham rivojlanib bormoqda. U ko'pincha neft-gaz sanoati mavjud bo'lgan hududlardan turli iste'mol rayonlariga tarqalgan. Taraqqiy etgan mamlakatlarda esa quvurlarda hatto qattiq jinslar –temir rudasi, ko'mir kabilar ham yuboriladi («pulpoprovod»).

Barcha transport turlarining ikki asosiy vazifasi bor-yuk va passajirlar tashish. Yuk tashishda transport iqtisodiyotida tashiladigan mahsulot yoki xom-ashyoning transportabelligi (qulayligi, arzonligi), masofasi va tarkibi, qiymati hisobga olinadi. Eng arzon, odatda, dengiz (okean) transporti hisoblanadi. Undan keyingi o'rinda katta daryolardagi transport turadi. Temir yo'l transporti ham bu borada ancha arzon hisoblanadi.

Transportning o'zini ham hududiy majmualari mavjud. Bunga transport tugunlari misol bo'la oladi. Yirik transport markaz va tugunlarda o'ziga xos ob'ektlar (ta'mirlash zavodalari, omborxonalar, bevosita transport bilan bog'liq qurilish materiallari va boshqa sanoat korxonalarini) joylashadi.

Bizga ma'lumki, **yo'l** transport vositalaridan oldin paydo bo'lgan va u hozirgi kunda transport ya'ni masofani kesib o'tishda infratuzilma darajasiga xizmat qiladi. Yo'llar transportsiz ham bo'laveradi, lekin aksincha emas. Binobarin, yo'llar joylanishi bu transport joylanishiga hamma vaqt ham mos kelmaydi. Transport to'rining ahamiyati eng avvalo shundaki, u hududni tashkil qiladi, mustahkamlaydi va bog'laydi.

Xitoyning global iqtisodiy kuch sifatida mavqeini mustahkamlashning kaliti bu Belt va Yo'l infratuzilmasi yoki Yangi Ipak yo'li deb nomlangan ulkan tashabbusdir. Bu birinchi marta XXR raisi Si Tszinpin tomonidan 2013 yil kuzida ilgari surilganligi sababli, 100 dan ortiq mamlakatlar va xalqaro tashkilotlar Belt va Yo'l bo'yicha hamkorlik to'g'risidagi hujjatlarni imzoladilar. Bu esa Afrika, Lotin Amerikasi va Tinch okeanining janubiy mintaqasida, shuningdek, mintaqada amalga oshirish tashabbusining doirasini kengaytirdi.

2018 yil O'zbekiston transport sohasiga 13,3 ming korxonalar va tashkilotlar jalb qilingan. 1209,0 mln tonna yuk tashildi. Yuk aylanmasi 70,6 mlrd.t.km. Yuk tashishda hissa avtomobil transportiga-1068,2 mln.t.-88,3%, quvur transportiga-72,4 mln.t.-6,0%, temir yo'l transportiga-68,4 mln.t.-5,7 %, havo transportiga-13,1 ming.t.-0,001% to'g'ri kelgan. Yo'lovchi tashish-5818,1 mln.kishi, yo'lovchi aylanmasi-134426,5 mln. yo'lovchi.km. Yo'lovchi tashishda-temir yo'l transporti-22,3 mln.kishi-0,4%, avtomobil transporti-5719,1 mln.kishi-98,3%, havo transporti-2,5 mln.kishi-0,04 %, shahar elektron transporti-74,1 mln.kishi-1,3% tashkil etgan.

Transport O'zbekiston iqtisodiy rivojlanishida ham muhim shart-sharoit va omillardan biri hisoblanadi. Bu sohada (aloqa bilan birga) YaIMning 9,8 foizi yaratilmoqda, iqtisodiyotda band bo'lganlarning 1,5 foizi mehnat qilmoqda. Mamlakat transport tarmog'i temir yo'l, avtomobil, havo, quvurlar va daryo suv yo'llaridan iborat. Transportning barcha turlari yordamida respublikada har yili xalq xo'jaligi uchun zarur bo'ladigan turli-tuman yuklar va yo'lovchilar tashiladi. O'zbekistonda yiliga barcha transport turlari vositasida 1209,0 mln tonnadan oshiq yuk va 5818,1 mln yo'lovchi tashilmoqda. Respublika temir yo'l tizimida taxminan 22,3 mln yo'lovchi va 68,4 mln t turli xil yuklar tashilgan.

O'zbekistonda temir yo'llarini qurish o'zining ma'lum tarixiga ega. Mamlakat hududida birinchi temir yo'l izlari 1888 yilda Farob stantsiyasidan Samarqandgacha qurilgan bo'lib u Kaspiyorti (Krasnovods-Chorjo'y) yangi nomi (Turkmanboshi-Turkmanobod) temir yo'lining davomi edi. Uning qurilishi keyinchalik davom ettirilib 1899 yili Andijon va Toshkent shahrigacha etqazildi. 1906 yilda Toshkent-Orenburg temir yo'li qurildi. Markaziy Osiyo jumladan, O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotida XX asrning 1930-yillarda qurilgan uzunligi 1400 km dan ziyod bo'lgan Turksib (Turkiston-Sibir) temir yo'lining ishga tushishi o'z davrida muhim ahamiyatga ega bo'ldi. Ikkinchi jahon urushi yillarida Angren ko'mir havzasiga va Chirchiq elektrokimyo kombinatiga temir yo'l izlari qurildi.

1952-1955 yillarda Chorjo'y (Turkmanobod)-Qo'ng'iro't temir yo'li ishga tushdi. Mazkur yo'l Quyi Amudaryo iqtisodiy rayonini respublikaning boshqa hududlari bilan bog'ladi. 1962 yilda Navoiy-Uchquduq temir yo'lining qurilishi Markaziy Qizilqumdagi

boy mineral resurslardan foydalanish imkoniyatini yaratdi. 1972 yilda ishga tushgan 410 km Qo'ng'iro't-Beynov temir yo'li Markaziy Osiyodan Rossiyaning markaziy, janubiy va Ural mintaqalariga hamda Kavkaz hududlariga chiqish imkonini berdi. Shuningdek, ushbu yo'ning qurilishi Ustyurtdagi tabiiy resurslarini o'zlashtirishga va mazkur mintaqaning ijtimoiy iqtisodiy jihatdan rivojlanishiga imkon yaratdi. Respublikamiz temir yo'llarining uzunligi XX asrning 20-yillari boshida 1589 km ni tashkil etgan bo'lsa, hozirga kelib u 6700 km ga etdi.

O'zbekistonning siyosiy mustaqillikka erishuvi barcha sohalar qatori temir yo'l sohasida ham o'zgarishlar bo'lishiga olib keldi. Ayniqsa, temir yo'l mustaqilligini ta'minlash eng asosiy vazifa qilib qo'yildi. Shu bois, sohada qator yangi temir yo'l qurilishlari boshlandi. Ana shularning samarasi o'laroq, 2001 yilda uzunligi 500 km dan ortiq bo'lgan Uchquduq-Sultonuvays-Nukus temir yo'li ishga tushurildi. 2007 yilda G'uzor-Boysun-Qumqo'rg'on (233 km) temir yo'li ishga tushdi. Ushbu yo'ning qurilishi Qashqadaryo va Surxondaryo viloyatlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishida ijobiy yutuqlarga olib kelishi shak-shubhasizdir. 2016 yili Angren-Pop yo'nalishi ishga tushdi, buning asosida Toshkent va Farg'ona iqtisodiy rayonlari o'rtasida ijtimoiy-iqtisodiy aloqalar yanada kuchaydi.

Respublikaning xorijga jumladan, Janubiy va Janubi-G'arbiy Osiyo davlatlariga chiqishida Mashhad-Seraxs-Tajan temir yo'lining qurilishi muhim voqea bo'ldi. 1996 yil 13 may Mashhad shahrida 295 kmli mazkur yo'ning ochilish marosimi bo'ldi. Bu yo'l eng qisqa masofa orqali Markaziy Osiyo mamlakatlarini Fors qo'ltig'i mamlakatlari bilan va ular orqali Janubiy va Janubi-G'arbiy Osiyoning boshqa davlatlari bilan tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlantirishga keng imkoniyatlar ochib beradi. Zichlik 1000 km² maydonga 94,2 km to'g'ri keladi.

O'zbekiston hududida avtomobil yo'llari tarmog'i ancha keng har 1000 km² maydonga avtomobil yo'llarining zichligi 210 km yetadi. Qator avtomobil yo'llari xalqaro va davlat ahamiyatiga ega. Hozirgi kunda avtomobil yo'llarining umumiy uzunligi 42,7 ming km dan ortiq. Shularning 98,0 foizi qattiq qoplamali yo'llardir. Mamlakatimiz hayotida muhim o'rin tutgan avtomobil yo'llari jumlasiga eng avvalo Toshkent, Samarqand, Qashqadaryo, Surxondaryo va boshqa viloyatlar orqali o'tgan Katta O'zbek avtomobil trakti kiradi. 1940 yili qurib bitqazilgan va 700 km dan ortiq uzunlikka ega bo'lgan ushbu ravon yo'l qanchadan-qancha yuk va yo'lovchilar tashishga hamda hududlar orasida transport xizmati ko'rsatishni yaxshilashga olib keldi.

Ikkinchi Jahon urushi boshlanishdan oldin Farg'ona vodiysidagi 3 viloyat va qator shaharlarni jumladan Qo'qon, Marg'ilon, Asaka, Andijon, Namangan, Chust shaharlarini bog'lab turuvchi aylanma yo'l qayta qurildi. Shuningdek, turli davrlarda ishga tushgan Toshkent-O'sh, Samarqand-Buxoro, Toshkent halqa yo'li, Nukus-G'uzor, Qo'ng'iro't-Beynov kabi yana qator avtomobil yo'llari ham O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy hayotida katta ahamiyat kasb etadi.

1999 yilda Toshkent-Angren-Qo'qon avtomobil yo'li (248 km) qurildi. Bu yo'l Qurama tog'idagi Qamchiq (890 m) va Rezak (368 m) tonnellaridan o'tadi. Mazkur yo'l orqali Toshkentdan Farg'ona vodiysiga tashiladigan yuklar, temir yo'lda tashiladigan yuklarga qaraganda 3-4 baravar tez etqaziladi.

O'zbekiston avtomobil transportida qo'shni uzoq xorijiy davlatlar bilan bog'lanish istiqboli ochilmoqda. Mamlakatimiz Markaziy Osiyo davlatlarining barchasi bilan

xalqaro ahamiyatga molik bo'lgan yirik avtomagistrallar qurishda tashabbuskor bo'lib chiqmoqda yoki bevosita qatnashmoqda.

Jumladan, u Xitoyga (va Tinch okeani iqtisodiy rayoni ga) chiqish imkoniyatini beruvchi "Andijon-O'sh-Ergashtom-Qashqar" avtomobil yo'li hamda Hind okeaniga chiqishga imkon beradigan "Termiz -Hirot-Karachi" avtomobil yo'li qurilishida va shu yo'nalishda mavjud bo'lgan yo'llarni qayta tamirlashda o'z ulushini qo'shish bilan qatnashmoqda.

O'zbekiston Xitoy va Pokistonga olib boradigan Andijon-O'sh-Ergashtom-Qashqar, shuningdek, Buxoro-Seraxs-Mashhad-Tehron va Termiz-Hirot-Qandaxor-Karochi avtomobil yo'llarini qurish va qayta tamirlash ishlariga hissa qo'shgan holda qatnashishdan ham manfaatdor.

O'zbekistonda XX asr boshlariga qadar ot-ulov asosiy transport vositasi bo'lgan. 1901 yilda Toshkentda konka –tor temir yo'l izida otlar sudraydigan bir vagonli dastlabki shahar transporti, 1912 yilda birinchi tramvay ishga tushirildi.

1926 yili respublikada muntazam avtobuslar yordamida yo'lovchilar tashish boshlangan edi (dastlabki shaharlararo avtobuslar qatnovi 1906 yilda Farg'ona-Marg'ilon marshrutida yo'lga qo'yilgan edi). Ana shundan beri yo'lovchilar tashuvchi avtobuslar ham son, ham sifat jihatidan juda o'sib ketdi.

1977 yil Toshkentda metro qurilib ishga tushurildi. Hozirda metropolitenning 3 ta yo'nalishi (Chilonzor, O'zbekiston, Yunusobod) va 29 stansiyasi mavjud. Shahar bo'yicha sutkasiga qariyb 3 mln yo'lovchi tashilmoqda. Metropoliten takomillashtirilib, yangi yo'nalishlari shakllantirilmoqda.

Respublika havo transporti-fuqaro aviatsiyasi tarixi 1920 yillardan boshlangan. 1924 yil 20 mayda uzunligi 800 km bo'lgan Toshkent-Avliyoota (Jambul)-Pishpek (Bishkek)-Olmaota marshrutida dastlabki yo'lovchilar tashish reysi amalga oshirilgan edi. O'sha yilda suningdek, uzunligi 450 km bo'lgan Kogon-Oqto'qay-Darg'onota-Xiva hamda Buxoro-Termiz-Dushanbe havo yo'llari ochildi.

O'zbekiston mustaqillikka erishgandan keyin 1992 yilda "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi tashkil etildi. Respublikaning ayniqsa xorijiy mamlakatlar bilan tashqi iqtisodiy aloqalarni yo'lga qo'yishda mamlakatning o'z havo transporti muhim rol o'ynaydi. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi xilma-xil tipdagi havo transporti vositalariga ega. Jumladan, unda qishloq xo'jalik ishlariga mo'ljallangan "AN-2", mahalliy yo'llarda qatnaydigan "AN-24", "YAK-40", xalqaro yo'llarda qatnaydigan "IL-76", "IL-62", "IL-86", "TU-154", "A-310", Boing kabi samolyotlar bor. Vertolyot parkida esa "MI-2", "MI-8", "KA-26" kabi mashinalar bo'lib, ulardan mamlakat muassasalari, meteorologiya, geologiya-qidiruv ishlarida keng foydalaniladi.

"O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi tarkibida 12 ta zamonavuy aerovokzal (Toshkent, Samarqand, Buxoro, Nukus, Termiz, Andijon, Namangan, Navoiy, Urganch, Farg'ona, Qarshi, Qo'qon shaharlarida) bor. Zarafshon, Uchquduq, Sirg'ali, Shahrisabz, Sariosiyo, Qo'ng'iroq, To'rtko'l, Mo'ynoq shaharlaridagi aeroportlar viloyat markazidagi aeroportga qaraydi, YaK-40 va AN-24 samolyotlarini qabul qilishga moslashtirilgan-Toshkent, Samarqand va Termiz aeroportlari xalqaro maqomga ega. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi MDHning deyarli barcha yirik shaharlari va 20 dan ortiq xorijiy davlatlar (Buyuk Britaniya, AQSh,

Germaniya, Niderlandiya, Isroil, Hindiston, Turkiya, BAA, Saudiya Arabistoni, Janubiy Koreya, Xitoy, Malayziya, Tailand va b.) bilan to'g'ridan-to'g'ri bog'lanmoqda.

Respublika suv transporti salohiyatida Amudaryoning ulushi katta. Shu bois, birinchi marta 1950 yil Amudaryoning o'rta oqimida Surxondaryo viloyati hududida Termiz daryo porti tashkil etilgan. 1952 yilda esa Xo'jaylida kema tamirlash zavodi qurilgan. Amudaryoning quyi qismida daryo sohillarida turli yillarda Sharlavuq, To'rtko'l, Beruniy, Qoratov, Xo'jayli bandargoh (pristan) lari qurilgan. Istiqlol sharofati bilan 1994 yildan boshlab mamlakat suv transporti xizmatini yaxshilash maqsadida bir qator tashkiliy ishlar amalga oshirila boshlandi. Jumladan, O'rta Osiyo paroxodchiligining O'zbekistondagi bo'limlari negizida "Termiz daryo porti", "Xorazm daryo porti", "Qoraqalpog'iston daryo porti" ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi (1995).

Tarixga nazar tashlasak, O'zbekistonda birinchi neft quvuri 1908 yilda ishga tushganini ko'ramiz. O'sha yili Chimyon neft konidan Oltiariq neftni qayta ishlash zavodiga 20 km. lik quvur tortilgan edi. Keyinchalik mamlakatda yangi-yangi neft va gaz konlarining topilishi quvur transporti rivojlanishiga asos bo'la boshladi. Endilikda birgina Farg'ona va Oltiariq neftni qayta ishlash zavodlariga neft konlaridan jami 228,5 km. lik quvurlar o'tqazilgan.

Shuningdek, turli yillarda Surxondaryo (1947 yil Lalmikor-Qumqo'rg'on va 1969 yil Amudaryo-Amu Zang), Qashqadaryo (1977 yil G'arbiy Toshloq-Qashqadaryo stansiyasi va 72 km li Shimoliy O'rtabuloq-Oltiingugurt zavodi) va Buxoro (1994 yil 100 km li Ko'kdumaloq-Qorovulbozor) viloyatlarida ham neft quvurlari qurilgan.

Mustaqillikka erishishimiz bilan ushbu boylklarga bo'lgan munosabat tubdan o'zgardi. Endilikda respublikadagi gaz uzatish bo'linmalari 7 magistral gaz quvuri tarmog'iga (Buxoro-Gazli-Toshkent-522 km; Muborak-Navoiy-112 km; Sho'rtan-ToshIES-602 km; Kalif-Dushanbe-408 km; Buxoro-Ural-489 km; O'rta Osiyo-Markaz-369 km) ega. Diametri 720-1220 mm li magistral gaz quvurlarining umumiy uzunligi 12,6 ming km bo'lib, uning to'la quvvat bilan ishlashi uchun 25 ta kompressor stansiyasi xizmat ko'rsatadi. Bugungi kunda quvur transporti orqali Qozog'istonning janubiy viloyatlari, Qirg'iziston va Tojikiston O'zbekiston tabiiy gazi bilan ta'minlanadi.

O'zbekiston transport tizimi nafaqat milliy xo'jalik rivojlanishida, balki mintaqaviy va xalqaro savdo iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirishda, mintaqaviy integratsion aloqalarni chuqurlashtirishda muhim omil bo'lib hisohlanadi. Xususan, Buyuk ipak yo'lini tiklash va undan samarali foydalanish maqsadida qabul qilingan TRASEKA dasturi doirasida mamlakatimizning tutgan o'rne yuqori. TRASEKA Evropani Markaziy Osiyoga Kavkaz orqali bog'lovchi transport karidori bo'lib, 1993 yil mayda Bryusselda Evropa Komissiyasining tashabbusi bilan qabul qilingan. Bu dasturda asosan Armaniston, Ozarbayjon, Gruziya, Qozog'iston, Qirg'iziston, Turkmaniston, Tojikiston, O'zbekiston qatnashmoqda. 1998 yildan bu dastur faoliyatida Bolgariya, Moldova, Ruminiya, Turkiya va Ukraina ishtirok etmoqda.

TRASEKA asosan tegishli yo'nalishlarda temir yo'l transporti xizmatini yo'lga qo'yishni maqsad qilsada, avtomobil va suv transporti tizimini takomillashtirish ham dastur tarkibiga kiritilgan. Hozirda TRASEKA yo'nalishida transport tizimidan 50 dan ortiq davlat foydalanmoqda.

2.2. Quruqlik transporti tarmoqlari

Yuqorida aytib o'tilganidek, transportning asosiy turlari temir yo'l, dengiz, daryo, avtomobil, havo, truboprovod, elektron va ot-ulov hisoblanib, ular birgalikda yagona tizimni shakllantirgan. Ularni yirik guruhlarga birlashtirish asosida quruqlik, suv, havo va elektron transport turlari shakllangan. Quruqlik transportining asosida temir yo'l, avtomobil, quvur transporti yotadi. Jumladan, jahon temir yo'lga dastlab 1825 yili Angliyada, Rossiyada 1837 yil, O'zbekistonda esa 1888 yil asos solingan. Temir yo'l qurish 1970 yillargacha jahonda juda tez o'sdi. Hozirda temir yo'lni yuk va yo'lovchi tashishdagi salmog'i kamaygan bo'lsada, u quruqlik transportining muhim tarmog'idir. Jahon temir yo'l turi XX asrning boshida asosan shakllangan bo'lib, hozirda uning umumiy uzunligi taxminan 1,3 mln. km atrofida.

Temir yo'l transporti iqlimiy sharoitlar va yil fasllari qanday bo'lishiga qaramay hamma vaqt ishlayveradi. Uning tezligi katta, ayniqsa yuk tashish tannarxi past. Temir yo'llarning elektrlashtirilishi, poezdlarning qatnov tezligi, og'irligi, yo'llarning yuk o'tkazish qobiliyati, ya'ni ularning ish unumini oshiradi. Elektrlashtirilgan temir yo'llarning uzunligi jihatdan jahondagi etakchi davlatlar-AQSH, Rossiya, Germaniya, Fransiya, Italiya hisoblanadi.

Temir yo'llar, maydoni yirik mamlakatlarda boshqa transport turlariga qaraganda katta iqtisodiy foyda keltiradi. FTI sababli poezdlarning qatnov tezligi ortmoqda. Fransiyada 1955 yil soatiga (331 km), 1981 yil 380 km, 1990 yil atrofida 515 km tezlikda yurdi (Masalan, Parij-Bordo 350 km).

Jahonda tashiladigan jami yukning 16 %, yo'lovchining 11 % temir yo'l transportida tashiladi. Lekin ayrim davlatlarda bu ko'rsatkich boshqacharoq. Masalan, Rossiyada jami tashiladigan yukning 55 %, AQSH da 30,3 %, Fransiyada 10,6 %, Yaponiyada 0,2 % temir yo'llarida tashiladi. Jami yo'lovchining esa Rossiyada 33,2 %, Yaponiyada 33,9 %, Fransiyada 9 %, AQSH da 0,2 % temir yo'llarda tashiladi.

Temir yo'llarda yuk tashish tannarxi bir xil emas. Agar temir yo'llar tekislikdan o'tgan bo'lsa, yuklar ko'p va uzoq masofaga tashilsa va temir yo'llar elektrlashtirilgan bo'lsa bunday yo'llarda yuk tashish tannarxi arzonga tushadi. Aksincha elektrlashtirilmagan, relefi murakkab va oz yuk qisqa masofaga tashilsa, tannarxi yuqori bo'ladi.

Temir yo'llar bir yo'lli va ikki yo'lli, bir izli va ikki izli bo'ladi. Masalan, O'zbekiston temir yo'llarining barchasi bir yo'lli. Yaponiyada bir izli temir yo'llar ko'p. **Temir yo'llar**, iqtisodiy, turistik, siyosiy va harbiy strategik ahamiyatga ega.

Temir yo'l paromlari va tonellari temir yo'llarda yuk va yo'lovchi tashishni bir necha marta tezlashtiradi, vaqt, yoqilg'i va ehtiyot qismlarni tejaydi (Masalan, Boku-Turkmanboshi). Jahonda taxminan 140 mamlakatda temir yo'li bo'lsada, ularning ichida "birinchi oltilik" davlatlari hissasiga temir yo'llar umumiy uzunligining yarmi to'g'ri keladi. Ular, AQSH (265000 km), MDH (145000 km), Kanada, Hindiston, Xitoy, Avstraliya.

Temir yo'l tarmoqlarining zichligi (100 km^2 joyga 10 km) bo'yicha G'arbiy Yevropa davlatlari ajralib turadi. Ayni vaqtda temir yo'l tarmoqlari juda siyrak yoki mutlaqo yo'q (30 davlat asosan Yaqin Sharq va G'arbiy Afrikada) davlatlar ham mavjud. Temir yo'l tarmoqlarining zichligiga ko'ra jahonda Germaniya, Shveysariya, Chexiya ajralib turadi. AQSH va Buyuk Britaniyada temir yo'llar qisqarmoqda.

FTI transport tarmoqlariga kuchli ta'sir qilmoqda. Masalan, dunyodagi eng tezkor haydovchisiz o'q otish poyezdi Xitoyda qatnay boshladi. 2022 yilda Pekinda bo'lib o'tadigan qishki Olimpiya o'yinlari arafasida yangi xizmat poyezdlar poytaxtdan to chang'i yo'llariga boradigan yo'lni atigi 45 daqiqada bosib o'tadi (**2-chizma**).



2-chizma. Dunyodagi eng tezkor haydovchisiz o'q otish poyezdi (Xitoy).

Xitoyning Pekin va Chjanjiakou shaharlarini bog'laydigan haydovchisiz o'q otadigan yangi poyezd soatiga 217 milya (350 km \ soat) tezlikka erisha oladi va bu dunyodagi eng tezkor avtonom poyezd hisoblanadi. Pekin-2022 Qishki Olimpiya va Paralimpiya o'yinlari arafasida ishga tushirilgan yangi xizmat poytaxt va Chjanjiakou o'rtasidagi sayohat vaqtini ko'pchiligini uch soatidan bir soatgacha qisqartiradi. Ba'zi poyezdlar 108 millik yo'lni 45 daqiqada tugatadilar.

Asl Pekin-Chjanjiakou liniyasi 1909 yilda ochilgan bo'lib, o'sha safar 8 soat davom etgan. Poyezd stantsiyalarda avtomatik ravishda aniq jadvalga o'tadi va to'xtaydi va stantsiyalar orasidagi chegaralarga qarab tezlikni o'zgartiradi. Biroq, favqulodda holatlarda kuzatuvchi xizmatchi hali ham kemada bo'ladi.

Jingjang shaharlararo temir yo'li deb ham nomlanuvchi ushbu liniya to'rt yil davomida qurib bitkazildi va 10 ta stantsiya, shu jumladan Badaling Changcheng, Buyuk Xitoy devoriga kirish uchun mavjud. Birinchi poyezd 30 dekabr kuni Pekindan Taizichengga qadar qatnay boshladi. U erda ba'zi Olimpiya chang'isi musobaqalari o'tkaziladi va Olimpiya shaharchasiga eng yaqin stantsiya hisoblanadi.

Xitoyning katta tezyurar temir yo'l tarmog'i deyarli 22000 milni tashkil qiladi va tezkor poyezdni o'z ichiga oladi, tezkor poyezd-Shanxay Maglev, tezligi soatiga 268 milya. "Biz HS2 haqida bahslashayotgan bir paytda, Xitoy butun mamlakat bo'ylab tezyurar tarmoqni yaratdi", deydi temirchi mutaxassisi Mark Smit, Seat 61 veb-saytida. "Xitoyning yuqori tezlikda harakatlanadigan liniyalari shafqatsiz ravishda samaralidir-bir marta bron qilinganingizda, shaxsiy guvohnomangizni yoki chipta eshiklariga pasportni olib qo'yishingiz kerak - bu safarga borishingiz kerak"

Rasmiy tezyurar poezdlarni bron qilish sayti (12306 China Railway) faqatgina xitoyliklar tomonidan ishlatilishi mumkinligi sababli, Smit china-diy-travel.com saytidan foydalanishni tavsiya qiladi. Chunki ushbu yo'nalishni qisqa vaqt ichida ro'yxatga olish kerak. Shu bilan birga, u alternativa sifatida trip.com- ni taklif qiladi, hozirda narxlar bir tomonga 9 funt atrofida ko'rsatilgan.

Dunyodagi eng tezyurar poyezdlar Xitoy poytaxti va Nanjingdan janubgacha bo'lgan 1021 km.ni soatiga o'rtacha 317,7 km tezlikda bosib o'tib, bor-yo'g'i 3 soat 13 daqiqada bosib o'tadilar.



3-chizma. Xitoy birinchi suv osti tezyurar temir yo'li

Xitoyning tezyurar temir yo'l tarmog'i dunyodagi eng katta tarmoq bo'lib, uning uzunligi 12500 km. Xitoyning o'q poezdlari tarmog'i tez sur'atlar bilan kengayib bormoqda va yaqin orada dengiz ostida kengayadi. Pekin rasmiylari Shanxay janubidagi port shahri Ningbo bilan sharqiy qirg'oqda joylashgan Joushan bilan 77 km tezlikda temir yo'l qurishni ma'qullashdi. Bu 16,2 km suvosti tunnelini o'z ichiga oladi, bu tezyurar poyezdlar uchun birinchi mamlakatdir. Yangi yo'nalish Xitoyning mavjud tezyurar tarmog'i bilan bog'lanib, yo'lovchilarni Xanchjou shahridan-Zhejiang provintsiyasining poytaxti-Chousanga 80 daqiqada etkazib beradi. Hozirgi sayohat avtobusda 4,5 soat yoki avtomobilda 2,5 soat davom etadi. Xitoyning tezyurar temir yo'l tarmog'ini hukumat 2025 yilgacha 38000 km yo'lni egallashni maqsad qilgan .

Avtomobil yo'llarining uzunligi tobora ortib bormoqda va hozirda 28 mln. km dan ortiq. Uning taxminan yarmi 5 mamlakat, AQSH, MDH, Hindiston, Xitoy, Yaponiyaga to'g'ri keladi. Avtoyo'llar texnik holati, mavqei, avtomobil qatnovi, iqtisodiy, siyosiy va harbiy ahamiyatga ko'ra dunyo ahamiyatiga molik, davlat ahamiyatiga, viloyat (shtat, provinsiya) ahamiyatiga, rayon va mahalliy ahamiyatga ega yo'llarga bo'linadi. SHuningdek, temir-beton, asfalt, tosh, grunt yo'llarga bo'linadi.

Jahon avtoyo'llari, avtoparklar va avtotransportda yuk tashishning 90 % rivojlangan davlatlarga to'g'ri keladi. YA'ni jahonda tashiladigan jami yukning 8 %, yo'lovchining 80 % avtotransportda tashiladi. Lekin bu ko'rsatkich turli davlatlarda turlicha. Masalan, tashiladigan jami yukning AQSH da 25,4 %, Fransiyada 21,2 %,

Yaponiyada 7,4 %, Rossiyada 1,5 %, yo'lovchining esa AQSH da 88,2 %, Fransiyada 84,2 %, Yaponiyada 56,9 %, Rossiyada 33 % avtotransportga to'g'ri keladi.

Bugungi kunda dunyoda eng yirik 10 ta avtomobil ishlab chiqaruvchilar ajratilgan:

1. Volkswagen guruhi. Volkswagen Group dunyodagi eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchisi. Volkswagen AG nomi bilan ham tanilgan ushbu nemis kompaniyasi dastlab har kungi odamlar foydalana oladigan arzon avtomobillarni ishlab chiqarishni yo'lga qo'ygan. Volkswagen nomi so'zma-so'z "Xalq avtomobili" degan ma'noni anglatadi. Volkswagen Guruhi Evropaning yetti mamlakatidan o'n ikkita brendni ishlab chiqarishni kengaytirdi. Global savdosi-10,830,625.

2. Toyota Group. Toyota Group nafaqat besh xil markadagi avtomobillar va transport vositalarini, balki sanoat uskunalari va alohida avtomobil qismlarini ham ishlab chiqaradi. Toyota kompaniyalari Ikkinchi Jahon Urushidan keyin aziyat chekdilar va keyinchalik 1950 yillarda qaytishdi. Raqobatliroq bo'lish uchun Toyota rahbariyatni amerikalik ishlab chiqaruvchilarga sayohat qilish uchun yubordi va istiqbolli g'oyalarni qayd etdi. Global savdosi-10,520,655.

3. Renault - Nissan - Mitsubishi alyansi. Renault-Nissan-Mitsubishi alyansi eng uzoq davom etgan madaniyatlararo avtomobilsozlik ittifoqi deb tan olindi. Ushbu ittifoqdagi sheriklar kuchliroq global tarmoqni yaratish uchun kuchlarni birlashtiradilar. Ular innovatsion g'oyalar ustida muvaffaqiyatli hamkorlik qiladilar va shu bilan birga o'zlarining brendlarini kuchaytirish uchun bir-birlariga imkoniyat yaratadilar. Global savdosi-10,360,992.

4. General Motors. Asosan avtomobilsoz sifatida tanilgan General Motors turli xil transport vositalarini ishlab chiqaradigan ishlab chiqarish va yig'ish zavodlarini boshqaradi. Biroq, General Motors shuningdek moliyaviy xizmatlarni taklif qilishini ko'pchilik bilmaydi. 2018 yilda u Fortune 500-ning daromadi bo'yicha Amerikaning 10-yirik korporatsiyasi qatoriga kirdi. Uning brend tarkibiga Buick, Chevrolet, Cadillac va Hummer kabi uy nomlari kiradi. Global savdosi-8,786,987.

5. Hyundai Group. Ushbu ko'p millatli konglomerat juda xilma-xil mahsulotlarni ishlab chiqaradi va Janubiy Koreyadagi eng yirik avtomobilsozga aylandi. Hyundai Group tarkibidagi turli kompaniyalar ishlab chiqaradilar va avtomashinalardan tortib to yaxtalarga qadar stereo jihozlargacha bo'lgan hamma narsani ishlab chiqaradilar va tarqatadilar. Global savdosi-7,507,945.

6. Ford Motor Company. Ford Motor Company nafaqat eng yirik avtomobil ishlab chiqaruvchilardan biri - bu dunyodagi eng katta oilaviy biznesdir, har bir direktor kompaniyaning asoschisi Genri Ford bilan bevosita bog'liqdir. Fordning birinchi avtomobili A Model bo'lgan, ammo keyinchalik Model T avtomobili kompaniyani mashhurlikka olib borgan. U "Tushlarning kuchi" reklama kampaniyasi bilan asoschisining muvaffaqiyat tarixiga qaytgan. Global savdosi-5,734,306.

7. Honda Motor Company. Honda avtoulavi kompaniyasi Yaponiyalik muhandis va poyga haydovchisi Soichiro Xonda orzulariga asoslanib qurilgan. Uning jamoasining birinchi loyihalari velosipedda harakatlanadigan motorlarni qurish edi. Honda Motor Company "Orzularning kuchi" reklama kampaniyasi bilan o'zining asoschisining muvaffaqiyati haqidagi hikoyani davom ettirmoqda. Global savdosi-5,265,125.

8. Fiat Chrysler avtomashinalari. Fiat va Chryslerning birlashishi natijasida tashkil etilgan ushbu italyan-amerika avtomobil ishlab chiqaruvchisi Nyu-York fond birjasida ham, Borsa Italiana-da ham ro'yxatga olingan. Fiat Chrysler avtomobillari "Katta uchlik" Amerika

avtomobil ishlab chiqaruvchilaridan biri hisoblanadi va dunyodagi 159 ishlab chiqarish korxonalariga ega. Global savdosi-4,840,664.

9. PSA engil avtomobillar (Groupe PSA). Ilgari PSA Peugeot Citroën deb atalgan PSA Automobiles frantsuz avtomobil ishlab chiqaruvchisi bo'lib, u avtomobillar va yuk mashinalari bilan birga velosiped va mototsikllarni ishlab chiqaradi . 2016 yildan boshlab, PSA Automobiles o'z kompaniyalari guruhiga Opel kabi istiqbolli avtomobil markalarini qo'shib , butun Evropa bo'ylab tez tarqalish rejalarini amalga oshira boshladi. Global savdosi-4,125,683.

10. Suzuki. Rasmiy Suzuki Motor Corporation nomi bilan tanilgan ushbu taniqli avtomobil ishlab chiqaruvchisi avtomobillardan tortib ATVgacha nogironlar aravachalarigacha bo'lgan hamma narsani ishlab chiqaradi. Suzuki Yaponiyaning to'rtinchi yirik avtomobil ishlab chiqaruvchisi bo'lib, 190 dan ortiq mamlakatlarda o'z avtomobillarini sotadi. Global savdosi-3,213,224.

Quvur transportida asosan tabiiy gaz, neft, suv va sut (Avstriya, Shvetsiya tog' yaylovlarida), issiqlik (paravoy) tashiladi. Quvur transportining ish unumi quvurning yo'g'onligi, materialning sifatiga, gaz va neftning qanday bosim bilan harakatlanishiga bog'liq. FTI yutuqlari hozirda 120 va hatto undan ortiq atmosfera bosimi yaratish va shunga chidamli quvurlar ishlab chiqarish imkonini bermoqda. Lekin atmosfera bosimiga eng chidamli quvurlarda tabiiy gaz va neft tashish faqat ayrim rivojlangan mamlakatlarga xos bo'lib, ko'plab rivojlanayotgan mamlakatlarda bu ko'rsatkich juda past. Masalan, O'zbekistonda quvur transportida hozircha bosim 40 atmosferadan oshmayapti (xonadonlarimizdagi gaz quvurlarida bosim 0,5-2 atm. bo'ladi).

Jahonda quvur transportining (neft va gaz quvurlari) umumiy uzunligi taxminan 2 mln km ga yaqin. Jahonda tashiladigan barcha yukning 11 % quvur transportiga to'g'ri keladi. Lekin bu ko'rsatkich Rossiyada 27,5 %, AQSHda 16,5 %, Fransiyada 5,2 %, Yaponiyada 0,2 % ni tashkil qiladi. Jahonda quvur transportining uzunligi bo'yicha etakchi regionlar, MDH (200000 km), Kanada, AQSH, Janubi-G'arbiy Osiyo mamlakatlari.

Quvur magistralining uzunligi ba'zan 5000 km gacha boradi. MDH da quvurlar orqali neftning 60 %, tabiiy gazning deyarli hammasi tashiladi. Jahonda esa tashiladigan barcha yukning 17 % i quvur transporti hissasiga to'g'ri keladi. "Do'stlik" (Drujba) neft quvur magistrali "Shimol yog'dusi" (Siyanie Severa) tabiiy gaz quvurlari MDH dagina emas, balki jahondagi eng yirik magistrallar hisoblanadi. Mazkur magistrallar orqali MDH dan Bolgariya, sobiq Yugoslaviya davlatlari, Vengriya, Chexiya, Slovakiya, Polsha, Fransiya va GFR kabi davlatlarga neft va tabiiy gaz eksport qilinadi. Mazkur mamlakatlarning neft-ximiya sanoati tarmoqlarining asosiy qismi mazkur magistrallar atroflarida joylashgan.

Quvurlarni hamma joyda, istalgan yo'nalishda yotqizish mumkin, buning ustiga uning yuborish masofasi daryo va temir yo'l transportidagiga nisbatan qisqaroq va tannarxi pastroq bo'ladi. FTI tufayli neft va gaz quvurlar dengizlar ostida ham yotqizilmoqda. Masalan, Shimoliy dengizi va O'rta Yer dengizida. 1980 yillar boshida jahonda birinchi marta qit'alararo quvur magistrali yotqizildi. Bu Jazoir-Italiya gaz quvuri bo'lib, uning uzunligi 2,5 ming km, chuqurligi 500-600 m.li dengiz tubidan o'tgan. Trassa butun O'rta dengizni kesib o'tgan bo'lib, uning yotqizilishida maxsus kemalar qatnashgan. Kelajakda quvurlardan suv yordamida qattiq materiallar (ko'mir, ruda) ni maydalangan holda tashish ko'zda tutilmoqda va loyihalari ishlanmoqda.

2.3. Suv transporti tarmoqlari

Suv transporti-transportning tabiiy suv yo'llari (daryolar, ko'llar, dengizlar, okeanlar), shuningdek sun'iy suv yo'llari (kanallar, suv omborlari) orqali yuklar va yo'lovchilar tashiydigan turi hisoblanadi. Suv transporti dengiz va ichki suv transportiga (daryo transporti, ko'l transporti) bo'linadi.

Daryo transporti, ichki suv transporti-transportning ichki tabiiy suv yo'llari (daryolar, ko'llar) va sun'iy suv yo'llari (kanallar, suv omborlari va daryolarning shlyuzlangan qismlari) da yuk va passajirlar tashiydigan turi. Daryo transporti kemalari ba'zan sohil bo'ylab suzish uchun dengizga ham chiqadi. Magistral yo'llar (jumladan, bir necha davlatning tashqi savdo yuklarini tashishga xizmat qiladigan xalqaro daryo yo'llari) ajralib turadi. Yirik kemalarda uzoq masofalarga yuk tashish, quruqlikdagi yo'llarda yuk tashishga nisbatan arzonroq bo'lgani uchun ommaviy yuklar (yog'och-taxta, neft va b.) tashish uchun ayniqsa qulaydir.

Dengiz transporti-transportning eng qadimiy turlaridan biri bo'lib, ommaviy ravishda yuk va passajirlar tashish uchun aksari oson tabiiy suv yo'lidan (okeanlar, dengizlar va dengiz kanallaridan) foydalanadi. Dengiz transportida yuklarni tashish uchun ko'p mehnat sarflanmaydi. Dengiz transportidan foydalanish darajasi ko'p jihatdan mamlakatning geografik o'rni, uni o'rab turgan dengizlarning xarakteriga, shuningdek mamlakatning iqtisodiy taraqqiyot darajasiga bog'liq bo'ladi. Dengiz yo'llari xalqaro okean yo'llariga, regional ahamiyatga ega bo'lgan xalqaro dengiz yo'llariga va kabotaj yo'llariga bo'linadi.

Suv transporti dengiz va daryo transportiga bo'linadi. Dengiz transporti jahon transport sistemasining (tizimini) juda muhim tarkibiy qismi bo'lib, shu transportning rivojlanishi tufayli Dunyo okeani qit'alarini bir-biridan ajratib turuvchi emas, balki bog'lab turuvchi vositaga aylandi. Jahonda xalqaro tashiladigan butun yuklarning 62 %, yo'lovchining 0,5 % dengiz transportida tashiladi. Dengizda yuk tashish 2 xil bo'ladi:

1. Chet mamlakatlarga yuk tashish;
2. Kabotaj (o'z mamlakati portlari orasida).

Kabotaj 2 xil bo'ladi:

1. Katta kabotaj-turli dengizlar orqali yuk tashish;
2. Kichik kabotaj-bir dengizda, yoki yonma-yon dengizda yuk tashish.

Suv transportida tashiladigan yuk evaziga olinadigan kira haqi **fraxt** deyiladi. Kemalar har xil yuklarni tashiyveradigan universal kemalardan va maxsus kemalardan ((yog'och-taxta tashuvchi, konteyner tashuvchi, refrijerator (xolodilnik qurilmalari o'rnatilgan kemalar), neft va suyultirilgan gaz tashuvchi (tanker), ko'mir va ruda tashuvchi)) iborat.

Dengizda yuk tashishga dengiz savdo floti (DSF) xizmat qiladi, uning umumiy tonnaji 400 mln.t. dan ortiq. 1970 yillar dengiz kemalarining asosiy qismini tankerlar tashkil etar edi, endilikda tankerlar salmog'i sezilarli kamaygan. Jahon DSFda 160 ga yaqin davlat kemalari mavjud bo'lsada, lekin flotning yuk ko'tarish qobiliyati (tonnaji) jihatidan quyidagi davlatlar ajralib turadi:

- | | |
|------------------------|---------------------|
| 1. Panama (58 mln.t.); | 6. Yaponiya; |
| 2. Liberiya (54); | 7. Buyuk Britaniya; |
| 3. Gretsiya (30); | 8. Xitoy; |
| 4. Kipr; | 9. Rossiya; |

5. Norvegiya;

10. AQSH.

DSFda Liberiya va Panama flotining mavjudligiga va yetakchi ekanligiga sabab shuki, aslida iqtisodiy rivojlangan davlatlarning kemalari shu davlatlar bayrog‘i ostida suzadi. Bunga sabab, kema egalarining soliqni kamroq to‘lash va dengizchilarga kamroq maosh berish hisobiga mablag‘ni iqtisod qilishi.

Dengizda yuk tashishning ko‘payishi faqat flot tonnajining oshishiga bog‘liq bo‘lmay (Yaponiyada 1 mln.t.), balki portlarning yuk o‘tkazish qobiliyatiga ham bog‘liq. Jahondagi hamma dengiz portlarining umumiy soni 2700 dan ortadi. Lekin jahon portlari deb ataladigan (yiliga 50 mln.t. dan ortiq yuk o‘tkazadigan) portlar soni 20 ta. Bularning 11 tasi yiliga 100 mln.t.dan ortiq yuk o‘tkazadi. Rivojlangan mamlakatlar uchun universal portlar, rivojlanayotgan mamlakatlar uchun maxsus portlar, ya‘ni tor ixtisosli portlar (neft, ruda, g‘alla) xosdir.

Buyuk geografik kashfiyotlar davridan boshlab jahonda kema qatnovida Atlantika okeani 1-o‘rinda turadi. Okean sohillarida 1,5 mlrd aholisi bo‘lgan 70 mamlakat joylashgan. Dengizda tashiladigan yukning teng yarmi shu okeandan o‘tadi va barcha dengiz portlarining 2/3 qismi shu okean bo‘yida joylashgan. Dengizda yuk tashishda 2-o‘rinda Tinch, 3-o‘rinda Hind okeani turadi. MDHda yuk oboroti bo‘yicha 1-o‘rinda Qora va Azov dengizlari turadi. Jahonda eng yirik dengiz portlari, Rotterdam (bir yo‘la 310 ta yirik kemani qabul qiladi, yiliga yuk oboroti 225 mln.t.), Nyu-York, Kobe (Yaponiya), Tiba (Yaponiya), Iokogama (Yaponiya), Nagoya (Yaponiya), Singapur.

Xalqaro dengiz kanallari-jahon dengiz yo‘llarining eng muhim chorrahilari hisoblanadi. Masalan, Suvaysh kanali (1869 yil ochilgan), uzunligi 161 km, eni 120-150 m, chuqurligi 16 m, shlyuzsiz, 150 ming t.gacha kemalarni o‘tkazadi, sutkasiga 60 ta, yiliga 20 ming kema o‘tadi, yo‘l vaqti 15 soat, yuk aylanmsi 340 mln.t. Yevropa bilan Osiyo portlari orasidagi masofani 9 ming km ga, 2,5-3 marta qisqartiradi. Suvaysh kanali qazilishi 10 yil davom etgan. Faqat qo‘l kuchi bilan kanal qazilishida 120000 odam o‘lgan. Shuning uchun kanal qazuvchilar xotirasiga monument qo‘yilgan.

Panama kanali 1914 yil 15 avgustda ochilgan. Kengligi 91,5-150 m, chuqurligi 12,5, uzunligi 81,6 km, yiliga 12-15 ming kema o‘tadi. Yuk oboroti 100 mln.t. 1903 yil Panama Gatun bo‘yini AQSHga beradi. 1977 yil AQSH-Panama shartnomasiga muvofiq kanal Panamaga 31.12.1999 yil qaytarilishi kerak edi.

Kil kanali 1887 yil Germaniyada strategik maqsadda qazilgan. Shimoliy va Boltiq dengizlari orasidagi masofani 430 km ga qisqartiradi. Uzunligi 95 km, kengligi 102 m, chuqurligi 11 m, yillik yuk oboroti 50 mln.t.

Jahon dengiz bo‘g‘ozlari, Bob el-Mandeb, Katta Belt, Bosfor, Gibraltar (sutkasiga 200 ta kema o‘tadi). Dardanel, Zond, Kara Darvozasi, Kattegat, Koreya, La-Mansh (sutkasiga 500 kema o‘tadi). Laperuza, Magellan, Malakka, Pa-De-Kale, Skagerrak, Tayvan, Tatar, Torres, Sugaru, Florida, Eresun kanallari mavjud. Faqat mazkur bo‘g‘ozlar yirik dengiz kemalari uchun “torlik” va “sayozlik” qilib kelmoqda. Masalan, La-Mansh bo‘g‘ozining kafolatli chuqurligi 30-35 m, Bosforniki 27 m, Malakkaniki 25 m.

Eng yirik paromlar, Boku-Turmanboshi (300 km), Pusan-Simonoseki (222 km), Fransiya-Buyuk Britaniya va hokazo.

Dengiz transporti xalqaro savdoning deyarli 80 % ini amalga oshiradi. Dengiz yo‘llari orqali, asosan, katta miqdordagi suyuq, quruq, sochma ko‘rinishdagi yuklar tashiladi. Dengiz transportida yuk tashuv ishlari dengiz savdo floti tomonidan amalga

oshiriladi. Yuk tashish hajmiga ko'ra Panama, Liberiya, Marshall orollari, Gretsiya kabi davlatlarning flotlari yetakchilik qiladi.

Asosiy dengiz yo'llari turli mahsulotlarni ishlab chiqaruvchi va ularni iste'mol qiluvchi davlatlar o'rtasida tashkil qilingan. Odatda, Afrika, Lotin Amerikasi, Osiyo, Avstraliyadan turli sanoat va qishloq xo'jalik xomashyolari Yevropa, Yaponiya, Koreya Respublikasi, Shimoliy Amerika mamlakatlariga, ulardan esa aholi va xo'jalik uchun turli iste'mol mahsulotlari dunyoning barcha hududlariga yetkazib beriladi. Dengiz transportida umumiy yuk tashish hajmining 60 % i Atlantika okeani hissasiga to'g'ri keladi. Dengiz transport vositalariga xizmat ko'rsatuvchi 2 mingdan ortiq portlar mavjud bo'lib, Shanxay, Singapur, Rotterdam portlari ular orasida yuk qabul qilish hajmiga ko'ra yetakchilik qiladi.

Dengiz transporti rivojiga xalqaro kanallar va dengiz bo'g'ozlari katta ta'sir ko'rsatadi. Xalqaro kanallar orasida Suvaysh va Panama kanallarining ahamiyati juda katta. Ular qit'alar orasidagi masofalarning qisqarishiga imkoniyat beradi. Dengiz bo'g'izlari orasida eng ko'p kemalarni o'tkazadiganlari La-Mansh, Eresunn (Zond), Gibraltar, Xormuz, Malakka, Bosfor bo'g'izlaridir.

Ichki suv transporti daryo, ko'llar hamda kanallar yordamida davlatlarning ichki hududlariga yuk va yo'lovchi tashishni amalga oshiradi. Daryo va ko'l transporti yo'llarining uzunligiga ko'ra jahonda Rossiya, Xitoy, AQSH, Braziliya, Kanada yetakchilik qiladi. Ichki suv transportidan foydalanishda yirik daryo, ko'l hamda kanallarning ahamiyati katta. Bunday daryolar qatoriga Amazonka, Missisipi, Dunay, Volga, Yanszi, Kongo va boshqalar kiradi. Ular bilan bir qatorda kemalar qatnovida Qirg'oqbo'yi (AQSH), Buyuk (Xitoy), Volga-Boltiq (Rossiya), Reyn-Mayn-Dunay (Germaniya) kanallaridan foydalaniladi.

Haqiqatdan ham, ichki suv transporti-transportning eng qadimgi turidir. Mazkur transport yuk va yo'lovchi tashishda, yo'llarning umumiy uzunligi (550 000 km) bo'yicha jahon transport sistemasida oxirgi o'rinlarda turadi. Yukning 2 %, yo'lovchining 0,5 % shu transportda tashiladi. Ichki suv transportining rivojlanishi va joylashishi birinchi navbatda kemalar suza oladigan daryo hamda ko'llarning bor-yo'qligiga bog'liq. Quruqlik transportiga qaraganda daryo transportining kamchiliklari bo'lishiga qaramay, ba'zi hududlarda daryo transporti hal qiluvchi rol o'ynaydi, masalan, Sibirda, Amazoniyada.

Daryo kemalari ko'p yuk ko'taradi va tashiladigan yuk birligiga energiyani temir yo'lga nisbatan deyarli 6 marta kam sarflaydi. Shu sababli daryolarda hajmi katta, miqdori ko'p va tez olib borishi talab etilmaydigan yuklar tashish iqtisodiy jihatdan foydali. Daryo transportida tashiladigan yuk tannarxiga sharsharalar, ostonalar va daryolarning sayozligi salbiy ta'sir ko'rsatadi. Mazkur to'siqlarga FTI sababli birmuncha barham berilmoqda.

Amazonka, Missisipi, Ob, Enisey, Kongo kabi daryolarning transport imkoniyatlari yirik temir yo'l transporti imkoniyatlaridan ham ortiq. Biroq bu imkoniyat va sharoitdan foydalanish iqtisodiy rivojlanishning umumiy darajasiga bog'liq. Shuning uchun dunyoda ichki suv yo'llarida yuk tashishda AQSH, Rossiya, Kanada, Germaniya, Fransiya, Niderlandiya, Xitoy ajralib turadi. Ayni paytda Osiyo, Afrika, Lotin Amerikasining juda katta daryo shaxobchalariga jahon ichki suv yo'llarida tashiladigan yukning 5 % to'g'ri keladi. Ichki suv yo'llarning uzunligiga ko'ra 1\10 qismi sun'iy suv yo'llariga to'g'ri keladi. Ularning eng kattalari AQSH, Xitoy, Rossiyada joylashgan.

Ko‘l kema qatnovining eng asosiy rayoni AQSH va Kanadadagi Buyuk ko‘llar bo‘lib, bu ko‘llar San-Lavrentiy chuqurlatma kanali orqali okeanga tutash. Bu yo‘l orqali dengiz kemalari quruqlik ichkarisiga 4000 km ga kira oladi. MDH dagi asosiy daryo yo‘li Volga-Kama havzasi bo‘lib, undan tashqari Dnepr, Don va Sibir daryolari katta ahamiyatga ega. Ko‘llaridan Ladoga (2-jahon urushi yillarida sobiq Leningrad (Sankt-Peterburg) shahri uchun 900 kunlik blokadada “hayot yo‘li” bo‘lgan), Onega, Kaspiy dengiz ko‘li, Balxash, Baykal muhim o‘rin tutadi.

O‘zbekistonda asosan Amudaryo, Sirdaryoda esa qisman suv transporti mavjud bo‘lib, boshqa transport tarmoqlarining taraqqiy etishi munosabati bilan suv transportining ahamiyati tobora pasayib bormoqda. Orol dengizida kema qatnovi 1980 yillargacha mavjud bo‘lib, keyingi yillarda to‘xtab qolgan.

2.4. Zamonaviy transport tarmoqlari

Bugungi kunda har bir tarmoq fan texnika inqilobi natijasida o‘zining rivojlanish yo‘nalishini o‘zgartirmoqda va takomillashtirmoqda. Jumladan, transport tizimi ham o‘zida yangi yo‘nalishlarni (elektron transport) kashf etgan holda, sifat darajasini (tezligi, ixchamligi, yuk va yo‘lovchi tashish qobiliyatini) oshirib bormoqda. So‘nggi yillarda transport turlari ko‘payib va rivojlanib bormoqda, ularning joylanishi ham o‘zgarmoqda. An’anaviy temir va avtomobil, suv (daryo, dengiz va okean), quvur transporti bilan bir qatorda havo va elektron transport ham rivojlanib bormoqda.

Havo (aviatsiya) transporti-transportning eng yosh, eng tez, eng qimmat va joy relefiga bog‘liq bo‘lmagan turidir. Dastlabki “samolyotni” 1885 yil rus dengiz ofitseri A.F.Mojayskiy ixtiro qildi. Uning bug‘ dvigatelli birinchi samolyoti bo‘lib, podsho tomonidan qo‘llab-quvvatlanmadi. Ikkinchi samolyotni 1903 yil amerikalik aka-uka Raytlar yaratdi (kerosin bilan ishlaydigan). Mazkur samolyot 32 m ga uchdi. “Avis” so‘zi lotincha “qush” demakdir.

Havo transportining ahamiyati yil sayin ortib bormoqda. Masalan, 1948 yil havo transportida 20 mln yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, hozirda taxminan 1,5 mlrd ortiq yo‘lovchi tashiladi. Dastlabki samolyot bug‘ dvigatelli bo‘lsa, hozirda turbovintli va reaktiv samolyotlar qatnamoqda. Havo yo‘llarining umumiy uzunligi 8 mln km ga cho‘zilgan bo‘lib, ularni 25 000 tayyoragoh (aeroport) tutashtiradi.

Havo transporti yo‘lovchilar, pochta va boshqa turli yuklarni tezlik bilan tashiydigan jahondagi eng tez va qimmat transport tarmog‘i hisoblanadi. Jahon bo‘yicha havo transportida yo‘lovchi tashish miqdori yildan yilga ortib bormoqda. Hozirgi kunda jahon yo‘lovchi tashish miqdorining 20 % ga yaqini ushbu transport tarmog‘iga to‘g‘ri kelmoqda. Xalqaro aloqalar so‘nggi davrlarda, ayniqsa, Yevropa bilan Shimoliy Amerika davlatlari o‘rtasida faol kechmoqda. Hisob-kitoblarga ko‘ra, Atlantika okeani ustida bir vaqtning o‘zida yuzdan ortiq havo laynerlari har ikki tomonga qarab harakatda bo‘ladi.

Mazkur transport tarmog‘ining rivojlanishida aeroportlarning o‘rni juda katta. Yo‘lovchilarni qabul qilish miqdoriga ko‘ra Atlanta (AQSH), Pekin (Xitoy), Dubay (BAA) aeroportlari peshqadam hisoblanadi. Havo transportini qaysi regionlarda va qay darajada rivojlanganligi jahondagi eng yirik 19 ta aeroport joylashgan hududga qarab ham bilsa bo‘ladi. Jahondagi eng yirik mazkur 19 aeroportni 8 tasi AQSH da, 5 tasi Xorijiy Yevropada, 1 tasi Rossiyada, 1 tasi Kanadada, 1 tasi Kubada, 1 tasi Singapurda, 1 tasi Yaponiyada, 1 tasi Avstraliyada joylashgan. Dunyodagi eng katta tayyoragoh

Londondagi Xitrou tayyoragohi bo'lib, 1 sutkada 100 000 yo'lovchi va 700 samolyotni qabul qiladi va uchirib yuboradi. AQSH dagi eng yirik xalqaro aeroport Chikago shahridagi Xayr aeroportidir. Tezligi soatiga 2300-2500 km bo'lgan samoliyotlar loyihalashtirilmoqda. Frantsiya va Buyuk Britaniya hamkorligida ishlab chiqarilgan "Konkord" rusumli tovushdan tez uchuvchi samolyot Atlantika okeani ustidan 3 soatda uchib o'tgan.

Havo transporti transportning eng tezkor turidir. Tijorat samolyotlari soatiga 955 kilometrgacha (soatiga 593 milya) va tezyurar bo'lsa, erdan ancha yuqori tezlikda, pistonli generatsiyalangan umumiy aviatsiya samolyotlari esa 555 kilometrgacha etib borishi mumkin (soatiga 345 milya) yoki undan ko'p. Ushbu ko'rsatkich yuqori xarajat va energiya sarfini talab qiladi va aviatsiyaning atrof-muhitga, ayniqsa global iqlimga ta'sirini, transportning boshqa turlarini taqqoslashda hisobga olish kerak. Iqlim o'zgarishi bo'yicha Hukumatlararo Guruh tijorat samolyotining parvozini iqlimga ta'sirini CO₂ bilan taqqoslaganda 2-4 baravar ko'proq bo'lishini taxmin qilmoqda. Atmosfera kimyosi va yuqori balandlikdagi radiatsion majburlash effektlari tufayli chiqindilar yer darajasida amalga oshirildi.

2013 yilning oktyabridan 2014 yil sentyabrigacha bo'lgan o'n ikki oy ichida AQSh aviakompaniyalari tomonidan 16,2 milliard gallon yoqilg'i yoqilgan. Jahon sog'liqni saqlash tashkiloti hisob-kitoblariga ko'ra, dunyo bo'yicha bir vaqtning o'zida 500 mingga yaqin odam samolyotda. Dunyo bo'ylab tendentsiya shundan iboratki, havo orqali sayohat qiladigan odamlar sonining ko'payishi va individual ravishda buni tobora ko'payib boruvchi chastota va uzoqroq masofalar, iqlimshunoslar va boshqa tadqiqotchilar diqqat markazida bo'lgan transport havo transportidir. Tez-tez sayohat qilishning ta'siri, xususan havo orqali, bir yoki bir necha kun ichida osonlikcha yopiladigan masofa gipermobilyat deb ataladi va ko'p yillar davomida tadqiqot va hukumatning diqqat markazida bo'lib kelgan.

Elektron transport yangi va ahamiyati tez o'sib borayotgan transport tarmog'idir. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda yaxshi taraqqiy etgan. Lekin ayrim rivojlanayotgan mamlakatlarda, ayniqsa, qoloq Afrika mamlakatlarida endi shakllanayotgan yoki butunlay shakllanmagan transport turidir. **Elektron** transportda elektr energiyasi, tovush (telefon), tasvir (internet) va turli xil belgilar tashiladi. Radio hamda teleto'lqin faks ham tashiladi. Mazkur transport turining rivojlanganlik darajasi jahon mamlakatlarining iqtisodiy rivojlanish darajasiga bog'liq. Elektr stansiyalarining (GES, IES, AES) bir-biriga ulanishi natijasida energetika tizimi hosil bo'ladi, ya'ni elektron transport vujudga keladi. Biroq mamlakat yoki regiondagi (mamlakatlararo) IES larning o'zaro tutashishidan, ya'ni birlashtirilishidan YAES (yagona energetika sistemasi) hosil bo'ladi.

XXI asrning birinchi o'n yilligida "Xalq avtomobili" yaratish ustida turli loyihalar tuzildi. Bunday avtomobil birinchi navbatda arzon bo'lishi lozim edi. Hindistonda yaratilgan shunday avtomobillar 2000 dollar turgan. Bu avtomobillarning ko'p qismlari keramika va plastikdan yasalgan, xavfsizlik darajasi past bo'lgani uchun ommalashmadi. Zamonaviy qulayliklarga ega bo'lgan avtomobillar ishlab chiqarishda Yaponiya, Germaniya, AFSh, Buyuk Britaniya, Italiya, Frantsiya, Shvettsiya mamlakatlari etakchilik qiladi. O'zbekiston Respublikasida ishlab chiqarilgan avtomobillar ham zamonaviy talablarga yuqori darajada javob beradi.

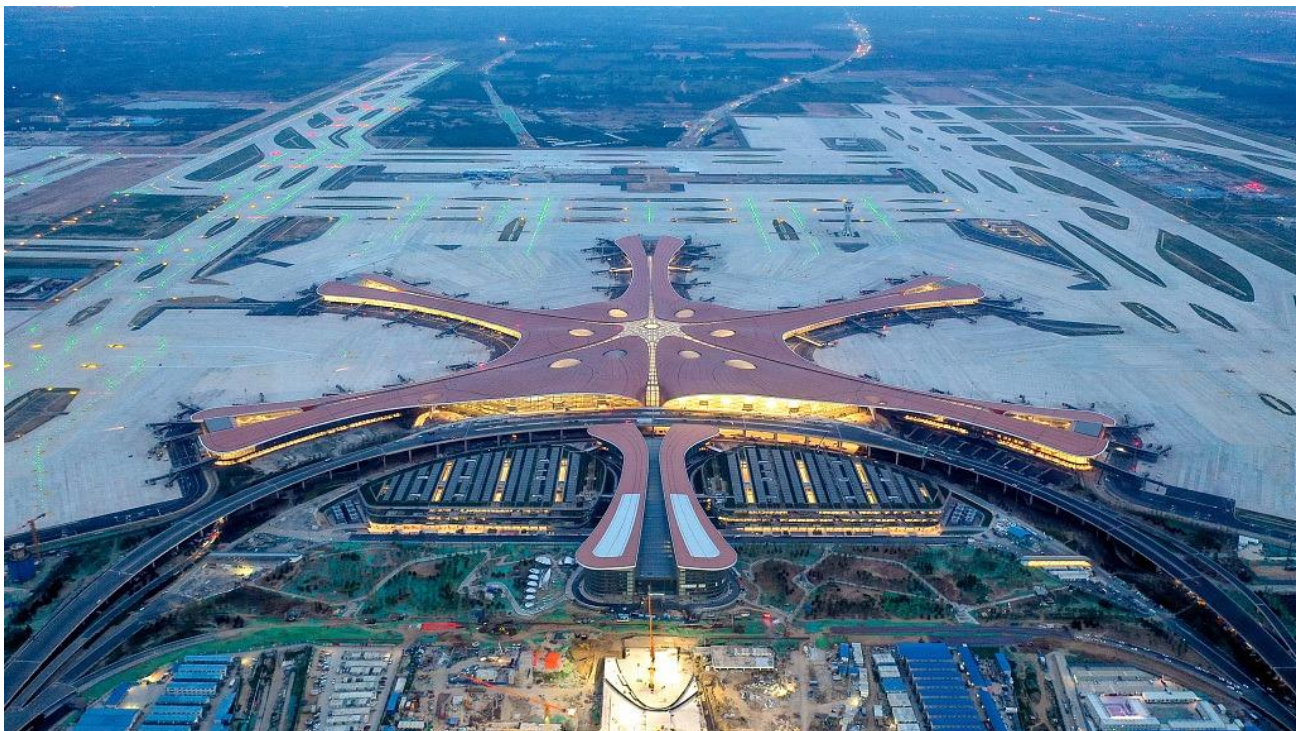
Tez rivojlanib borayotgan jahon transporti murakkab va o'ziga xos tarmoqlar tizimini tashkil qiladi. Zamonaviy hayotimizda transportning yangi turlari kirib

kelmoqda. Bular quyidagilardan iborat: optik tola, elektron, kosmik va hokazolar. Jumladan, kabel transporti-bu ichki quvvat manbai o'rniga transport vositalarini kabel orqali tortadigan keng usul. Ko'pincha tik gradientda ishlatiladi. Oddiy echimlarga tramvay yo'llari, liftlar, eskalator va chang'i liftlari kiradi. Ulardan ba'zilari, shuningdek, konveyer transporti deb tasniflanadi .

Kosmik transport-bu kosmik kema yordamida Yer atmosferasidan kosmosga tashish. Katta hajmdagi tadqiqotlar texnologiyaga kirgan bo'lsa-da, kamdan-kam hollarda sun'iy yo'ldoshlarni orbitaga tushirish va ilmiy tajribalar o'tkazishda foydalaniladi. Biroq, inson Oyga qo'ndi va Quyosh tizimining barcha sayyoralariga zondlar yuborildi.

Uchuvchisiz havo vositasi (uchuvchisiz transport) vujudga kelmoqda. Eng kam rivojlangan mamlakatlarda dori tashish uchun ishlatilmoqda. Hozirda Amazon.com va boshqa transport kompaniyalari posilkalarni etkazib berishda uchuvchisiz samolyotlardan foydalanishni sinab ko'rishmoqda. Ushbu usul qisqa vaqt ichida kichik posilkalarni etkazib berishga imkon beradi.

Hozirda, Xitoy poytaxti Pekinda dunyodagi eng katta aeroport "Dasin" qurilishi yakunlandi. Ta'kidlanishicha, "Dasin" nafaqat aeroport, balki Xitoydagi eng katta transport **xabi** hisoblanadi. Uning qurilishiga 400 mlrd yuan (60 mlrd dollar) sarflangan. "Oltin qaqnus" ko'rinishidagi yagona terminal va million kvadrat metr maydonga ega aeroport Xitoy tashkil topganining 70 yilligi arafasida 30 sentyabrda ishga tushirilishi rejalashtirilgan. Loyihani Xitoy raisi Si Tszinpin shaxsan o'z nazoratiga olgan.



4-chizma. Xitoydagi "Dasin" aeroporti.

Aeroport Pekin janubida, markazdan 46 km uzoqlikda joylashgan. Uni qurishga asosiy sabab-dunyoning eng yuklangan aeroportlaridan biri "Shoudu" xalqaro aeroportini ortiqcha yuklamadan ozod qilishga intilish bo'lgan. Ikki aeroport o'rtasidagi masofa 67 kmni tashkil qiladi.

Aeroport poydevoriga tamal toshi 2014 yil 26 dekabrda qo'yilgan, qurilishi esa 2016 yil 15 martda boshlangan. Yangi aeroportda 4 ta uchish-qo'nish yo'lagi bo'ladi, u yiliga 620 mingtagacha reysni qabul qila oladi. Aeroport loyihasida uning o'tkazish qobiliyati 2025 yilga kelib 72 mln kishini tashkil qilishi ko'zda tutilgan.

Ta'kidlanishicha, aeroportni loyihalashda yo'lovchilarga maksimal qulay va samarador bo'lishi uchun barchasi "ipidan-ignasigacha" hisobga olingan. Misol uchun, aeroportning ilk ikki qavati kelish reyslari va yukni topshirish uchun mo'ljallangan: birinchisi-ichki reyslar, ikkinchisi esa xalqaro reyslar uchun. Mos ravishda, 4-qavat xalqaro jo'nash reyslari, 3-qavat esa ichki jo'nash reyslari uchun mo'ljallangan.

Aeroport tomi ham dunyodagi eng katta po'lat tom deb tan olingan, uning maydoni 25 ta standart futbol maydoniga teng. Uni loyihalashda mashhur arxitektor va dizayner Zaha Hadid ishtirok etgan. Aeroport yana bitta rekord o'rnatishga ulgurdi-u strukturaviy choklarsiz qurilgan dunyodagi eng yirik alohida bino deb topilgan.

Modul bo'yicha xulosa o'rnida qaraydigan bo'lsak, 2019-2020 yillar transportda chuqur tarkibiy islohotlar boshlandi. Toshkent metrosining Sirg'ali tarmog'i, er usti halqa yo'lining birinchi bosqichi ishga tushirilishi, temir yo'l sohasida yo'lovchi va yuk tashish, ekspluatatsiya va xizmat ko'rsatishni bir-biridan ajratish, ya'ni, tabiiy monopoliya qismini alohida, xususiy sektorni jalb qilish mumkin bo'lgan yo'nalishlarni alohida rivojlantirish lozimligi aytilgan. Xalqaro ekspertlarning xulosasiga ko'ra, infratuzilmani yaxshilash, moslashuvchan tariflar qo'llash va yangi istiqbolli yo'nalishlarni shakllantirish hisobidan bizda tranzit salohiyatini 2019 yilgi 7 million tonnadan 2020 yil 16 million tonnaga etkazish imkoniyati mavjudligi ko'rsatilgan⁷.

3-MODUL. SANOAT TARMOQLARI GEOGRAFIYASI

3.1. Sanoat tarmoqlarini tashkil etish va rivojlantirish asoslari

Sanoat moddiy ishlab chiqarishning bosh tarmog'i, iqtisodiyotning poydevoridir. Sanoat tabiatda uchraydigan moddiy boyliklarni qazib chiqarish va tayyorlashni, bu boyliklarni va qishloq xo'jaligida etishtirilgan mahsulotlarni qayta ishlashni o'z ichiga qamrab oladi. U barcha xalq xo'jaligi tarmoqlari uchun ishlab chiqarish kuchlarining asosiy elementlaridan biri hisoblangan "jamiyatning tabiat ustidan hukmronligini" birmuncha oshiradigan, fan-texnika taraqqiyotini belgilaydigan, inson mehnatining unumdorligini oshirishga imkon beradigan, mehnat va ishlab chiqarish qurollarini yaratadigan sohadir.

Haqiqatdan ham, sanoat moddiy ishlab chiqarishning birinchi asosiy manbai hisoblanadi. Sanoat, qisqacha aytganda, asosan tabiatdan olingan xom ashyoga qayta ishlov berish natijasida o'zining dastlabki holatini o'zgartirgan mahsulot turlarini o'z ichiga oladi. Sanoat geografiyasi sanoatning tarmoqlar tarkibi va majmualarini hududiy joylashtirish qonuniyatlarini, shakllanish sharoitini va tarmoq yoki majmua sifatida o'ziga xos xususiyatlarini turli davlatlar va rayonlar doirasida o'rganadi. Jahonning barcha sanoat tarmoqlarida taxminan 350 milliondan ziyod kishi va xodimlar ishlaydi

⁷ O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SHavkat Mirziyoevning Oliy majlisga murojaatnomasi. "O'zbekiston ovozi"-gazetasi. №08. 2020-yil, 25-yanvar.

(ba'zi manbalarda 450 mln dan ortiq deb berilgan). Sanoat, uning o'ziga xos tarmoq va hududiy xususiyatlarini sanoat geografiyasi yoritadi.

Sanoat geografiyasining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- sanoat rivojlanishiga sezilarli ta'sir etuvchi ijtimoiy-iqtisodiy omillarni tavsiflash;
- sanoat rayonlari, tugunlari va markazlarining shakllanish omillarini o'rganish;
- sanoat tarmoqlari va majmualari shakllanish holatini o'ranish;
- ayrim sanoat tarmoqlari, majmualari holatiga va joylashishiga ta'sir etadigan texnik-iqtisodiy sharoitni tadqiq qilish;
- tarmoqlararo va rayonlararo aloqalarni o'rganish;
- mamlakat xalq xo'jaligida va iqtisodiy rayonlar shakllanishida sanoat joylashishining ahamiyatini aniqlash.

Har qanday mamlakat sanoatining asosini industirlashtirish darajasi tashkil qiladi. **Industirlashtirish-deganda ishlab chiqarishning hamma tarmoqlarida fan va texnikaning yutuqlaridan foydalanib, zamonaviy korxonalar qurib, rivojlangan sanoatni tashkil qilish tushuniladi.**

Industirlashtirish muayyan tarixiy va ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish darajasiga va xalqaro vaziyatga bog'liq. Dastlab industirlashtirish Buyuk Britaniyada amalga oshirildi. Bu yerda industirlashtirish to'qimachilik sanoatida qo'l mehnatini mashinalashtirishdan boshlandi, keyin og'ir sanoatni industirlashtirish amalga oshirildi. AQSH, Germaniya va boshqa davlatlar Buyuk Britaniya tajribasidan foydalanib to'qimachilik sanoatini industirlashtirishdan tezlik bilan og'ir sanoatni mashinalashtirib, markazlashgan ishlab chiqarishni tashkil qildilar.

Sanoatni (sanoat ishlab chiqarishini) tashkil qilishning asosiy shakllari (mujassamlashuv, kombinatlashuv, ixtisoslashuv, kooperatsiyalashuv ya'ni hamkorlashuv). Endi sanoatning tarkibiy qismlari va tuzilishini ko'rib chiqamiz. Avvalo bizga ma'lumki, sanoat tarmoqlari ma'lum mezonlarga asoslanadi. Tarmoqlar xom ashyo birligi, mahsulotni qaysi maqsadda yaratilganligi hamda texnologik jarayonning umumiylikiga ko'ra asoslanadi.

Sanoat tarmoqlarini ular ishlab chiqaradigan mahsulot xususiyatiga ko'ra, ya'ni mahsulotning iqtisodiy jihatdan bir maqsadga javob berish belgisiga qarab ikki guruhga bo'lishadi, og'ir va yengil sanoatga. Og'ir sanoat asosan ishlab chiqarish vositalari ishlab chiqaradigan tarmoqlardan iboratdir, ya'ni unda mehnat qurollari (mashinalar, jihozlar va hokazolar) va mehnat predmetlari (xom ashyo, yoqilg'i va hokazolar) ishlab chiqariladi.

Og'ir sanoat mehnat predmetlarini (foydali qazilmalarni, gidroenergiya resurslarini) tabiatdan oladi. Shuning uchun uning katta qismini undiruvchi sanoat tarmoqlari tashkil qiladi. Uning qolgan katta qismini esa ishlov berish sanoati tarmoqlari (qora va rangdor metallurgiya, mashinasozlik, kimyo, elektronika va hokazolar) tashkil qiladi.

Og'ir sanoatda ishlab chiqarish vositalari ishlab chiqarish («A» guruh) bilan birga iste'mol mollari ham ishlab chiqariladi («B» guruh. Shuning uchun og'ir sanoat mahsulotlari faqat sanoatda emas, balki aholining kundalik turmushida ham ishlatiladi.

Engil sanoat ijtimoiy ishlab chiqarishning ikkinchi bo'limiga («B» guruh) kiruvchi keng xalq iste'mollari ishlab chiqaradigan tarmoqlar guruhidan iborat. Asosiy tarmoqlari: ip-gazlama, zig'ir (tola beruvchi zig'ir asosida ishlaydi), jun, trikotaj, teri, poyabzal, mo'ynachilik, mebel, galanteriya va boshqalar.

Masalan, yuqoridagilarga qo'shimcha holda sanoat guruhlarini yoritadigan bo'lsak, sanoat ishlab chiqarishni ilmiy jihatdan asoslangan holda tahlil etish va rejalashtirish, uning samaradorligini aniqlash va boshqarish uchun tarmoqlarni tasniflash, ya'ni ma'lum

guruhlarga ajratish A.Ortiqovning “Sanoat iqtisodiyoti” o‘quv qo‘llanmasida ham berilgan va u quyidagicha ifodalangan.

Sanoat tarmoqlarini guruhlashda asosiy e‘tibor tayyorlanadigan mahsulotning iqtisodiy mazmuniga qaratiladi. **Mahsulotning iqtisodiy jihatdan bir maqsadga javob berishi belgisiga** qarab, sanoat ikki yirik guruhga bo‘linadi: Ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchi (“A“ guruh), iste‘mol buyumlari ishlab chiqaruvchi (“B“ guruh) turlarga bo‘linadi.

Ma‘lumki, deyarli barcha sanoat tarmoqlarida, ham ishlab chiqarish vositalari, ham iste‘mol buyumlari sifatida foydalanish mumkin bo‘lgan mahsulotlar tayyorlanadi. Shu sababli rejalashtirish va hisob-kitob yuritishda ba‘zi bir sanoat tarmoqlari “A“ yoki “B“ guruhga kiritilishi mumkin. **Mehnat vositalarning mehnat buyumlariga ta‘sir ko‘rsatishiga qarab** sanoat qazib oluvchi va ishlov beruvchi tarmoqlarga bo‘linadi. Sanoatning bunday ikki qismga bo‘linishi ishlab chiqarish aloqalarini ko‘rsatishga, material va yoqilg‘i-energetika resurslarini, ishlab chiqaruvchi va iste‘mol qiluvchi tarmoqlar o‘rtasidagi nisbatlarni asoslab berishga imkon yaratib beradi.

Ishlab chiqariladigan mahsulotning funksiyasiga (vazifasiga) binoan ham tarmoqlarni guruhlash mumkin. Bunda alohida guruhlar, bir qator tarmoqlar, masalan, yoqilg‘i ishlab chiqaruvchi–yoqilg‘i sanoati, oziq-ovqat mahsulotlari tayyorlovchi–oziq-ovqat sanoatiga birlashishi mumkin.

Yuqorida eslatib o‘tganimizdek, sanoat yana undiruvchi va ishlov beruvchi tarmoqlarga ham bo‘linadi. Undiruvchi sanoat turli xil xom ashyo va yoqilg‘ini qazib oladigan hamda tayyorlaydigan tarmoqlardan iborat. Ushbu sanoatning asosiy tarmoqlari quyidagilardan iborat: tog‘-kon sanoati, o‘rmon-yog‘ochni qayta ishlash-selyuloza, baliqchilik, ovchilik va boshqalar.

Tog‘-kon sanoati foydali qazilmalarni qazish, tashish va boyitish bo‘yicha ishlab chiqarish tarmoqlarini o‘z ichiga oladi. Unga quyidagilar kiradi: yoqilg‘i-energetika xom ashyosi, qora va rangli, kimyo hamda radioaktiv metall rudalari, tog‘-kimyo (apatitlar, fosforitlar, kaliy tuzlari, oltingugurt) xom ashyosi va qurilish materiallarini qazib olish. Tog‘-kon sanoati kon sanoatining tarkibiga kiradi. Kon sanoati o‘z navbatida tog‘-kon va qayta ishlash sanoatini o‘z ichiga oladi.

Agar biz chuqurroq e‘tibor bersak, undiruvchi sanoat taraqqiyotida mineral resurslarning o‘rni yuqori. Hozirgi vaqtda dunyoda mineral resurslarning 200 ga yaqin turlaridan xo‘jalik ehtiyojlari uchun foydalanilmoqda. Ular 3 guruhga, ya‘ni yoqilg‘i-energetika, rudali va noruda mineral resurslariga bo‘linadi.

Masalan bugungi kunda ko‘mirning aniqlangan zaxirasi-861,5 mlrd.t. yillik qazib olish-7,3 mlrd.t., neft-191,3 mlrd.t. yillik qazib olish-4,3 mlrd.t., tabiiy gaz-180 trln. m³. yillik qazib olish-3,6 trln. m³., temir rudasi-160 mlrd.t. yillik qazib olish-2,1 mlrd.t.

Mineral yoqilg‘i zaxiralarining eng katta qismi ko‘mirga (70-75 % gacha) to‘g‘ri keladi. Hozirgi vaqtda jahonda 3 600 dan ziyod ko‘mir havzalari va konlari bor bo‘lib, ular jami quruqlikning 15 % ini egallaydi. Yirik ko‘mir havzalari ko‘proq Shimoliy yarim sharda joylashgan. Ko‘mirning eng yirik zaxiralari AQSH, Rossiya, Xitoy, Avstraliya, Hindiston, Germaniya, Ukraina, Qozog‘iston, JAR va Indoneziya davlatlariga to‘g‘ri keladi.

Jahon bo‘yicha 600 ga yaqin neft va gaz havzalari aniqlangan. Neft va gaz konlarining ham asosiy qismi sayyoramizning shimoliy yarim sharida joylashgan. Eng yirik neft-gaz zaxiralari Fors qo‘ltig‘i davlatlari, Venesuela, Shimoliy Amerika (AQSH, Kanada, Meksika), Rossiya (asosan, G‘arbiy Sibir), Kasbiybo‘yi mamlakatlari, Shimoliy

Afrika (ayniqsa, Liviya va Jazoir), Gvineya qo‘ltig‘i mamlakatlari (ayniqsa, Nigeriya) hamda Xitoyda joylashgan.

Jahon iqtisodiyotida rudali (metall) qazilma resurslarining ahamiyati nihoyatda kattadir. Yer yuzida rudali mineral resurslarga boy mintaqalar, masalan, Alp-Himolay, Tinch okeanbo‘yi mintaqalari mavjud. Bunday mintaqalar sanoat uchun muhim xomashyo bazasi bo‘lib xizmat qiladi va ayrim davlatlarning iqtisodiy rivojlanishini belgilaydi. Xitoy, Rossiya, AQSH, Kanada, Avstraliya, Braziliya, JAR, Qozog‘iston, Hindiston, Chili, Peru jahonda qora va rangli metall xomashyolariga eng boy mamlakatlar hisoblanadi.

Noruda mineral boyliklardan eng muhimlari osh tuzi, kaliy tuzlari, fosforit, oltingugurt, olmos, qurilish materiallari hisoblanadi. Ularning konlari qadimiy platformalarda, burmali tog‘larda, sho‘r ko‘llarning botiqlarida ko‘p uchraydi. Turli mineral tuzlarning zaxiralari bo‘yicha dunyoda Rossiya, AQSH, Xitoy, Hindiston, Boliviya, Belarus, Avstraliya singari mamlakatlar yetakchilik qiladi. Olmosning katta zaxiralari ega bo‘lgan davlatlar esa Rossiya, Avstraliya, Botsvana, JAR, Kongo Demokratik Respublikasi, Kanada, Angola va boshqalardir.

Xom ashyoga ishlov beradigan yoki uni qayta ishlaydigan sanoat tarmog‘i ishlov beruvchi sanoat tarmog‘i deb ataladi. Xom ashyo asosan tog‘-kon sanoati, qishloq xo‘jaligi, o‘rmon xo‘jaligi, baliqchilik va boshqa tarmoqlarda qazib olinadi va tayyorlanadi. Xom ashyo sintetik yo‘l bilan ham olinadi.

Ishlov beruvchi sanoatga quyidagilar kiradi: mashinasozlik, metallga ishlov berish, qora va rangli metallurgiya, neftni qayta ishlash, kimyo, elektrotexnika, elektron, yog‘ochni qayta ishlash, qurilish materiallari ishlab chiqarish, qog‘oz ishlab chiqarish, to‘qimachilik, tikuvchilik, poyabzal, un, qandolat, konserva va boshqa sanoat tarmoqlari.

Sanoatda ishlab chiqariladigan mahsulot tannarxining asosiy qismini xom ashyoga va unga ishlov berishga ketgan sarf-xarajatlar tashkil qilsa, bunday sanoat ko‘p mablag‘ (material) talab qiladigan ishlab chiqarish deb ataladi. Unga sanoatning quyidagi tarmoqlari kiradi: to‘qimachilik, tikuvchilik, oziq-ovqat, mashinasozlik va kimyo (fosforli va kaliyli tuzlar ishlab chiqarish) sanoatining ko‘p tarmoqlari kiradi. **Masalan,** tikuvchilik sanoatida xarajatlarning 80 foizdan ortig‘ini, oziq-ovqat sanoatida esa 85 foizini xom ashyo tashkil qiladi. Bu shundan dalolat beradiki, ushbu sanoat tarmoqlari xom ashyo birligi mavjud hududiy birliklarda joylashtirilishi lozim. Ayrim mablag‘ (materialni yoki xom ashyoni) ko‘p talab qiladigan tarmoqlar xom ashyo manbalariga yaqin joylashtiriladi.

Mahsulot tannarxida energiya sarf-xarajatlari katta bo‘lgan ishlab chiqarish ko‘p energiya talab qiladigan ishlab chiqarish deb ataladi. Masalan, alyuminiy ishlab chiqarish, qotishmalar ishlab chiqarish va hokazolar.

Sanoatning asosiy tarkibiy **qismlari** quyidagilardan iborat: energetika, mashinasozlik, metallurgiya, kimyo, o‘rmon, qurilish materiallari ishlab chiqarish, yengil va mahalliy sanoat. Hozirgi paytda sanoatning elektronika va mikrobiologiya kabi eng yangi tarmoqlari ham shakllangan.

Sanoat ishlab chiqarishning joylashishiga qarab sanoat rayonlari, tugunlari, markazlari va sanoat punktlariga ajratiladi.

Sanoat punkti-sanoatni rayonlashtirishning quyi bosqichidir. U alohida joylashgan korxonadan iborat.

Bir yoki bir necha sanoat tarmoqlari to‘plangan shahar yoki shaharcha sanoat markazi deb ataladi. Ko‘p hollarda sanoat markazi ishlab chiqarishni yirikligi bilan ajralib

turadi. Sanoat markazi ba'zi hollarda faqat industrial emas, balki transport vazifasini ham o'taydi.

Bir-biri bilan o'zaro bog'langan ishlab chiqarish korxonalari to'plangan hudud sanoat tuguni (uzeli) deb ataladi.

Sanoat tuguni bitta shahar doirasida ham bo'lishi mumkin, ko'p hollarda u bir necha shaharlardan yoki ishchi shaharchalari bilan o'ralgan shaharlar tizimidan iborat bo'ladi. Sanoat tuguniga kirgan korxonalar yagona transport tarmog'idan, energiya va suv ta'minotining umumiy manbalaridan birgalikda foydalanadi (ba'zan xom ashyo resurslari ham umumiy bo'ladi), mehnat resurslarini ishlab chiqarishga to'laroq jalb qiladi. Bularning hammasi mehnat unumdorligini oshirishga, mablag'larni tejashga, korxonalar egallaydigan maydonlarni qisqartirishga olib keladi. Sanoat tugunlari-sanoat korxonalarini joylashtirishning ilg'or usulidir.

Sanoat tugunlari va markazlari to'plangan hududlar sanoat rayonlari deb ataladi. Mahsulot ishlab chiqarishda u yoki bu sanoatning salmog'iga qarab, undiruvchi sanoat yoki ishlov beruvchi sanoat rayonlari ajratiladi. Ularning katta-kichikligi har xil bo'ladi.

Umuman tarmoq deganda korxonalarining ma'lum o'xshash xususiyatlariga ko'ra guruhlanishi tushuniladi. Sanoat tarmoqlari odatda uch asosiy mezon asosida ajratiladi. Ular:

-Xom-ashyo birligi bo'yicha ajratilgan sanoat tarmoqlari (mashinasozlik va metallni qayta ishlash, o'rmon, yog'ochni qayta ishlash va sellyuloza-qog'oz sanoati va hokazo);

-Iste'mol birligi, ya'ni muayyan maqsadda mahsulot ishlab chiqaruvchi tarmoqlar (yengil va oziq-ovqat, qurilish, elektr energetika va boshqalar);

-Texnologik jarayon asosida tashkil etilgan sanoat tarmog'i (ximiya va neftni qayta ishlash)

Sanoatning tarmoqlar tizimi nihoyatda murakkab va u borgan sari o'zgarib bormoqda. Eng yirik tarmoqlar sifatida yoqilg'i, energetika, qora va rangli metallurgiya, ximiya va neftni qayta ishlash, mashinasozlik va metallni qayta ishlash, qurilish, o'rmon, yog'ochni qayta ishlash, sellyuloza-qog'oz, engil, oziq-ovqat, poligrafiya va boshqalar ajratiladi. Ular ham o'z navbatida tarmoq va tarmoqchalardan iborat. Bu jihatdan mashinasozlik sanoatining turlanishi ayniqsa boy, faqat transport mashinasozligining o'zi bir nechta qismlarni o'z ichiga oladi.

Yuqoridagi tarmoqlar orasida eng an'anaviy, qadimiy tarixga ega bo'lgani, shubhasiz, yengil sanoatdir. U dastavval manufakturadan boshlanib, so'ngra yirik mashina industriyasiga o'tdi, boshqa sanoat tarmoqlarining rivojlanishiga turtki berdi. Albatta, oziq-ovqat, metallni qayta ishlash sanoatlari ham ancha qadimiy. Ayni vaqtda mashinasozlik, elektr energetika va ximiya nisbatan «yangiroq» bo'lib, ular hozirgi zamon ilmiy-texnika taraqqiyotini aks ettiruvchi tarmoqlar jumlasiga kiradi.

Yuqorida aytilganidek, sanoat tarmoqlari og'ir va yengil, ishlab chiqarish vositalari va iste'mol mollari ishlab chiqaruvchi yirik guruhlariga (A va V) ajratiladi. Biroq bunday ajratish shartli xususiyatga ega bo'lib, ular orasidagi farq borgan sari kamayib, «yupqalashib» bormoqda. So'nggi yillarda sanoat tarmoqlari tarkibida quyidagi o'zgarishlar sodir bo'lmoqda:

-sanoat tarmoqlarining yanada parchalanib borishi, yangi-yangi tarmoqlarning vujudga kelishi;

-tarmoqlar orasida integratsiya jarayonlarining rivojlanishi, tarmoqlararo majmualarning shakllanishi;

-fan-texnika yutuqlari bilan bevosita bog'liq tarmoqlarining tezroq rivojlanishi.

Sanoatning tarmoqlar tizimini baholashda eng avvalo uning turlanganligini (diversifikatsiyalashuvi) hamda yangi texnologiyalarga asoslangan, «yuqori qavat» tarmoqlarining mavjudligini e'tiborga olish kerak. Ba'zi rayonlar faqat tog'-kon, xom-ashyo qazib olishga ixtisoslashgan, boshqalarida esa asosan ta'mirlovchi sanoat korxonalari bo'lishi mumkin. Tabiiyki, bunday rayonlarning sanoati yaxshi rivojlanmagan.

Ma'lumki, xalq xo'jaligini tashkil etuvchi tarmoqlar muayyan belgilarga asoslangan holda ajratiladi. Bu masalani sanoat tarmoqlari misolida ko'rish maqsadga muvofiqdir. Sanoat tarmoqlari quyidagi belgilarni hisobga olgan holda ajratiladi:

- xom ashyo birligi;
- ishlab chiqarilgan mahsulotni qaysi maqsadda ishlatilishi;
- texnologik birlik.

Xom ashyo asosida, masalan, mashinasozlik, o'rmon va barcha tog'-kon sanoat tarmoqlari ajratilgan. Mashinasozlik va metallni qayta ishlash tarmog'ida, jumladan, turli texnologiya yordamida har xil mahsulot-muzyorar kemalar yoki gigant ekskavatorlar, samolyotlardan tortib to juda kichik ignalar, naylarni ishlab chiqarish kiradi, chunki ularning asosida metall yotadi. O'rmon sanoatida ham xuddi shunday: o'rmon-yog'och negizida har xil texnologiyani qo'llab, turli maqsadlar uchun qog'oz, gugurt, qurilish materiallari, yog'och uylar, temir yo'l shpallari yoki shunga o'xshash mahsulotlar ishlab chiqariladi.

Ikkinchi belgi asosida oziq-ovqat, engil, elektroenergetika, metallurgiya, qurilish sanoati va boshqa tarmoqlar ajratiladi. Chunonchi, oziq-ovqat sanoat korxonalari turli xom ashyo va har xil texnologiyadan foydalanib, faqat bir maqsadda, ya'ni aholining oziq-ovqatga bo'lgan ehtiyojini qondirish uchun ishlaydi. Qolgan sanoat tarmoqlari ham shunday: metallurgiya mashinamoslikni, elektroenergetika butun xalq xo'jaligini ta'minlashga qaratilgan.

Texnologik jarayonning birligi tarmoqni belgilash uchun xizmat qiladi, xolos. Bu ham bo'lsa kimyo sanoati. Chunki unga kiruvchi barcha korxonalar har xil xom ashyo, turli maqsadni (axir, kimyo mahsulotlari barcha sohalarda, hatto kiyimimiz, yozayotgan ruchkamizda ham bor) ko'zlab ishlaydi. Ularning barchasiga umumiy mezon-bu texnologik jarayonning birligi hisoblanadi.

Yuqorida aytib o'tilganidek, sanoat tarmoqlari ular ishlab chiqaradigan mahsulot xususiyatiga ko'ra ikki guruhga ajratiladi: og'ir sanoat yoki «A» guruhi va engil, oziq-ovqat sanoati yoki «B» guruh. Bu erda birinchisi ishlab chiqarish vositalarini, ikkinchisi iste'mol mollarini ishlab chiqaradi. Umumiy qonuniyat «A» guruhini «B» ga nisbatan ustuvor, tezroq rivojlanishidan iborat, chunki ishlab chiqarish vositalarisiz (mashina, qurilish materiallari, metall va hokazo) iste'mol mahsulotlari, qolaversa xalq xo'jaligini rivojlantirish qiyin.

Biroq, bu qonuniyat barcha mamlakatlarda ham birday emas. Masalan, sobiq Ittifoq xalq xo'jaligini industrialashda aynan shu maqsad ko'zlangan edi, ya'ni avval og'ir sanoat-ishlab chiqarish vositalari, so'ng qolganlari. Natijada mamlakatda juda yirik sanoat korxonalari-mashinasozlik, qora va rangli metallurgiya, ximiya zavodlari, elektr stansiyalari barpo etildi. Ular o'sha davr iqtisodiyotining o'zagini tashkil etardi. Ammo, qolgan tarmoqlarga, ijtimoiy jabhalarga e'tibor susaygan bo'lib «eng avval iqtisod, so'ng siyosat» g'oyasi o'ta muhim edi.

Ushbu davrda xorijiy mamlakatlarda esa industrialash boshqacha yo'sinda olib borilgan. Bu erda asta-sekinlik (evolyusiya yo'li) bilan ya'ni avval engil (tekstil), so'ngra

boshqa sanoat tarmoqlari barpo etila boshlagan. Bizda traktorsozlik paxtachilik uchun kerak deb rivojlantirilgan bo'lsa, xorijda tekstil uchun mashina, dastgohlar, ular uchun esa, o'z navbatida, metall zarur degan ma'noda amalga oshirildi (ya'ni «pastdan yuqoriga»). Qaysi bir yo'l to'g'ri bo'ldi va qanday samara berdi degan savolga bir ma'noda qat'iy javob berib bo'lmaydi, albatta. Bu masalaga tarixan va aniq yondashish lozim.

Markaziy Osiyo respublikalarida o'sha davrda, jumladan hududimizda foydali qazilmalarning ochilmaganligi, temir yo'llarning kamligi milliy ishchi kadrlarning yo'qligi qishloq xo'jaligi asosida rivojlanuvchi engil va oziq-ovqat sanoati korxonalarini qurishni talab etardi. Sanoat tarmoqlarining bunday rivojlanishi shaharlashuv jarayonining ham muhim mintaqaviy xususiyatini aniqlab berdi.

Biz og'ir sanoatning, engil va oziq-ovqat sanoatga nisbatan ustuvor rivojlanishini umumiy qonuniyat sifatida ta'kidladik, darhaqiqat, bu shunday. Shu bilan birga ma'lum davrda, vaqtincha boshqacha siyosatni qo'llashga ham to'g'ri keladi. Bunday nomunosiblik ikkala guruh rivojlanishidagi oraliq, muvozanat buzilishidan kelib chiqadi. Chunonchi, respublikamizda og'ir sanoat bilan iste'mol mollarini ishlab chiqaruvchi tarmoqlar o'rtasida nomuvofiqlik vujudga keldi, ya'ni ikkinchi guruh tarmoqlar ancha orqada qolib ketdi.

Shu sababli hozirgi paytda O'zbekiston Respublikasida «B» guruh rivojlanishini faollashtirish, ichki bozorni iste'mol mollari bilan to'ldirish muhim masala bo'lib qoldi. Bu muammoni hal etilishi kun tartibidagi masala bo'lib qoldi. Hozirgi davrda jahon sanoat tarmoqlari tarkibida quyidagi jarayonlar namoyon bo'lmoqda:

- ilmiy-texnika taraqqiyotini belgilovchi sohalarni (elektroenergetika, mashinasozlik va kimyo) ildamroq rivojlanishi;
- ilmiy texnika taraqqiyoti negizida yangi-yangi tarmoqlarning vujudga kelishi;
- tarmoqlar o'rtasidagi aloqalarning kuchayishi, tarmoqlararo majmualarning shakllanishi va hokazo.

Mustaqil mamlakatimiz xalq xo'jaligi tarkibida bir qator tarmoqlararo majmualar vujudga kelmoqda. Ular orasida yoqilg'i-energetika, metallurgiya, mashinasozlik, agrosanoat majmualarining ahamiyati katta. Zero, yoqilg'i-energetika va oziq-ovqat majmuasi yaxshi rivojlanmagan har qanday mamlakatni tom ma'noda iqtisodiy barkamol va mustaqil deb bo'lmaydi. Shu bois bu majmualarga ta'lluqli korxonalarni ko'proq va tezroq rivojlantirish maqsadga muvofiqdir.

Metallurgiya (qora va rangli metallurgiya) majmuasini rivojlantirish ham katta ahamiyatga ega. Ayniqsa metallurgiya asosida rivojlanuvchi mashinasozlikka e'tiborni kuchaytirish lozim. Mashinasozlik korxonalari turli omillarga ko'ra joylashtiriladi. Ular orasida xom ashyo, iste'mol, malakali ishchi va iqtisodiy geografik o'rin asosiy mavqealarni egallaydi. Ko'p metallni talab qiluvchi korxonalar qora metallurgiya rayonlariga, malakali kadrlarga asoslangan mashinasozlik esa yirik, ilmiy-texnika yuqori darajada rivojlangan shaharlarda joylashadi.

Respublikamizning mustaqillikka erishishi tufayli zamonaviy mashinasozlik korxonalarini chet mamlakatlar, firmalari bilan hamkorlikda qurish tajribasi ham amalga oshirilmoqda. Jumladan, Asakada (Andijon viloyatida) Janubiy Koreya, Xorazm viloyatidagi Do'stlik (ilgari Drujba) shahrida Germaniya davlatlari bilan birgalikda yengil va yuk mashinalarini ishlab chiqaruvchi zavodlar qurildi. Qadimiy Xivada Rossiya Federatsiyasi bilan hamkorlikda «ZIL» yuk mashinalari, Samarqandda Turkiya bilan

birgalikda avtobus ishlab chiqaruvchi korxonalar yaratildi, mavjud yirik sanoat korxonalarida chet mamlakatlar sarmoyasi va texnologiyasidan foydalanilgan holda zamonaviy elektrotexnika mahsulotlari, jumladan, radio, televizor va boshqalarni ishlab chiqish yo'lga qo'yildi.

Bunday majmualarning shakllanishi ob'ektiv bo'lib, uning asosida qishloq xo'jaligi bilan sanoatning bir-biriga yaqinlashuvi, hamkorligi (kooperatsiyasi) yotadi. Agrosanoat majmuasini to'g'ri rivojlantirish juda katta va keng ijtimoiy-iqtisodiy, ekologik mazmunga ega. Agrosanoat majmualari ikki ko'rinishdagi tarkibga **ega**: tarmoq va hududiy tarkib. Geografik nuqtai-nazaridan ularning hududiy tashkil etishidagi qonuniyatlarni o'rganish muhimroqdir. Agrosanoat majmualari **dehqonchilik** va chorvachilik asosida shakllanadi.

Ilmiy adabiyotlarda va boshqaruv tizimida «**birlashma**», **assotsiatsiya**, **konsern** kabi tushunchalarni ham uchratamiz. Fikrimizcha, bunday birlashmalar ishlab chiqarish jarayonini (ayniqsa sanoat ishlab chiqarishini) tarmoq prinsipi negizini yaxshilashga va boshqarishga mo'ljallangan. Ularga kiruvchi korxonalar asosan bir tarmoqqa tegishli bo'lib, ayni paytda turli rayonlarda joylashgan bo'lishi mumkin.

Ishlab chiqarishni yangicha hududiy tashkil etishda filiallashtirishning ham mavqei sezilarli darajada katta. Ularning geografiyasini, ishlab chiqarish aloqalarini o'rganish ko'p jihatdan, jumladan, mahalliy mehnat resurslaridan to'laroq foydalanish muammolarini yechish nuqtai-nazaridan juda ahamiyatlidir.

Shu bilan bu filiallar o'z iqtisodiyotini mustahkamlash asosida mustaqil korxonalar maqomini olishmoqda.

Ammo, **birlashma** va **majmua** tushunchalari bir-biriga yaqin bo'lsada, ular o'rtasida farq ham yo'q emas. **Birlashma**-bu bir tarmoqqa kiruvchi yirik korxonalar yoki aksariyat hollarda turdosh bo'lgan korxonalar turkumi, majmua esa bir emas, ikki va undan ortiq tarmoqlarning uyushmasi, ularning uyg'un holda rivojlanishi **demakdir**.

Shu o'rinda tarmoqlararo va hududiy majmualar to'g'risida ham qisqacha fikr yoritaylik. Bu erda ikkalasi ham majmua, ammo biri tarmoqlar va texnologik negizda vujudga kelsa, ikkinchisi turli tarmoqlarni muayyan bir hududda shakllanishini anglatadi. Binobarin, hududiy ishlab chiqarish majmualari tarmoqlararo majmualariga ko'ra geografiyaga yaqinroqdir.

Ammo, bu yerda ham tizim-tarkib uslubiga muvofiq ularni bir-biriga bog'liq holda o'rganish lozim. Ayniqsa, hududiy ishlab chiqarish majmualarini tahlil etishda ularning ichidagi tarmoqlararo aloqalarni ochib berish nihoyatda o'rinlidir. Shu bilan birga tarmoqlarni o'rganishda ularning hududiy tashkil etilishiga e'tibor berish kerak.

Shunday qilib, tarmoqlararo va hududiy majmualar sanoat geografiyasining muhim tadqiqot ob'ektlari hisoblanadi. Tabiiyki, majmuani yoki shunga o'xshash murakkab voqeyilikni majmuali, har tomonlama o'rganish talab etiladi. HICHM (Hududiy ishlab chiqarish majmuasi)-muayyan hududdagi moddiy ishlab chiqaruvchi va moddiy ishlab chiqarmaydigan turli sohalarni o'zaro chambarchas bog'liq korxonalar majmuasi. Demak, HICHM mazmunidan ko'rinib turibdiki, ularning shakllanishi avvalo xo'jalik tarmoqlari va tarmoqlararo ishlab chiqarish komplekslarining (majmualarning) rivojlanishi bilan chambarchas bog'liq.

Mustaqil O'zbekiston Respublikasida xalq xo'jaligining uzluksiz rivojlanishi natijasida, oldin xo'jalik tarmoqlari komplekslari (masalan: paxtachilik, chorvachilik, gazenergokimyo, neftgazenergo), irrigatsiya-melioratsiya, sabzavotchilik, kimyo,

energiya ishlab chiqarish, to'qimachilik va boshqalar tarkib topib rivojlanmoqda. Natijada bir tarmoq korxonalari xom ashyodan, yoqilg'i-energiyadan, ishlab chiqarilayotgan mahsulotlardan foydalanish jarayonida ikkinchi xo'jalik tarmoqlari korxonalari bilan bog'lanish natijasida 5 ta tarmoqlararo ishlab chiqarish komplekslari (majmualari) shakllanib rivojlanmoqda. Bular:

- paxta ishlab chiqarish kompleksi;
- yoqilg'i-energokimyo-kimyo kompleksi;
- rangdor metallurgiya kompleksi;
- mashinasozlik va metallsozlik kompleksi;
- binokorlik materiallari ishlab chiqarish va qurilish industriyasi kompleksi.

Yuqorida ko'rsatilgan tarmoqlararo ishlab chiqarish komplekslari O'zbekiston iqtisodiyotining barcha sohalarini o'z ichiga olmaydi. Ulardan tashqari kompleks shaklida rivojlanayotgan ayrim xo'jalik tarmoqlari bor. Bularga to'qimachilik, tikuvchilik, transport-aloqa komplekslari kiradi.

Odatda, **tarmoqlararo** ishlab chiqarish komplekslarini nomi shu kompleksdagi yetakchi tarmoqlar nomi bilan (yuritiladi) ataladi. Ularni HICHM dan farqi joylashish nuqtai-nazaridan qaraganda shundan HICHM bir viloyat (masalan: Toshkent, Samarqand, Qarshi va boshqalar) yoki bir necha viloyat (masalan: Farg'ona, Mirzacho'l va boshqalar) hududida shakllanadi va rivojlanadi. **Tarmoqlar** ishlab chiqarish komplekslarining korxonalari esa faqat bir yoki bir necha viloyatda emas, hatto butun O'zbekiston hududida joylashishi mumkin.

Tarmoqlar va tarmoqlararo ishlab chiqarish komplekslari yetarli tabiiy va iqtisodiy imkoniyatlar, moddiy texnika bazasi, mehnat resurslari va malakali mutaxassislar mavjud bo'lsa, ilmiy-texnika taraqqiyoti asosida bozor iqtisodiyoti sharoitida taraqqiy etib, HICHM lari va respublika iqtisodiyotini rivojlanishiga imkon beradi. Yuqorida ko'rsatilgan tarmoqlararo ishlab chiqarish komplekslaridan, respublika iqtisodiyotining poydevori hisoblangan paxta ishlab chiqarish kompleksi hisoblanadi.

Sanoat geografiyasini o'rganishimiz jarayonida korxonalar o'ziga xos sub'ekt sifatida roli katta. Korxonalar o'ziga xos sub'ekt sifatida o'z ishlab chiqarish imkoniyatiga egadir. Shu o'rinda korxonalar to'g'risida qisqacha ma'lumot berib o'tsak.

O'zbekiston Respublikasi qonunchiligiga asosan, **korxonalar** bu-huquqiy shaxs maqomiga ega, mustaqil ravishda xo'jalik faoliyati yurituvchi sub'ekt bo'lib, o'ziga tegishli bo'lgan mol-mulkidan foydalanish asosida iste'molchilar (xaridorlar) talabini qondirish va daromad (foyda) olish maqsadida mahsulot (ish, xizmat) ishlab chiqaradi va sotadi yoki ayirboshlaydi⁸.

Korxonalar-ijtimoiy talablarni qondiruvchi va sof foyda olish maqsadida mahsulot ishlab chiqaruvchi, ishlar bajaruvchi, xizmat ko'rsatuvchi mustaqil xo'jalik yurituvchi iqtisodiyot sub'ektidir.

Zamonaviy korxonalar-mustaqil xo'jalik yurituvchi sub'ekt bo'lib, ularning ishlab chiqarish vositalari va boshqa mulklari rejali iqtisodiyot sharoitlaridagidek davlatning o'zigagina tegishli bo'lmaydi. Shu sababli korxonalar *mulkachilik shakliga* ko'ra, davlat va nodavlat, *tarmoq belgilariga* ko'ra, mashinasozlik, energetika, metallurgiya, neft va gaz sanoati, qurilish kompleksi, oziq-ovqat, engil sanoat, savdo va hokozalar, *ishlab*

⁸ Maxmudov E.X. Isakov M.YU. «Korxonalar iqtisodiyoti» - T.: TDIU, 2006-145-b.

chiqarish miqyosi va xodimlar soniga ko'ra, yirik, mikrofirma va kichik, faoliyat yuritish muddatiga ko'ra, uzluksiz, mavsumiy va uzlukli korxonalariga bo'linadi.

Biroq ushbu belgilardan qat'i nazar, deyarli har bir korxonada **Nizom** asosida faoliyat yuritadi. Nizomda korxonaning nomi, manzilgohi, yuqori turuvchi organi va bu organning nomi, Nizom jamg'armasi, bank muassasalaridagi rekvizitlari, korxonada rahbariyatining lavozimlari, rahbar shaxslarning majburiyatlari, tuzilmaviy bo'linmalar ro'yxati, hisobot tartibi va hokazolarga ko'rsatilgan bo'ladi.

Korxonani turli belgilariga ko'ra tavsiflash mumkin:

-ishlab-chiqarish va texnika munosabatlarida korxonada—bu, ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar hajmi va turlari, ularni tayyorlash texnologiyasiga miqdor va sifat jihatidan mos keluvchi mashinalar tizimi;

-ijtimoiy munosabatlarda korxonada—bu, turli kategoriyadagi xodimlar o'rtasida ularning huquq va majburiyatlari asosida yuzaga keluvchi munosabatlar;

-tashkiliy-huquqiy munosabatlarda korxonada huquqiy shaxs sifatida faoliyat yuritadi;

-moliyaviy-iqtisodiy munosabatlarda korxonada—bu, tarmoqning mustaqil bo'g'ini bo'lib, o'z-o'zini moliya bilan ta'minlash, o'z-o'zini boshqarish, ya'ni bozor munosabatlari tamoyillarida faoliyat yuritadi.

Korxonada o'ziga xos bo'lgan ma'lum xususiyatlarga ega:

-*birinchidan*, korxonada o'ziga tegishli va xo'jalik boshqaruvidagi xususiy mulkka ega bo'lib, ushbu mulk uning faoliyati moddiy-texnikaviy imkoniyatlarini, iqtisodiy mustaqilligi va ishonchliligini ta'minlaydi;

-*ikkinchidan*, korxonada kreditorlar, jumladan, davlat bilan o'zaro munosabatlardagi majburiyatlar yuzasidan o'z mulki bilan javob berish xususiyatiga ega bo'ladi;

-*uchinchidan*, korxonada xo'jalik aylanmasida o'z nomidan harakat qilishi mumkin, ya'ni qonunga asosan xo'jalik faoliyati yurituvchi hamkorlar, mahsulot (ish, xizmat) iste'molchilari, xom ashyo va asbob-uskuna etkazib beruvchilar hamda boshqa huquqiy va jismoniy shaxslar bilan shartnoma tuzish huquqiga ega;

-*to'rtinchidan*, korxonada qonunchilikka asosan sudda da'vogar va javobgar sifatida qatnashish huquqiga ega;

-*beshinchidan*, korxonada mustaqil balans yoki smetaga ega bo'lib, ishlab chiqarish va mahsulot savdosi xarajatlarini hisobga olib boradi hamda davlat organlari tomonidan belgilangan tartibda o'z vaqtida hisobotlarni taqdim etadi;

-*oltinchidan*, korxonada o'z nomiga ega bo'lib, unda korxonaning tashkiliy-huquqiy shakli o'z aksini topadi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitlarida korxonalar **faoliyatining asosiy yo'nalishlari** quyidagilar hisoblanadi:

-bozor va uning rivojlanish istiqbollari kompleks ravishda o'rganish yordamida, xaridorlarning mahsulot va xizmat turlariga mavjud va yuzaga kelishi mumkin bo'lgan talablarini aniqlash;

-mahsulotning yangi modellari va namunalarini yaratish bo'yicha ilmiy-tadqiqot faoliyatini tashkil qilish;

-xaridorlar talablariga mos keluvchi tovarlarni ishlab chiqarish;

-ishlab chiqarishni rejalashtirish, dasturlash, muvofiqlashtirish va moliyalashtirish;

-mahsulotni taqsimlash va sotish tizimini tashkil qilish va uni mukammallashtirish;

-korxonaning barcha faoliyatini, jumladan, ishlab chiqarish, sotish, reklama, texnik xizmat ko'rsatish va hokazolarni boshqarish.

Korxonalarining eng muhim xususiyatlari ularning qaysi tarmoqqa qarashliligi, hajmi, ishlab chiqarishning turli jabhalarini qamrab olganligi, ixtisoslashtirish darajasi va bir tipdagi mahsulotlarni ishlab chiqarish miqyosi, ishlab chiqarishni tashkillashtirish usuli hamda uni mexanizatsiyalash va avtomatlashtirish, tashkiliy-huquqiy shakllarini prognozlashtirishga bog'liq bo'ladi.

Qaysi tarmoqqa qarashliligiga ko'ra korxonalar ishlab chiqarish va noishlab chiqarish (mashinasozlik, ko'mir qazib chiqarish, sug'urta va hokazo) sohalariga mansub bo'lishi mumkin.

Ishlab chiqarilayotgan mahsulot turi va ko'rinishiga ko'ra, korxonalar sanoat, qishloq xo'jaligi, transport, moliya-kredit va boshqalarga bo'linadi.

Texnologik umumiylikiga ko'ra, korxonalar ishlab chiqarish jarayonini uzluksiz va diskret ravishda, kimyoviy yoki mexanik jarayonlarning ustunligi asosida yurituvchilarga bo'linadi.

Tayyor mahsulotning maqsadlariga ko'ra, barcha korxonalar ikkita katta guruhga bo'linadi: ishlab chiqarish vositalarini ishlab chiqaruvchilar va iste'mol mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilar.

Foydalaniluvchi xom ashyo turiga ko'ra, sanoat korxonalarini qazib chiqaruvchi va qayta ishlovchi korxonalariga taqsimlanadi.

Yil davomida ishlash muddatiga ko'ra, korxonalar mavsumiy va yil bo'yi faoliyat yurituvchilarga bo'linadi.

Hajmiga ko'ra, korxonalar yirik, mikrofirma va kichik korxonalariga taqsimlanadi.

Albatda, sanoat tarmoqlarini hududiy tashkil etish o'ziga xos xususiyatga ega. Ular iqtisodiy geografik makonda yoki xaritada nuqtasimon shaklga ega. Demak, mazkur tarmoqda ishlab chiqarish va hududiy mujassamlashuv darajasi ancha yuqori. Bu esa sanoat ishlab chiqarishining qishloq xo'jaligiga ko'ra iqtisodiy samaradorligini yuqori bo'lishiga olib keluvchi sabablardan biridir.

Sanoat korxonalarini joylashtirishga ta'sir etuvchi omillar soni ko'p. Ular asosan xom-ashyo, yoqilg'i, energetika, iste'mol, ishchi kuchi, iqtisodiy geografik o'rin va boshqalardan iborat. Bu borada ekologiya va bozor iqtisodiyoti omillarining ahamiyati tobora kuchaymoqda. Shu bilan birga qayd etish joizki, turli xil sanoat tarmoqlarini joylashtirish muayyan omillar asosida amalga oshirildi. Biz quyida sanoat ishlab chiqarishini joylashtirish masalasida omillardan emas, sanoat tarmoqlarining xususiyatlaridan kelib chiqsak. Ularni qisqacha ko'rib chiqamiz.

Yoqilg'i sanoati tog'-kon yoki qazib oluvchi sanoati toifasiga kiradi va yoqilg'i turlari, qazilma boyliklarning joylanishi, tabiiy, geoximik qonuniyatlarga asoslanadi. Sababi-ko'mir, neft, gaz, yonuvchi slanets, torf kabi tabiiy boyliklarning paydo bo'lishi va er yuzida (ostida) tarqalishi o'ziga xos xususiyatlarga ega.

Elektr-energetika suv, issiqlik va atom stansiyalaridan tashkil topadi. Suv elektrostansiyalarini tekislik joyga ko'ra tog' va tog'oldi rayonlarda qurish maqsadga muvofiq. Chunki, bunday sharoitda relyef shakli–yer tuzilishining qiyaligi, tabiiy holda sharshara va tog'lar orasidagi cho'kmalarning mavjudligi, qulay imkoniyatlar tug'diradi. Bundan tashqari, suv ombori qoplagan erlar qishloq xo'jaligida deyarli ishlatilmaydi. Qishloq manzilgohlari ham yo'q va, binobarin, ularni ko'chirish talab etilmaydi. Suv ombori va uning atrofida sport, dam olish zonalarini tashkil qilish, bog'dorchilik va baliqchilikni rivojlantirish, pastki hududlarda erlarni sug'orish, kanallar qurish mumkin.

Ba'zan GESlar bilan birgalikda o'rmon, yog'ochni qayta ishlash va sellyuloza-qog'oz sanoati ham rivojlanib boradi (masalan, Sibirda).

Ko'rinib turibdiki, tog'li rayonlarda qurilgan GES lar har tomonlama qulay, elektr energiyasi arzon. Agar shu stansiyalar tekislikda joylashtirilsa katta maydon suv ostida qolib ketadi (ehtimol, bu erda qimmatbaho qazilma boyliklar bordir) va to'g'on qurish katta mablag' talab qiladi.

Issiqlik elektr stansiyalari (IES) ikki turda bo'ladi: IEM va GRES. Ularning bir-biridan farqi qaysi maqsadda qurilganligidadir. Foydalaniladigan yoqilg'isi esa bir xil bo'lishi mumkin. Masalan, IEM-«Issiqlik-elektromarkaz», ya'ni issiqlik elektr markazi, odatda ham elektr quvvati, ham bug' (par) talab qiluvchi sanoat korxonalariga to'qimachilik, neftni qayta ishlash va hokazolar yonida yoki yaqinida quriladi. Chunki, bug'ni 15-18 km. masofadan uzoqqa jo'natib bo'lmaydi. Demak, bu stansiyani joylashtirishda ishlab chiqarish iste'moli asosiy ahamiyatga ega.

Ammo, IEM larning bevosita shahar ichida qurilishi tufayli ular atrof-muhitni ifloslantiradi. Shu sababdan, ekologik jihatdan bunday stansiyalarning aholi zich joylarda qurilishi uncha ma'qul emas. GRES lar esa («Gosudarstvennaya rayonnaya elektrostansiya») asosan elektr energiyasini beradi va shu bois ularni yirikroq va shahardan biroz uzoqroq masofada joylashtiriladi.

Atom elektrostansiyalari ko'pincha boshqa turdagi stansiyalarni qurish imkoniyati yo'q hududlarda joylashtiriladi. Buning uchun albatta ekologik xavfsizlik ta'minlanishi kerak. Shuningdek, AES larning barpo etilishida ilmiy-texnika omili ham hisobga olinadi.

Masalan Respublikamizda yoqilg'i sanoati o'ziga xos ravishda rivojlanib bormoqda. 2018 yil neft-ishlab chiqarish-746,4 ming tonnani, gaz kondentsati-2143,6 ming tonnani, tabiiy gaz-59842,2 mln kub metrni, ko'mir-4174,4 ming tonnani tashkil etgan.

Qora metallurgiya korxonalarini, ayniqsa cho'yan eritish zavodlarini (domna pechida eritiladi) joylashtirishda eng avvalo yoqilg'i va xom-ashyo katta ahamiyatga ega. Bir tonna cho'yanni olish uchun taxminan ikki tonna temir rudasi, 1,2 tonna yoqilg'i-kokslanuvchi ko'mir lozim. Rudada temirning (Fe) miqdoriga, boy yoki boy emasligiga qarab zavod uch ko'rinishda joylashtiriladi: yoqilg'i yaqinida (temir ruda koni «boy»), xom-ashyo yaqinida (rudada Fe miqdori yuqori emas) va ikkalasining o'rtasida (yoqilg'i va xom-ashyo uchun transport xarajati deyarli bir xil). Uchinchi variantda suv hamda iste'mol omillari ham e'tiborilidir.

Qora metallurgiyaga kiruvchi ferrosplav (temir qotishmalari) zavodlari «elektrtalab» hisoblanadi: 1 t. ferrosplav uchun 8-9 ming kVtg's. elektr energiya sarflanadi. Binobarin, bunday zavodlar arzon elektr manbalariga yaqinroq joylashtiriladi.

Rangli metallurgiya sanoatiga kiruvchi korxonalar turli-tuman (allyuminiy, mis, kumush, oltin, qo'rg'oshin, qalay va h.k.). Ular tabiatda alohida-alohida uchramaydi. Shuning uchun rangdor metallarni qazib olishda kompleks, kombinat usuli qo'llaniladi.

Tog' metallurgiya kombinatlari xom-ashyo rayonlarida (sababi-rangdor metallar miqdori rudada juda oz) quriladi, bevosita tozalangan metall esa iste'mol rayonlarida va xususan arzon elektr energiyaga yaqin joyda o'rnatiladi: tozalangan yoki «rafinatsiya» qilingan misning bir tonnasiga 9-10 kVtg's.gacha, allyuminiyga 18-19, titan va nikel uchun 50 ming kVtg's.-gacha elektr energiyasi ishlatiladi. Shu bilan birga

rangdor metallurgiya korxonalarini joylashtirishda ekologiya omilining ham o'zni sezilarli.

Mashinasozlikning tarkibi boyligi sababli, unga ta'sir qiluvchi omillar turi ham har xil. Chunonchi, metallni ko'p talab qiluvchi og'ir mashinasozlik (vagonsozlik, tog'kon va shaxtalar uchun asbob-uskunalar va h.k.) qora metallurgiya rayonlarida kam, ammo malakali ishchi kuchi kerak bo'lgan priborsozlik, elektrotexnika, hisoblash texnikalari kabi nozik va aniq mashinasozlik fan-texnika taraqqiyoti markazlarida joylashtiriladi.

Qishloq xo'jaligi mashinasozligi ko'p hollarda iste'mol rayonlarida rivojlanadi. Masalan, yuqorida aytib o'tilganidek, O'zbekistonda paxta terimi, Ukrainada g'alla va qand lavlagi, Belorussiyada-kartoshka va zig'ir, Moldaviyada uzumchilik, Qirg'izistonda pichan o'ruvchi va preslovchi mashinalar ishlab chiqariladi. Demak, mamlakat nimaga ixtisoslashsa o'sha sohaga xizmat qiluvchi mashinasozlik tarmog'i tashkil etiladi. Bu qonuniyat boshqa tarmoqlarga ham tegishli. Chunonchi, Kareliyada o'rmon, Uralda-qora metallurgiya, Donbassda-shaxta, O'zbekistonda-to'qimachilik, Irkutskda-oltin saralash mashinasozligi rivojlangan va h.k.

Shunday qilib, mashinasozlik mahsulotiga qarab uni joylashtirishga xom-ashyo (metall), ishchi kuchi, iste'mol, ilmu-fan, geografik o'rin omillari ta'sir ko'rsatadi. Tabiiyki, dengiz kemasozligi quruqlik ichkarisida emas, port shaharlarda joylashtiriladi. Xuddi shunga o'xshash stanoksozlik, elektrotexnika, traktorsozlik kabi juda ko'p mashinasozlik tarmoqlari o'ziga xos hududiy tashkil qilish xususiyatlariga ega. Albatta, bu sanoat tarmog'i uchun kooperatsiya shakli muhimligi tufayli uning markazlari qulay transport geografik o'ringa ega bo'lishlari ham lozim.

Ximiya va neftni qayta ishlash sanoati. Asosiy ximiya uchun xom-ashyo omili uncha muhim emas. Chunki, bu sanoat turli xil xom-ashyo: o'simlik, mineral, ishlab chiqarish chiqindilari, hatto suv va havo asosida ham tashkil etilaveradi. Binobarin, ximiya sanoati katta erkinlikka ega. Ammo, unga ta'sir etuvchi boshqa kuchli omil mavjud- bu ham bo'lsa ekologiyadir.

Neftni qayta ishlash zavodlari xom-ashyo rayonlariga ko'ra iste'mol rayonlarida ko'proq uchraydi. Xom neftni keltirib turli xil mahsulot olish, ularning barchasini alohida-alohida keltirishdan ko'ra arzonroq, qulay va xavfsizroq. Ba'zan bunday zavodlar magistral neft quvurlari o'tgan joylarda ham tashkil etiladi.

Ximiya sanoati uchun suv va elektr energiyasi omili ham ahamiyatliroq. SHu sababdan bo'lsa kerak, CHirchiq yirik ximiya sanoati markaziga aylangan.

O'rmon, yog'ochni qayta ishlash va sellyuloza-qog'oz sanoatini joylashtirish ham o'ziga xos. Jumladan, yog'ochni qayta ishlash aksariyat hollarda o'rmonzorlarga yaqin joylarda amalga oshiriladi, chunki 40 foizgacha yog'och (novda va shox-shabbalar) chiqindiga ketadi. Sellyuloza-qog'oz ishlab chiqarish esa asosan uch variantda joylashtiriladi: xom ashyo rayonida, yog'och oqizuvchi daryolarning temir yo'llar bilan kesishgan nuqtasida hamda daryolarning quyilish qismida. Ko'rinib turibdiki, bu erda transport va geografik o'rin omillari katta ahamiyatga ega.

Yuqoridagi yo'nalishlar bo'yicha sellyuloza-qog'oz sanoatining joylashuvini Rossiya Federatsiyasi misolida ko'rsa bo'ladi. Masalan, Krasnoyarsk, Volgograd, Krasnokamsk, Perm, Kotlas, Balaxna, Arxangelsk va boshqalar turli variantlarda vujudga kelgan ushbu sanoat markazlaridir. Shuningdek, yog'ochni qayta ishlash sanoatiga mebelsozlik, daftar-qalam, sport buyumlari va musiqa asboblari, temir yo'l shpallari,

uysozlik, gidroliz spirti olish kabi juda ko'p tarmoqlar ham kiradi. Ularning joylashtirilishi esa mahsulotning «xom-ashyo talabligi» hamda transport jihatidan qulayligiga qarab tashkil qilinadi. Ayni vaqtda, bu yerda xom-ashyo, transport, iste'mol omillari bilan birga suv sharoitlari ham e'tiborga olinadi.

Qurilish sanoati boshqa tarmoqlarga nisbatan «oldinda» borishi kerak, zero usiz yangi yerlar o'zlashtirilmaydi, korxonalar va tashkilotlar bunyod etilmaydi. G'isht, sement, cherepitsa, shiftni ishlab chiqarish ko'p jihatdan xom-ashyoga bog'liq. Shu sababdan bo'lsa kerak Rossiyaning asosiy sement sanoati markazlari -Volsk, Iskitim, Novorossiysk-atrofida buning uchun xom-ashyo, mergel, ohaktosh ko'p miqdorda mavjud. O'zbekistonda ham sement ishlab chiqarish xom-ashyo omilini e'tiborga olgan tarzda amalga oshirilgan (Bekobod, Angren, Quvasoy, Ohangaron). Bundan tashqari, sement ishlab chiqarish qora va rangli metallurgiya markazlarida ham tashkil qilinadi. Buning uchun domna pechlarining chiqindisi-shlak, alyuminiy sanoatiga tegishli glinozyom zavodlari chiqindilari ishlatiladi.

Temir-beton mahsulotlari va qurilmalarini joylashtirish iste'mol omili orqali tashkil qilinadi. Shu bois ularning geografiyasi keng bo'lib, bunday korxonalar barcha yirik shaharlarda mavjud.

Yengil sanoatni hududiy tashkil qilishda xom-ashyo, ishchi kuchi va iste'mol omillari etakchi rol o'ynaydi. Masalan, paxta tozalash va pillachilik zavodlari, jun yoki terini yuvish kabilar bevosita xom-ashyo rayonlarida joylashtiriladi. Sababi, ulardan olinadigan mahsulot birligiga juda ko'p xom-ashyo sarflanadi.

To'qimachilik, poyafzal, tikuv, trikotaj fabrikalari, gilam ishlab chiqarish mehnattalab bo'lgani uchun ular katta kichik shaharlar, rayon markazlarida quriladi. Shu bilan birga to'qimachilik korxonalarini og'ir sanoat markazlarida ayollar ishchi kuchidan foydalanish maqsadida ham joylashtiriladi. Mazkur sanoatning ko'p mehnat resursini talab qilishi ayni paytda uning iste'mol rayonlarida joylashtirilishi bilan uyg'unlashib ketadi. Chunki, mehnat resursi, aholi engil sanoat mahsulotining iste'molchisidir, ular esa hamma uchun va har doim kerak.

Oziq-ovqat sanoatini joylashtirish ko'proq iste'mol omiliga qarab amalga oshiriladi (bu mahsulotlar ham barcha uchun va doimo zarur). Shuningdek, ularning transportda tashish imkoniyatlari, sifatining buzilmasligi ham inobatga olinadi. Jumladan, yog'-moy ishlab chiqarish, konserva, vino sanoati, qand lavlagi va tamakini qayta ishlash ko'proq xom ashyo rayonlarida, go'sht, sut sanoati shahar joylarga yaqin quriladi. Konditer fabrikalari bevosita shaharlardan joy oladi.

Un sanoati, don mahsulotlari kombinatlari ham aksariyat hollarda kichik shaharlarda, g'allakor rayonlarda yoki ularga yaqin bo'lgan shaharlarda rivojlanadi. Keltirilgan undan turli xil mahsulotlarni ishlab chiqarish iste'mol rayonlarida-shaharlarda tashkil qilinadi. Bunday markazlarda ba'zan yirik yog'-ekstraksiya, konserva va vino sanoati, tamaki fermentatsiya korxonalarini qurilishi mumkin.

Shunday qilib, oziq-ovqat sanoatining hududiy tarkibi asosan iste'mol va xom ashyo omillari ta'sirida shakllanadi. Ayni vaqtda bu tarmoq qishloq xo'jaligi bilan bevosita bog'liqligi tufayli agrosanoat majmualari ko'rinishida hududiy tashkil etiladi.

Poligrafiya sanoati ko'proq shaharlarda, xususan poytaxt shaharlarda joy oladi. Sababi- bunday shaharlarga matbuot, kitob, gazeta va jurnallarni nashr qildirish o'ziga xos vazifa (funktsiya) hisoblanadi.

Biz yuqorida sanoat ishlab chiqarishini joylashtirish masalasida omillardan emas, sanoat tarmoqlarining xususiyatlaridan kelib chiqdik. Omillar ta'siri esa umumiy holda oldingi ma'ruzalarda bayon qilingan. Bu yerda faqat shuni eslatish lozimki, hozirgi sharoitda sanoat tarmoqlari va korxonalarni aynan qaerda joylashtirish, ularning texnik-iqtisodiy xususiyatlaridan tashqari, bozor munosabatlari-talab va taklif, soliq va kredit, narx-navo va mintaqaviy siyosatlari ta'sirlarida amalga oshiriladi.

3-jadval. Sanoat tarmoqlarining mahsulot ishlab chiqarish tarkibi (2018 yil foiz hisobida)

№	Sanoat tarmoqlari	Yalpi sanoat mahsulotidagi ulushi (foizda)
1	Energetika sanoati	7,8
2	Yoqilg'i sanoati	8,0
3	Metallurgiya sanoati	8,4
4	Kimyo sanoati	8,8
5	Mashinasozlik va metallni qayta ishlash sanoati	14,3
6	Selyuloza-qog'oz va yog'ochni qayta ishlash sanoati	2,4
7	Engil sanoati	16,3
8	Oziq-ovqat sanoati	18,9
9	Boshqa sanoat tarmoqlari	15,1

Eng muhimi joylashtirilgan korxonalar uchun ham, davlat uchun ham qulay va arzon bo'lishi kerak. Qulaylik–transport xarajatlari kam, ekologik jihatdan maqbul, arzon demakdir. Kelajakda mahsulot qiymatiga, tannarxiga unga ishlatilgan xom ashyo sarf-xarajatlari, ya'ni «resurs uchun to'lov» ham kiritilishi kerak. Zero, bozor munosabatlari davrida u yoki bu resursni qazib olgan hududning ijtimoiy-iqtisodiy manfaatlari, atrof-muhitga ko'rsatilgan zarar albatta qoplanishi lozim.

Hozirgi paytda O'zbekiston Respublikasi Makroiqtisodiyot va statistika vazirligining Statistika departamenti tasnifiga ko'ra, quyidagi sanoat tarmoqlari mavjud **(3-jadval)**.

2018 yil O'zbekistonda 228,9 trl.so'm. sanoat mahsuloti ishlab chiqarildi. Sanoat ishlab chiqarishini tarkibi quyidagicha: 76,6 % ishlab chiqaradigan sanoat, 16,1 % tog'-kon sanoati va ochiq konlarni ishlash, 6,4% elektr, gaz, bug' bilan ta'minlash va havoni konditsiyalash, 0,9 % suv bilan ta'minlash, kanalizatsiya tizimi, chiqindilarni utilizatsiya qilish. 2018 yil yangi tashkil etilgan korxonalar soni 11,3 ming korxonalar va tashkilotlarni tashkil etgan, jami hozirda 56,9 ming sanoat korxonalari faoliyat yuritmoqda.

4-jadval. Sanoat ishlab chiqarishida hududlar salmog'i % da (2018 yil foiz hisobida)

Toshkent shahri.	18,6
------------------	------

Toshkent viloyati	15,3
Andijon viloyati	11,8
Navoiy viloyati	9,9
Qashqadaryo viloyati	6,2
Farg'ona viloyati	5,6
Samarqand viloyati	5,2
Qoraqalpog'iston respublikasi	4,6
Buxoro viloyati	3,7
Xorazm viloyati	2,6
Namangan viloyati	2,5
Sirdaryo viloyati	2,2
Jizzax viloyati	1,4
Surxondaryo viloyati	1,4
Jami:	100

3.2. Yoqilg'i-energetika majmuasi

Yoqilg'i-energetika majmuasi har qanday mamlakat yoki rayonning moddiy va nomoddiy ishlab chiqarishining asosini tashkil qiladi. Yoqilg'i-energetika sanoati xalq xo'jaligining asosiy bo'g'inlaridan bo'lib, u sanoat ishlab chiqarishini joylashtirishda muhim omil bo'lib hisoblanadi. U iqtisodiy rayonlarning ixtisoslashuvini ko'p jihatdan aniqlab beradi.

Yoqilg'i-energetika majmuasi yoqilg'i xom ashyosini qazib olish va iste'mol qilish, elektr energiya ishlab chiqarish va uni taqsimlash tarmoqlarining o'zaro va bir-biri bilan bog'langan yig'indisidir. Demak, yoqilg'i-energetika majmuasi yoqilg'i va elektroenergetika sanoatining o'zaro bir-biri bilan bog'langan tarmoqlari yig'indisidan iborat. Mamlakat yoki hudud qancha ko'p energiya ishlab chiqarsa va iste'mol qilsa, u shuncha ko'p mahsulot ishlab chiqaradi va iqtisodiy rivojlanish darajasi shuncha yuqori bo'ladi.

Yoqilg'i-energetika sanoatining xom ashyosi bo'lib, **yoqilg'i** (neft, gaz, ko'mir, torf, yonuvchi slanets, yog'och, uran) va gidroresurslar (daryo va dengiz oqimi, qalqish energiyalari) hisoblanadi. Hozirgi paytda energiyani noan'anaviy usullar bilan olishning rivojlanishi tufayli quyosh energiyasi, shamol kuchi, erning ichki issiqligi ham energetika xom ashyosi sifatida qaralmoqda.

Yoqilg'i resurslari xalq xo'jaligining barcha tarmoqlari uchun energiya ishlab chiqarishning asosiy manbai bo'lib hisoblanadi. Ammo fan va texnikaning rivojlanishi bilan u yoki bu energiya manbaining xalq xo'jaligidagi ahamiyati o'zgarib turadi. Yoqilg'ining turli xillarini bir-biri bilan taqqoslash uchun ular shartli yoqilg'iga aylantiriladi. **Shartli yoqilg'i** deb, 1 kg yoqilg'i yonganda 7 ming kkal (kg) energiya beradigan, issiqlik koeffitsenti bir deb qabul qilingan yoqilg'iga aytiladi. 1 kg toshko'mirning issiqligi 1 kg shartli yoqilg'ining issiqligiga teng.

Issiqligi kam bo'lgan yoqilg'i xom ashyolari torf, slanets, qo'ng'ir ko'mir va yog'och hisoblanadi. Shuning uchun ularni uzoq masofalarga tashib yurishning iqtisodiy foydasi yo'q. Ular mahalliy yoqilg'i bo'lib hisoblanadi. Qo'ng'ir ko'mir ham issiqlik koeffitsenti kam bo'lganligi sababli qazib olinadigan joyida va unga yaqin bo'lgan

hududlarda ishlatiladi. Masalan, O'zbekistonda Angren qo'ng'ir ko'mir koni yaqinida «Angren», Nurobod shaharchasida «Yangi Angren» GRESlari qurilgan. Ushbu GRES larda ko'mir yoqilib, olingan elektroenergiya iste'molchilarga jo'natiladi, chunki ko'mirning kuli ko'p bo'lganligi uchun uni uzoq masofaga tashish iqtisodiy jihatdan o'zini oqlamaydi.

Yoqilg'i resurslarining qiymati faqat ularning kaloriyasigagina bog'liq bo'lmay, balki undan foydalanish imkoniyatiga hamda qazib olish xarajatlariga ham bog'liq. Eng tejamli yoqilg'i xom ashyosi neft va gazdir, chunki ularni qazib olish va quvurlar orqali iste'molchiga jo'natish arzonga tushadi. Mahsulot birligini olish (yoki 1 t yoqilg'i qazib olish) uchun sarflangan va pulda ifodalangan barcha xarajatlar mahsulot tannarxi deb ataladi.

Muayyan vaqt davomida ma'lum bir hududda (mamlakat, iqtisodiy rayon, viloyat va h.k.) yoqilg'i va energiyaning turli xillarini qazib olish, xom ashyosini qayta ishlash va iste'mol qilish umumiy hajmini va tarkibini ifodalaydigan barcha ko'rsatkichlar **yoqilg'i-energetika balansi** deb ataladi.

Yoqilg'i sanoati-yoqilg'i xom ashyosini qazib olish va uni iste'molchiga etkazib berish tarmoqlarini o'z ichiga oladi. Yoqilg'i sanoati ko'mir, neft, gaz, torf, yonuvchi slanets, uran rudasi qazib olish hamda yog'och tayyorlashdan iborat.

Quyosh elektr stansiyalari, yoki geliostansiyalar AQSH, Fransiya, Ispaniya, Yaponiya va Ukrainada, geotermal elektr stansiyalar AQSH (Geyzer stansiyasining quvvati 1 mln kVt), Rossiya, Filippin va Italiyada, qalqish stansiyalari Fransiya, Kanada, Rossiya, Xitoyda, shamol elektr stansiyalari AQSH va Daniyada qurilgan. Bugungi kunda bu jarayon boshqa davlatlarda ham davom ettirilmoqda.

Elektr energiyasi jahondagi barcha mamlakatlarda ishlab chiqariladi. Ammo bir yilda 100 mlrd kVt\soat elektr energiyasi ishlab chiqaradigan faqat 13 ta davlat bor (AQSH, Rossiya, Yaponiya, Kanada, Germaniya, XRR, Fransiya, Buyuk Britaniya, Italiya, Braziliya, Hindiston, Polsha, Norvegiya). O'zbekistonda bir yilda taxminan 60 mlrd. kVt\soatdan ortiq elektroenergiya ishlab chiqariladi.

Aholi jon boshiga elektr energiyasi ishlab chiqarish bo'yicha jahonda Norvegiya (26 ming kVt\soat), Kanada (17 ming kVt\soat), SHvetsiya (14 ming kVt\soat), AQSH (11 ming kVt\soat) etakchi. Rossiya, Ukraina, Vengriya, Fransiya, SHveysariya, Kanada elektr energiyasini eksport qiladi, Italiya, Niderlandiya, AQSH import qiladi.

Iste'molchilarni elektr energiyasi bilan ta'minlashda qatnashadigan va bir-biri bilan elektr liniyalari va turlari bilan bog'langan yirik elektr stansiyalar birlashmasi **energiya tizimi** deb ataladi. Energiya tizimlari quyidagi turlarga bo'linadi: lokal (shahar, rayon), zonal (rayonlararo), milliy (butun mamlakat) va xalqaro (masalan, Markaziy Osiyo) energiya tizimlari.

Demak, energetika sanoati xo'jalikning eng muhim tarmoqlaridan biri bo'lib, uning rivojlanish darajasi ilmiy-texnik taraqqiyot bilan, turli mamlakatlar va hududlar aholisining turmush darajasi bilan bog'liq. Quyida biz yoqilg'i-energetika sanoatining tarkibiy qismlarini ko'rib chiqishimiz mumkin.

Yog'och tayyorlash-yog'och insoniyat tarixida bir necha ming yillar davomida asosiy yoqilg'i manbai bo'lib keldi. Natijada juda ko'p o'rmonlar yo'q bo'lib ketdi yoki maydoni keskin qisqardi. Ko'mir, neft, gaz va boshqa yoqilg'ilarga o'tilgandan keyin yog'ochni yoqilg'i sifatida ishlatish keskin kamaydi. Ammo hozir ham baland tog' mintaqalarida, cho'llarda, ekvatorial-tropik mintaqalarda (janubiy o'rmon mintaqasi)

joylashgan qoloq davlatlarda yog‘och yoqilg‘i sifatida hamon ishlatilmoqda. Yog‘och eramizning XVI asrlarigacha asosiy yoqilg‘isi bo‘lib keldi.

Ko‘mir sanoati-ko‘mir sanoati ko‘mirni qazib olish (ayrim hollarda boyitish, briket qilish) va iste‘molchiga etkazib berishdan iborat. XX asrning boshlaridan boshlab ko‘mir insoniyatning yoqilg‘iga bo‘lgan ehtiyojini 70 foizini qondira boshladi (hozir 20-25 foiz). Ko‘mir hozirgi paytda jahonda 60 mamlakatda qazib olinadi, ammo faqat 10 davlat (XXR, AQSH, Rossiya, Germaniya, JAR, Hindiston, Avstraliya, Chexiya, Buyuk Britaniya, Polsha) yiliga 100 mln tonnadan ortiq ko‘mir qazib oladi. Jahondagi eng yirik ko‘mir havzalari bo‘lib, Appalachi (AQSH), Donetsk (Ukraina), Kuznetsk (Rossiya), YUqori Sileziya (Polsha), Rur (Germaniya), Fushun (XXR) hisoblanadi. Ko‘mirning 90 foizi qazib olinadigan davlatda ishlatiladi, faqat 10 foizigina eksport qilinadi. Ko‘mir eksport qiladigan davlatlar AQSH va JAR hisoblanadi.

Qazib olinadigan ko‘mir sifati jihatidan xilma-xil bo‘lib, u ayrim rayonlarning geologik tuzilishi va ko‘mir hosil bo‘lish jarayonlarining turli bosqichlari bilan bog‘liq. Toshko‘mir bilan qo‘ng‘ir ko‘mir bir-biridan farq qiladi. Qo‘ngir ko‘mirning toshko‘mirga aylanishi uglerod miqdorining ko‘payishiga bog‘liq. Toshko‘mir kokslanadigan va kokslanmaydigan bo‘ladi. Donetsk, Kuznetsk, Appalachi, Rur, Fushun, Qarag‘anda va Pechora havzalari kokslanuvchi ko‘mirga boy. Qo‘ng‘ir ko‘mirda nam va ho‘l miqdori ko‘p bo‘ladi, bu esa uning issiqlik berish xususiyatini kamaytirib yuboradi. SHuning uchun ulardan energetik yoqilg‘i hamda kimyo sanoatida xom ashyo sifatida foydalaniladi. Yirik qo‘ng‘ir ko‘mir havzalari Rossiya (Moskva ostonasi, Chelyabinsk), Germaniya va Xitoyda joylashgan. Ko‘mir ochiq, yopiq (shaxta), gidravlik va er tagida gazga aylantirish usullarida qazib olinadi.

Ko‘mir qazib olishning eng ilg‘or va afzal usuli uni ochiq usulda, karerlardan qazib olishdir. Bunday usulda ishlovchilar ishchi er tagida ishlovchi ishchiga qaraganda 6 barobar ko‘p miqdorda ko‘mir qazib chiqaradi. Karer qancha katta bo‘lsa, xarajat shuncha kam bo‘ladi. Ko‘mir juda ham chuqurda joylashgan va tabiiy-geografik sharoit murakkab bo‘lsa, yopiq (shaxta) usulda qazib olinadi. Dastlab ko‘mir asosan shu usulda qazib olingan. Hozirgi paytda ko‘mirni tejamli gidravlik usulda qazib olish keng qo‘llanilmoqda. Ko‘p hollarda ko‘mir er tagida to‘g‘ridan-to‘g‘ri gazga aylantirish yo‘li bilan ham qazib olinadi. Bunda hosil bo‘lgan gaz bevosita iste‘molchilarga quvurlar orqali o‘zatiladi.

Neft sanoati-ushbu sanoat tarmog‘i XX asrning o‘rtalaridan boshlab jahon yoqilg‘i-energetika sanoatida etakchi o‘rinni egallab kelmoqda. Neft xalq xo‘jaligida g‘oyat muhim ahamiyatga ega. Undan yoqilg‘ining turli xillari, ko‘p miqdorda kimyo mahsulotlari, surkov moylari olinadi. Ichki yonish dvigatellari bug‘ mashinalarini siqib chiqara boshlagandan keyin, benzin, kerosin hamda boshqa neft mahsulotlari ishlab chiqarila boshlangandan keyin, shuningdek bu mahsulotlar motor va reaktiv yoqilg‘i sifatida qo‘llaniladigan bo‘lgandan keyin neftning yoqilg‘i sifatidagi ahamiyati nihoyatda ortib ketdi. Neft mahsulotlaridan kimyo sanoatining turli tarmoqlari uchun, ayniqsa organik sintez uchun foydalanish katta ahamiyatga ega bo‘lib qoldi.

Neft xom ashyo holida ishlatilmaydi, qayta ishlash natijasida, undan turli xil yoqilg‘i va yangi kimyoviy mahsulotlar olinadi. Neftni qayta ishlashdan chiqqan moy elektrostansiyalarda yoqilg‘i sifatida ishlatiladi. Neftni qazib olish ko‘mirni qazib olishdan o‘rta hisobda 4 barobar arzon tushadi. Xalq xo‘jaligining turli tarmoqlarida neftdan foydalanish juda ko‘p mablag‘ni tejashga imkon beradi.

Neftning tannarxiga uning qanday chuqurlikda yotgani emas, balki konning qanchalik kattaligi, bitta burg‘u qudug‘idan naqadar ko‘p neft olish mumkinligi ko‘proq ta‘sir ko‘rsatadi. Neft qazib olishning eng arzon usuli fontan usuli bo‘lib, bunda neft quduqlardan neft-gazning bosim ta‘sirida otilib chiqadi. Vaqt o‘tgan sari bosim asta-sekin pasaya boradi va uni turli usullar bilan oshirib turiladi. Bosim kam yoki butunlay yo‘q joylarda neftni nasoslar yordamida qazib olinadi.

Neft jahondagi 80 ga yaqin davlatda qazib olinadi, ammo bir yilda 100 mln t dan ortiq neft qazib oladigan davlatlar bor-yo‘g‘i 7 ta: Rossiya, AQSH, Saudiya Arabistoni, Meksika, Buyuk Britaniya, Eron, Xitoy. Jahonda neft qazib olish bo‘yicha Rossiya, AQSH va Saudiya Arabistoni etakchi hisoblanadi.

Jahondagi eng yirik neft havzalari G‘arbiy Sibir (Rossiya), Texas (AQSH), Meksika qo‘ltig‘i (AQSH, Meksika), Fors qo‘ltig‘i (Eron va Arab davlatlari), SHimoliy dengiz hisoblanadi. Ammo neft zaxiralarining asosiy qismi rivojlanayotgan mamlakatlarga to‘g‘ri keladi. Bu esa neftni uzoq masofalarga tashishga olib keladi. Jahon dengiz transportida tashiladigan yuklarning asosiy qismini neft tashkil qiladi. Hozirgi paytda asosiy neft tashish yo‘nalishlari quyidagilar: Fors qo‘ltig‘idan G‘arbiy Yevropaga, Shimoliy Afrikadan Janubiy Yevropaga, Venesueladan Shimoliy Amerikaga, Rossiyadan Sharqiy Yevropaga.

1960 yilda neft qazib olish va uni sotish narxini tartibga solib turish maqsadida neft eksport qiluvchi davlatlar tashkiloti (OPEK) tuzildi. Ushbu tashkilotga 13 ta davlat a‘zo bo‘lib kirgan: Birlashgan Arab Amirliklari, Venesuela, Gabon, Jazoir, Indoneziya, Iroq, Qatar, Quvayt, Liviya, Nigeriya, Eron, Saudiya Arabistoni, Ekvador.

Neft sanoati faqat neft qazib olish bilan emas, balki uni qayta ishlash bilan ham shug‘ullanadi. Hozirgi paytda neftni qayta ishlash korxonalari iste‘molchiga yaqin qurilmoqda, chunki turli tayyor mahsulotlarni tashigandan ko‘ra, neftni tashish arzonga tushadi.

4-MODUL. QISHLOQ XO‘JALIGI TARMOQLARI GEOGRAFIYASI

4.1. Qishloq xo‘jaligini rivojlantirish asoslari

Qishloq xo‘jalik ishlab chiqarishi inson xo‘jalik faoliyatining ilk va eng qadimgi shakllaridan biri hisoblanadi. Jahon bo‘yicha hozirgi paytda, taxminan, 1,4 mlrd. kishi qishloq xo‘jaligi sohasida band. Bizga ma‘lumki, qishloq xo‘jaligi-moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlaridan biri bo‘lib, aholini oziq-ovqat mahsulotlari bilan va sanoatni (yengil va oziq-ovqat sanoatlarini) xom ashyo bilan ta‘minlaydi. Sanoatdan farq qilib, qishloq xo‘jaligi bir qancha o‘ziga xos xususiyatlarga ega:

- birinchidan, u relef, iqlim va tuproq sharoiti turlicha bo‘lgan maydonlarda olib boriladi;
- ikkinchidan, qishloq xo‘jaligi mavsumiydir;
- uchinchidan, tabiiy sharoit qishloq xo‘jaligining rivojlanishiga, joylashishiga va ixtisoslashuviga juda katta ta‘sir qiladi.

Biroq qishloq xo‘jalik ishlab chiqarishi o‘sayotgan bo‘lsada, aholining ma‘lum qismi hatto o‘nlab, ayrim hollarda yuz millionlab aholi to‘yib ovqat emaydi. Bularga rivojlanayotgan mamlakatlar va iqtisodiy jihatdan kam ta‘minlangan mamlakatlarning aholisi kiradi. Shunga bog‘liq holda oziq-ovqat bilan ta‘minlanishning o‘sish darajasini aholi o‘sish darajasiga nisbatan (2 %) emas, balki 3,5–4 % ga etkazish zarur.

Biz bilamizki, yer inson uchun har jihatdan eng ahamiyatli tabiiy resurs hisoblanadi, chunki aholining kundalik hayotiy ehtiyojlari vositalarining deyarli hammasi yerdan undirib olinadi. Hozirgi vaqtda jahon yer fondining umumiy hajmi 13,4 mlrd. gektarga teng. Insoniyat uchun eng katta iqtisodiy ahamiyatga ega bo'lgan qishloq xo'jaligida foydalanadigan yerlar jahon umumiy yer fondining 34 % ini tashkil qiladi. Jumladan, ishlov beriladigan yerlar ulushi 11 % ga, yaylovlarniki esa 23 % ga teng. Ishlov beriladigan yerlar dunyoda yetishtirilayotgan oziq-ovqat mahsulotlarning 88 % ini, yaylovlar esa 10 % ini yetkazib bermoqda. Demak, yer resurslarining eng qimmatli qismi ishlov beriladigan (ekin ekiladigan) maydonlardir. Yer fondi tarkibiga, shu bilan birga, o'rmonlar (30 %), aholi punktlari va muhandislik inshootlari bilan band bo'lgan texnogen yerlar (3 %) hamda kam foydalaniladigan yoki unumsiz yerlar (33 %) kiradi.

Dehqonchilikda foydalaniladigan yerlarning eng katta maydonlari AQSH, Hindiston, Rossiya, Xitoy, Kanada, Braziliya, Qozog'iston va Ukrainaga to'g'ri keladi. XX asr davomida ishlov beriladigan maydonlar hajmi dunyo bo'yicha ikki baravar kengaytirildi. Qo'riq yerlarni o'zlashtirish, botqoqli va zaxkash yerlarni ishga solish, cho'llarga suv chiqarish yo'li bilan ekin maydonlarini kengaytirish ishlari, ayniqsa, AQSH, Kanada, Avstraliya, Rossiya, Qozog'iston, Xitoy, Braziliyada keng ko'lamda olib borildi.

Er shari iqtisodiy faol aholisining 60 % dan ortigi qishloq xo'jaligida band, agar qishloq xo'jaligiga yordam beruvchi yosh va keksalarni hisobga olsak, unda jahon aholisining $\frac{2}{3}$ qismi qishloq xo'jaligida mashgul. Hozirgi vaqtda ham Afrika va Osiyoning ko'pgina davlatlarida aholining 70 % dan ortigi qishloq xo'jaligida band. Ayrim davlatlarda, masalan, Burkina-Fasoda (G'arbiy Afrika) bu ko'rsatkich 95 % ni tashkil etadi.

Sanoatlashgan va iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda qishloq xo'jaligida band aholi kamayib bormoqda. AQShda hozirgi vaqtda qishloq xo'jaligida 5 % aholi band, Buyuk Britaniyada esa 2 % dan kamroq aholi qishloq xo'jaligida ishlaydi.

Qishloq xo'jalik ishlab chiqarishining geografik joylashishiga asosiy ta'sir ko'rsatuvchi u yoki bu davlatning ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlari hisoblanadi. Shuningdek, qishloq xo'jaligining joylashishiga tabiiy sharoit katta ta'sir ko'rsatadi. Uning rivojlanishi uchun yorug'lik, issiqlik, namlik va tuproqda ozuqa moddalari bo'lishi zarur. Qulay agroiklim, suv, tuproq resurslari quruqlikning hamma joyida ham uchramaydi. Tuproq, masalan, bir turdagi qishloq xo'jalik ekini uchun qulay bo'lsa, boshqasi uchun esa noqulay bo'lishi mumkin.

Qutbiy mintaqalar qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishi uchun unchalik qulay emas. Subtropik va tropiklarda esa issiqlik va yorug'lik ko'p bo'lsada namlik, dengiz iqlimiga xos mamlakatlar, ya'ni mo'tadil mintaqalar joylashgan mamlakatlarda namlik etarli, ammo issiqlik etishmaydi.

Qutbiy mintaqalardagi juda ko'p joylar qor bilan qoplanib yotganligi uchun hozircha xo'jalikda foydalanilmaydi. Bu o'lkalarning janubida va shimolida bug'uchilik rivojlangan. Mo'tadil mintaqaning igna bargli o'rmonlarida ham qishloq xo'jaligini yuritish chegaralangan. Faqat ushbu o'rmonlarning janubiy qismining ochiq erlarida bir oz dehqonchilik qilinadi, ammo yoz (issiq) mavsumining qisqaligi dehqonchilikni rivojlantirishni cheklab qo'yadi. Umuman, o'rmon zonasining (tayga, aralash va keng bargli o'rmonlar) asosiy xususiyati yog'ingarchilikning ko'pligi, yozgi haroratning nisbatan pastligidir. Shu sababli, bu yerlarda dehqonchilikning ayrim tarmoqlari

rivojlangan (zig'irchilik, kartoshkachilik, oziq o'simliklari va pichanbop o'simliklar etishtirish). Ammo tuproqlari unumdor, o'simliklar asosiy oziqni tuproqdan oladi.

Jahon bo'yicha o'rmon-dasht, dasht, chala cho'l va cho'l (vohalarda) zonalarida asosiy ekin ekiladigan erlar hisoblanadi. O'rmon-dasht va dasht zonasida eng hosildor bo'lgan qora tuproqlar tarqalgan, shuning uchun ushbu zona yuqori o'zlashtirilgan hudud hisoblanadi. Chala cho'l va cho'l zonalarida sug'orma dehqonchilik rivojlangan. Bu yerlarda musbat haroratlar yig'indisi yuqori bo'lgani uchun issiqsevar ekinlar ko'proq etishtiriladi.

Dunyo er fondining umumiy maydoni—134 mln.km² (13,4 mlr.ga) bo'lib uning asosiy qismi Afrika, MDH, Xorijiy Osiyo, Shimoliy va Janubiy Amerikada joylashgan. Jon boshiga oladigan bo'lsak, aholisi nisbatan kam bo'lgan Avstraliya birinchi, aholisi eng ko'p bo'lgan Xorijiy Osiyo esa oxirgi o'rinni egallagan.

Dunyo er fondining asosiy muammolaridan biri tuproq hosildorligining kamayishi, tuproq eroziyasi, uning ifloslanishi, tabiiy o'tloqlar biologik hosildorligining yo'qolishi, sugoriladigan maydonlarning sho'rlanishi va botqoqlanishi, erlarning, turar joy, sanoat korxonalar va transport tizimlari qurishga berilishi va h.k.lar hisoblanadi. Ba'zi hisob-kitoblarga qaraganda insoniyat hozirgacha 2 mlrd. gektar hosildor erlarni yo'qotib bo'ldi. Birgina eroziya natijasida dunyo bo'yicha har yili qishloq xo'jaligida foydalaniladigan erlardan 6-7 mln. gektari oborotdan (ishlab chiqarishdan) chiqib ketadi.

Sho'rlanish va botqoqlanish natijasida 1,5 mln gektar er ishdan chiqadi. Bu noxush ko'rinishlarning yaqqol natijasi aholi jon boshiga to'g'ri keladigan, ishlov beriladigan erlar keskin kamayib ketayotganligidir. Ko'pgina mamlakatlarda er fondini saqlab qolishga va uning tizimini yaxshilashga harakat qilinyapti. Bu masala mintaqaviy va dunyo miqyosida BMTning maxsus tashkilotlari: YuNESKO (BMTning maorif, fan va madaniyat ishlari bo'yicha tashkiloti), FAO (BMTning oziq-ovqat va qishloq xo'jaligi masalalari bo'yicha tashkiloti) tomonidan nazoratga olingan.

Haqiqatdan ham, tabiiy sharoit qanday bo'lishidan qat'iy nazar, qishloq xo'jaligining rivojlanish darajasi sarf qilingan mehnatning miqdori va sifatiga, texnika va o'g'itlardan foydalanish darajasiga bog'liq. Ushbu ko'rsatkichga qarab, qishloq xo'jaligi ekstensiv va intensiv xo'jalikka bo'linadi.

Qishloq xo'jalik mahsulotlarini ekin maydonlarini kengaytirish va chorva mollari sonini oshirish hisobiga etishtirish **ekstensiv** xo'jalik deb ataladi.

Insoniyat tarixining juda katta davri mobaynida qishloq xo'jaligi asosan ekstensiv yo'l bilan rivojlandi. Yangi yerlar ko'pincha o'rmonlar hisobiga kengaytirilgan. Hozirgi davrda ham juda ko'p rivojlanayotgan davlatlarda qishloq xo'jaligi ekstensiv yo'l bilan rivojlanmoqda.

Maydon birligida (1 ga ekin maydonidan) agrotexnika vositalaridan ko'proq foydalanish yoki chorva mollarning ko'proq mahsuldor zotlarini yaratish hisobiga qishloq xo'jalik mahsulotlari etishtirish **intensiv** xo'jalik deb ataladi.

Intensiv xo'jalik rivojlangan davlatlar uchun xos bo'lib, qishloq xo'jaligida sodir bo'lgan «Yashil inqilob» ga asoslanadi. Ushbu davlatlarda asosan tovar qishloq xo'jaligi rivojlangan. Chunki bu davlatlarda qishloq xo'jaligida barcha qo'l mehnatini asosan mashinalar bajaradi. Yuqori sifatli mineral o'g'itlardan foydalaniladi, zararkunandalarga qarshi zaharli kimyoviy dorilardan, chorva mollari kasalliklariga qarshi kurash vositalaridan keng foydalaniladi.

Mexanizatsiyalashtirish, elektrlashtirish va kimyolashtirish qishloq xo'jaligini yanada rivojlantirish va jadallashtirishning asosiy yo'lidir.

Yer qishloq xo'jaligida mehnat majmui va ayni paytda mehnat vositasi bo'lib xizmat qiladi. Shuning uchun yerdan to'g'ri foydalanish va uning hosildorligini saqlash qishloq xo'jaligining muhim vazifalaridan biridir.

Intensiv xo'jalikni barpo qilish uchun erlarni melioratsiya qilish, ya'ni yer holatini yaxshilash ishlarini (sug'orish, zax va botqoqlarni quritish, tuproqqa ohak solish, daraxt o'tkizish va h.k.) olib borish kerak. Bunda kompleks melioratsiya tadbirlari yaxshi natija beradi (shamol va suv eroziyasiga qarshi kurash, tuproq hosildorligini oshirish).

Qishloq xo'jaligida foydalaniladigan erlar qishloq xo'jalik erlari deb ataladi. Qishloq xo'jalik erlari quyidagi tarkibiy qismlardan iborat: xaydaladigan erlar (sug'oriladigan va lalmikor erlar); bog' va uzumzorlar; pichanzorlar va yaylovlar; o'rmonlar, butazorlar va h.k.

Jahonda sug'oriladigan erlar haydaladigan (shudgor qilinadigan) erlarning 15 foizi (230 mln ga) ni tashkil qiladi. Bu ko'rsatkich Xitoyda 30 foiz, Hindistonda 28 foiz, AQSHda 15 foiz, Pokistonda 70 foizni tashkil qiladi.

Qishloq xo'jaligi ikkita katta tarmoqdan iborat: dehqonchilik va chorvachilik. Qishloq xo'jaligi xodimlarining asosiy vazifasi xo'jalik yuritishni jadallashtirish yo'li bilan ekinlar hosildorligini va chorvachilik mahsuldorligini oshirishdir.

O'zbekiston Respublikasining umumiy er maydoni 44890,0 ming gektarni (44,4 mln gektarni tashkil etadi) tashkil etadi. Ana shundan 60 foizdan ko'prog'i qishloq xo'jaligiga tegishli maydonlardir. Qishloq xo'jaligi tasarrufidagi erlarning 3691,5 ming gektari, 10 foizga yaqini haydab ekin ekiladigan erlar, qolgan erlar pichanzor va yaylovlardan iborat. Yaylovlar 22,8 mln. gektarga teng. Bu cho'l yaylovlari sur-qo'ng'ir, qum va qumli tuproqlardan iborat. Bu erlarning taxminan yarmi sug'orilshga yaroqli erlardir. Respublikamizda qishloq xo'jaligiga ajratilgan er maydoni jami 20 473,5 ming gektar, shundan 15 590,7 ming gektari qishloq xo'jaligiga qarashli erlar, 616, 2 ming gektari dehqon va fermer xo'jaliklari erlari, 4 266,6 ming gektari boshqa erlar (qo'riqxonalar, o'rmon xo'jaliklari erlari).

Yaqin o'tmishda mamlakat qishloq xo'jaligi bir tomonlama rivojlantirilgan, "O'zbekiston-mamlakatning asosiy paxta bazasi" shiori amalda edi. Respublikamiz mustaqilligining dastlabki yilidanoq, paxta yakka-hokimligini bartaraf etishga kirishildi va "g'alla mustaqilligi"ni taminlash maqsadida dastur ishlab chiqildi.

Paxta yakkahokimligiga barham berilib, don va boshqa ozuqa ekinlari maydonlari kengaytirildi. 2005 yilda 1,5 mln. ga maydonga boshqoli don ekinlari ekildi. 6,4 mln. t. boshqoli don, jumladan, 5,9 mln. tonnadan ko'proq bug'doy hosili yig'ib olindi. 2012 yil qishloq xo'jalik ekin maydonlari tarkibi quyidagicha: don ekinlari-44,9%, texnik ekinlar-37,8%, sabzavot-poliz ekinlari va kartoshka-8,6%, em-xashak ekinlari-8,7%. Ekinlar tarkibi o'zgardi.

O'zbekistonda mustaqillik yillarida agrar sertorni isloh qilish sohasida bir qator ijobiy natijalarga erishildi. Tarmoqda mulkni davlat tasarrufidan chiqarishga va xususiylashtirishga alohida e'tibor qaratildi. Islohotlarning birinchi bosqichida (1991-1997 yillar) 1006 ta davlat xo'jaliklari tugatilib, ular negizida jamoa xo'jaliklari tashkil etildi. Chorvachilik fermalari, bog' va tokzorlar, kichik er maydonlari hamda issiqxonalar xususiylashtirildi.

Agrar islohotlarning 1998 yildan boshlangan ikkinchi bosqichida Oliy Majlisning

IX sessiyasida (1998 yil 28-30 aprel) O'zbekiston Respublikasining "Er kodeksi to'g'risida"gi, "Qishloq xo'jaligi kooperativlari (shirkat xo'jaliklari) to'g'risida"gi, "Fermer xo'jaliklari to'g'risida"gi, "Dehqon xo'jaliklari to'g'risida"gi Qonunlar qabul qilindi. Bunday huquqiy bazaning yaratilishi iqtisodiy islohotlarni chuqurlashtirishga zamin yaratdi.

Islohotlarning uchinchi bosqichi 2000 yildan boshlandi. Bu bosqichda birinchi navbatda past pentabelli va zarar ko'rib ishlayotgan korxonalarni fermer xo'jaliklariga aylantirish asosida qayta tashki etish mexanizmining joriy etilishi, qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqaruvchilarga xizmat ko'rsatuvchi zamonaviy infratuzilma tizimining barpo etilishi bilan tavsiflanadi. Faqat 2000-2003 yillarda 336 ta, shu jumladan 11 ta tumanda shirkat xo'jaliklari to'liq tugatilib, ular negizida 20 mingdan ortiq fermer xo'jaliklari tashkil etildi.

Ushbu chora-tadbirlarning natijasi o'laroq, 2004 yilda O'zbekistonda faoliyat ko'rsatayotgan fermer xo'jaliklari soni 104 mingga yaqinlashdi (2003 yilda 87,5 ming edi), ularga birlashtirilgan er maydoni 2935,3 ming gektarni tashkil etib (2003 yilda 2148,1 ming ga), bir fermerga to'g'ri keladigan er maydoni 28,2 gektarga etdi. Ayni vaqtda dehqon xo'jaliklarining umumiy soni 4,5 mln. taga, ularga birlashtirilgan er maydoni esa 682,5 ming gektarga etdi. Bugungi kunda yalpi qishloq xo'jaligi mahsulotining 59,7 foizi dehqon xo'jaliklari, 20,4 foizi fermer xo'jaliklari, 19,9 foizi qishloq xo'jaligi korxonalari hissasiga to'g'ri kelmoqda.

Qishloq xo'jaligining moddiy-texnika ta'minotini yaxshilash maqsadida yangi texnika, o'g'it, yoqilg'i va moylash materiallari etqazib berishni yaxshilash bo'yicha davlat dasturi ishlab chiqilgan va u bosqichma-bosqich amalga oshirilmoqda. Jumladan, chet ellardan (AQSh, Germaniya) yuqori mehnat unumdorligiga ega bo'lgan paxta teradigan, g'alla o'radigan (Keys) kombaynlari keltirildi. Ularning ayrim turlari va ehtiyot qismlarini o'zimizda ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi.

O'tkazilayotgan iqtisodiy islohotlardan ko'zda tutilgan bosh maqsad qishloqda haqiqiy mulkdorlar sinfini, er va mahsulotning haqiqiy egalarini shakllantirishdir. Qishloq joylarda tadbirkorlikni rivojlantirish orqali qishloq xo'jalik korxonalarining iqtisodiy samaradorligini oshirish asosiy masalalardan hisoblanadi.

Ilg'or mamlakatlar tajribasiga ko'ra, qishloq xo'jaligining yuqori darajada rivojlanishi avvalo sanoat rivoji bilan bog'liqdir. Ma'lumki, AQSh hamda Evropaning bir qator rivojlangan mamlakatlarida aholining 4-5 foizini tashkil etadigan, zamonaviy texnika va texnologiyaga ega bo'lgan fermer xo'jaliklari o'z xalqini qishloq xo'jaligi mahsulotlari bilan to'liq taminlab qolmasdan ularning bir qismini eksportga ham chiqaradilar.

Hozirgi vaqtda respublikamiz xalq xo'jaligida ish bilan band bo'lgan 3,8 mln. aholining salkam yarmi hamon qishloq xo'jaligi sohasida mehnat qilmoqda. Kelajakda ana shu ortiqcha mehnat resurslarini sanoatga, xizmat ko'rsatish sohasiga jalb etish iqtisodiy siyosatning muhim yo'nalishi bo'lib qolishi lozim.

Qishloq xo'jalik yuritishning-yangi tashkiliy shakllari:

-qishloq xo'jalik korxonalarida-tasarrufida xo'jalik maqsadlarida foydalana oladigan eri bo'lgan, ziroatchilik, chorvachilik huquqiga ega bo'lgan korxonalar;

-Fermer xo'jaligi-uzoq muddat (30-50 yil) ga ijaraga olingan erda qishloq xo'jalik xomashyosi ishlab chiqaruvchi yuridik huquqqa ega tovar xo'jaligi;

-dehqon xo'jaligi-nasldan-naslga o'tuvchi shaxsiy hovli joyida qishloq xo'jalik

mahsuloti etishtirish va sotish huquqiga ega oilaviy mehnatga asoslangan xo'jalik.

Respublikamizda qishloq xo'jalik ishlab chiqarish faoliyatini yanada takomillashtirish asosida, bugungi kunda hayotimizga klaster asosida ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish kirib keldi. Yuqorida aytib o'tilganidek, klasteri ma'lum bir xususiyatlarga ega bo'lgan va mustaqil birlik sifatida qarab chiqilishi mumkin bir nechta bir turli elementlarning yig'indisi yoki birikishi sifatida talqin qilish mumkin.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil, 25 yanvardagi qaroriga muvofiq, respublika hududlarida 16 ta paxta-to'qimachilik klasteri tashkil qilinib, qariyb 159 ming gektardan ortiq ekin maydoni birlashtirilgan. 2019 yilda respublika bo'yicha klaster usulida paxta etishtirishni kamida 52 foizga etkazish uchun 48 ta paxta-to'qimachilik klasterlari tashkil etilishi rejalashtirilgan.

Masalan, mamlakatimizda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini chuqur qayta ishlashni tashkil etish asosida raqobatbardosh tayyor mahsulotlar ishlab chiqarish, shuningdek mazkur sohada unumdorlikni oshirishga qaratilgan islohotlar izchillik bilan amalga oshirilmoqda. Bu borada, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 15 sentyabrdagi "Sirdaryo viloyatida zamonaviy paxtachilik-to'qimachilik klasterini tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida" gi PQ-3279-sonli Qarorining qabul qilinishi muhim o'rin tutdi. Mazkur qarorga asosan paxta xomashyosini etishtirish va qishloq xo'jaligi mahsulotlarining boshqa turlarini ishlab chiqarish, ularni chuqur qayta ishlash va tijorat banklari investitsiyalari hamda kreditlarini, to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarni keng jalb etish hisobiga raqobatbardosh tayyor mahsulotlar ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish bo'yicha zamonaviy klaster "**Bek cluster**" ma'suliyati cheklangan jamiyat shaklidagi qo'shma korxonalar tashkil etildi.

"Bek cluster" MChJ QK tarkibiga quyidagi tashkilotlar kiritildi:

1. Paxta xomashyosi va boshqa qishloq xo'jaligi ekinlarini etishtirish bo'yicha qishloq xo'jaligi tashkilotlari;
2. Paxta xomashyosini qayta ishlash bo'yicha tashkilot;
3. Yog'-moy mahsulotlari ishlab chiqarish bo'yicha tashkilot;
4. To'qimachilik mahsulotlari ishlab chiqarish bo'yicha tashkilot;
5. Tuxum, go'sht va sut ishlab chiqarish hamda qayta ishlash bo'yicha tashkilot (chorvachilik va parrandachilik majmuasi);
6. Sabzavotlar etishtirish bo'yicha tashkilot (zamonaviy issiqxona majmuasi);
7. Qishloq xo'jaligi mahsulotlarini saqlash va qayta ishlash bo'yicha tashkilot.

Bunday ma'suliyati cheklangan jamiyat barcha viloyatlarda shakllantirilib borilmoqda.

4.2. Dehqonchilik tarmog'i

Dehqonchilik-qishloq xo'jaligining ekinlar etishtirish bilan shug'ullanadigan muhim tarmog'i. Dehqonchilikka don xo'jaligi, texnik ekinlar va kartoshka etishtirish, sabzavotchilik, polizchilik, bog'dorchilik va uzumchilik kiradi. Don xo'jaligi aholini don bilan, chorvachilikni esa ozuqa bilan ta'minlaydi. Don ekinlariga bug'doy, javdar, makkajo'xori, suli, arpa, grechka, sholi va dukkakli don ekinlari kiradi. Bug'doy jahon aholisining deyarli yarmi uchun asosiy oziq manbai bo'lib hisoblanadi va don ekinlarining 28 foizini tashkil qiladi. Bug'doy pastroq haroratda o'sa boshlaydi, «qora» sovuqqa birmuncha chidamli, o'sish davri qisqa. Qurg'oqchilikka chidamli emas, ammo

erta o'sa boshlagani va etilish davri qisqa bo'lgani uchun yoz quruq va issiq bo'ladigan rayonlarda ham etishtiriladi.

Bug'doy 70 dan ortiq mamlakatda etishtiriladi, ammo uning 80 foizi asosan quyidagi davlatlarda etishtiriladi: Xitoy, AQSH, Kanada, Argentina, Avstraliya, Hindiston, Rossiya. Eng yirik bug'doy ekiladigan mintaqalar AQSH va Kanada dashtlaridir.

Makkajo'xori ham don, ham oziq sifatida etishtiriladi. Ertapishar o'simlik, 10-12° haroratda o'sa boshlaydi, sovuqqa chidamsiz, sug'orilsa juda yuqori hosil beradi. Jahonda etishtiriladigan donli ekinlarning 25 foizini tashkil qiladi. Makkajo'xori etishtirish bo'yicha AQSH dunyoda birinchi o'rinda turadi. Jahon bozoriga etishtirilgan maxsulotning 10-15 foizi chiqariladi. Makkajo'xori eksport qiladigan davlatlar: AQSH, Kanada, Argentina, Avstraliya, Fransiya. Import qiladigan davlatlar: G'arbiy Yevropa davlatlari, Yaponiya, Rossiya.

Sholi ham insoniyatning yarmi uchun asosiy oziq manbai bo'lib hisoblanadi va jahonda etishtiriladigan don ekinlarida uning salmog'i 25 foizni tashkil qiladi. Suvni ko'p talab qiladi, 12-15° haroratda o'sa boshlaydi, tropik kengliklarda ko'proq ekiladi. Shu sababli, sholining 90 foizi Janubiy va Janubi-SHarqiy hamda Sharqiy Osiyo davlatlarida etishtiriladi. Jahonda etishtiriladigan sholining 38 foizi Xitoyda, 20 foizi Hindistonda ekiladi. Bundan tashqari, Yaponiya, Indoneziya, Bangladesh, Tailand, Filippin davlatlarida ham asosiy don ekini hisoblanadi.

Javdar hozirgi paytda kamroq ekiladi, u sovuqqa, qurg'oqchilikka chidamli, past haroratda o'sa boshlaydi, tez pishadi. Shimoliy o'lkalarda ko'proq ekiladi.

Suli va arpa erta pishadi. Arpa past haroratda o'sa boshlaydi, «qora» sovuqqa chidamli, tez pishadi. Suli ham past haroratda rivojlana boshlaydi, ammo o'sish davri uzoqroq, qurg'oqchilikka chidamsiz. Nordon tuproqlarda ham o'sadi. Shimoliy o'lkalarda arpa sulidan ko'proq ekiladi, chunki «qora» sovuqqa chidamli va tezpishar bo'lganligi uchun qisqa yoz sharoitida pishib etiladi. Arpa shuningdek tog'larda ham ko'p ekiladi.

Tariq birmuncha yuqori haroratda rivojlana boshlaydi, sovuqqa chidamsiz, qurg'oqchilikka chidamli. Quruq dasht, cho'l va chala cho'llarda ko'proq ekiladi.

Grechkaning o'sish davri qisqaroq (70-85 kun), rivojlanish harorati 8°. Shuning uchun kech ekiladi. Asosan o'rmon zonasining janubiy qismida ekiladi. Dukkakli don ekinlariga no'xat, mosh, loviya, yasmiq kiradi.

Sanoatda xom ashyo sifatida ishlatiladigan qishloq xo'jalik ekinlari texnik ekinlar deb ataladi. Texnik ekinlar sanoatni turli tarmoqlariga: to'qimachilik (tolali ekinlar), yog' sanoatiga (moyli ekinlar), qand sanoatiga (shakar moddasi bor ekinlar), oziq-ovqat sanoatining boshqa ba'zi bir tarmoqlariga (choy,), tamaki va farmatsevtika sanoati uchun xom ashyo beradi.

Tolali ekinlar, asosan to'qimachilik sanoati uchun xom ashyo beradi va unga paxta, zig'ir hamda kanop kiradi.

Paxtachilik. Paxta to'qimachilik sanoati uchun asosiy xom ashyo hisoblanadi. Chigit birmuncha yuqori haroratda (15°) unib chiqadi, uzoq rivojlanadi, shonalaydi, gullaydi va ko'sak tugadi. G'o'za 25-30° haroratda yaxshi rivojlanadi. 17-20° haroratda rivojlanishi susayadi. Shuning uchun u issiqsevar va yorug'sevar o'simlik hisoblanadi. Paxta mo'tadil mintaqaning janubiy qismlarida, tropik va subtropik mintaqalarning sug'oriladigan yerlarida yetishtiriladi. Jahonda yiliga 15-17 mln.t. paxta tolasi

etishtiriladi. Asosiy paxta etishtiradigan davlatlar quyidagilar: Xitoy, AQSH, Hindiston, O'zbekiston.

Zig'irchilik. Zig'ir pastroq haroratda o'sa boshlaydi, shuning uchun ham erta ekiladi, o'sish (rivojlanish) davri qisqa. Shu xossalari bilan zig'ir qurg'oqchil hududlarda yaxshi moslashgan bo'lib, tuproq qatlamidagi bahorda to'plangan namdan foydalanib, quruqroq mavsum boshlanguncha o'z taraqqiyotini tugallay oladi. Ammo ushbu xossalari uni shimoliy rayonlarda ham keng tarqalishiga imkon beradi. Yoz salqin, yomg'irli va bulutli bo'ladigan rayonlardagina zig'ir yaxshi sifatli tola beradi va hosili yuqori bo'ladi. Bunday rayonlarda zig'irning poyasi uzun va shoxlamaydigan navlari ekiladi. Dasht zonasining yoz quruq va issiq keladigan joylarida esa zig'irning poyasi kalta va sershox navlari ekiladi, bu navlardan asosan moy olinadi.

O'rmon zonasida, ya'ni namgarchilik yuqori bo'lgan shimol va g'arbda zig'ir juda yuqori hosil beradi. Eng shimoldagi rayonlarda zig'irdan yuqori sifatli tola olinadi. Zig'ir asosan qumoq tuproqlarda yaxshi rivojlanadi.

Kanopchilik. Kanop tolasidan arqon, kanop, dag'al gazlama tayyorlanadi. Ushbu o'simlikning geografik tarqalishi juda keng. Zig'ir kabi kanop ham turli iqlim mintaqalarida etishtiriladi. Kanopning shimoliy va janubiy navlari bor. Shimoliy navlari o'rmon dasht zonasida ko'proq ekiladi. Ushbu joylarda yog'in nisbatan ko'p va kanop o'simligi sevadigan qumoq tuproqlar ko'proq tarqalgan (Masalan, O'rta Rossiya va Volga bo'yi qirlari). Kanopning janubiy navi mo'tadil mintaqaning janubida va subtropik mintaqada keng tarqalgan (Markaziy Osiyo va Kavkaz davlatlarida va h.k.)

Kauchuk (kau-daraxt, uchu-oqish, tupi tilida) tanasidan juda ko'p tabiiy kauchuk olinadigan, sharbati (lateks) bor daraxtdir (geveya, gvayula va h.k.). Tabiiy kauchukning asosiy qismi Janubi-Sharqiy Osiyo davlatlarida (Malayziya, Indoneziya, Tailand) etishtiriladi.

Moyli ekinlar. Moyli ekinlarga paxta, zig'ir, kungaboqar, serept gorchisasi, soya, rijik, kunjut, tung va zaytun daraxti, araxis kiradi. Bir qancha ekinlar faqat moy olish uchun ekiladi. Ekinlarning moyi turli maqsadlarda ishlatiladi. Moyli ekinlarning chiqindisi (kunjarasi) chorva mollari uchun to'yimli oziqa bo'lib hisoblanadi.

Kungaboqar Rossiya va Ukrainada ko'proq ekiladi. Bir oz issiqsevar, qurg'oqchilikka chidamli, yog'ingarchilik kamroq bo'ladigan rayonlarda yetishtirsa bo'ladi. Jahonda kungaboqar yetishtirish bo'yicha Rossiya yetakchi o'rinda.

Soya etishtirish bo'yicha jahonda AQSH birinchi o'rinda turadi, asosan moy olish uchun ekiladi. Araxis yetishtirish bo'yicha Hindiston yetakchi bo'lib, asosan moy olish uchun ekiladi, shuning uchun bu davlat araxis moyi ishlab chiqarish bo'yicha ham jahonda yetakchi. Zaytun daraxtidan yog' olish bo'yicha Italiya birinchi o'rinda. Kunjut issiqtalab bo'lib, Markaziy Osiyo va Kavkaz davlatlarida ko'proq ekiladi. Ovqatbop yuqori sifatli moy beradi.

Shakar olinadigan o'simliklar. Bunday o'simliklarga shakarqamish va qand lavlagi kiradi. Shakarqamish tropik mintaqada ko'proq etishtiriladi (Markaziy Amerika, Janubiy Osiyo). Jahonda shakarqamish etishtirish bo'yicha Braziliya (250 mln t), Hindiston (170 mln t), Kuba (70 mln t), Xitoy (50 mln t) va Meksika (40 mln t) yetakchi o'rinlarda turadi.

Qand lavlagi asosan shimoliy mo'tadil mintaqada etishtiriladi (Shimoliy Amerika, Yevropa). Qand lavlagi yetishtirish bo'yicha quyidagi davlatlar etakchi: Ukraina (45 mln t), Rossiya (30 mln t), Fransiya (30 mln. t), Polsha (26 mln. t), AQSH (23 mln. t).

Tamakichilik mo‘tadil mintaqaning janubiy qismi va tropik mintaqalarda rivojlangan (Lotin Amerikasi, Markaziy Osiyo, Janubiy va Janubi-G‘arbiy Osiyo davlatlari).

Choy subtropik va tropik mintaqalarda yetishtiriladi (Hindiston, Xitoy, SHriLanka, Indoneziya va h.k.).

Kartoshka yetishtirish. Kartoshka asosan mo‘tadil mintaqada yetishtiriladi (Shimoliy Amerika va Yevropa davlatlari). Kartoshka yetishtirish bo‘yicha Rossiya, Polsha, Xitoy yetakchi o‘rinlarda turadi.

Bog‘dorchilik mo‘tadil, subtropik va tropik mintaqalarda ko‘proq tarqalgan va tabiiy sharoitga qarab turli xil mevalar etishtiriladi. Uzum etishtirishda Italiya, banan, apelsin va limon yetishtirishda Braziliya, apelsin va limon yetishtirishda AQSH, mandarin yetishtirishda Yaponiya birinchi o‘rinda turadi.

Sabzavot ekinlariga sabzi, piyoz, turp, sholg‘om, pomidor, qalampir va boshqalar kiradi. Barcha davlatlarda shahar atrofida yaxshi rivojlangan.

Poliz ekinlariga qovun, tarvuz, handalak, qovoq, bodring kiradi. Bularning hammasi (bodringdan tashqari) issiqsevar ekin hisoblanadi va asosan mo‘tadil mintaqaning janubiy qismida, subtropik va tropik mintaqalarda yetishtiriladi. Afrikaning janubiy tropik mintaqalarida yovvoyi tarvuzlar etishtiriladi.

Demak, dehqonchilikda tuproq iqlim sharoiti juda muhim omil bo‘lib hisoblanar ekan. Ekinlarning rivojlanishiga, hosildorligiga yorug‘lik, issiqlik va namlikning yetarli bo‘lishi katta ta‘sir ko‘rsatadi. O‘simliklarning har bir turi $+10^{\circ}$ haroratdan yuqori bo‘lgan o‘rtacha sutkalik haroratning ma‘lum miqdorini va kerakli namlik olishi kerak.

Dehqonchilik O‘zbekiston qishloq xo‘jaligining etakchi tarmog‘i bo‘lib unda qishloq xo‘jaligi yalpi mahsulotining 53,2 foizi yaratiladi. Mamlakatimiz tabiiy sharoitining o‘ziga xosligi shundaki, uning turli hudud va mintaqalarida sug‘orma va lalmikor dehqonchilik bilan shug‘ullanish imkoniyatining mavjudligidir. Adir zonalarida lalmikor dehqonchilik (bug‘doy, arpa, no‘xat, kunjut, zig‘ir, ozuqabop ekinlar, bog‘dorchilik) qilinadi.

Sug‘orma dehqonchilikda lalmikor dehqonchilikka nisbatan 3-5 marta ko‘proq hosil olinadi va erdan samarali foydalanishni ta‘minlaydi. Respublikamizda dehqonchilik yalpi mahsulotining 98,5 foizini sug‘orma dehqonchilikdan olinadi. Sug‘oriladigan erlarga asosan texnika ekinlari (paxta, kanop, tamaki qand lavlagi), don ekinlari (bug‘doy, sholi, makkajo‘xori, dukkakli don ekinlari), sabzavot, kartoshka, poliz ekinlari, uzum va meva etishtiriladi. O‘zbekistonda sug‘oriladigan erlar maydoni XX asr davomida muntazam oshib kelgan. Agar 1914 yilda sug‘oriladigan erlar Respublikamizda 1,8 mln. gektarni tashkil etgan bo‘lsa, Mirzacho‘l, Qarshi, Jizzax, O‘rtacho‘l, Surxon-Sherobod cho‘llarining o‘zlashtirilishi va Markaziy Farg‘onada yangi erlar ochilishi bilan ayni paytda 4,2 mln. gektardan oshdi.

Paxtachilik-Respublika qishloq xo‘jaligining asosiy tarmog‘idir. Uning mamlakat iqtisodiyotida ahamiyati juda katta bo‘lib asosiy valyuta tushumlari shu sohaga to‘g‘ri keladi. Paxtachilikning pirovard asosiy mahsuloti – paxta tolasi va paxta moyidir. 1 tonna paxta xom ashyosidan o‘rtacha 320-350 kg tola (3500 m² gazlama), 10 kg momiq, 620 kg chigit olinadi. O‘z navbatida 620 kg chigitdan 110 kg moy, 225 kg kunjara, 175 kg shulxa 35 kg lint, 30 kg tuk (delint) chiqadi. Umuman paxtadan sanoat usulida 1200 dan ortiq mahsulotlar ishlab chiqarish mumkin.

O'zbekistonning barcha mintaqalarida vegetatsiya davrining uzoqliligi o'rta tolali g'o'zani, Buxoro, Surxondaryo va Qashqadaryo viloyatlarida ingichka tolali g'o'zani etishtirish imkonini beradi.

Respublikamiz mustaqillikka erishgandan so'ng O'zbekiston hukumati paxta yakka hokimligini bartaraf etishga katta ahamiyat bera boshladi. Birinchi navbatda ekin maydonlarining tarkibi o'zgartirildi. 1991 yildan boshlab paxta maydonlari qisqartirilib ular o'rniga g'alla, sabzavot, poliz va boshqa ekinlar ekila boshladi. Shuningdek, paxtachilik sohasidagi asosiy vazifa-respublikada "paxta-beda-g'alla", "paxta-g'alla" almashlab ekishni joriy etish va o'rtacha hosildorlikni 30-35 sentnerga etkazish va paxtadan tola chiqishini esa 33 foizgacha oshirish dolzarb vazifa qilib qo'yilgan.

Mutaxassislarining hisob-kitoblariga qaraganda, birgina mineral o'g'itning o'zi g'o'za hosildorligini 40 foizgacha oshiradi. Shuning uchun ham g'o'za maydonlarida turli xil mineral va organik o'g'itni ishlatish, gerbitsid, pestitsid, defoliantlarning ilmiy asoslangan me'yorlarini qo'llash rivojlanishning hozirgi bosqichida ayniqsa dolzarbdir.

Kanopchilik-Respublikada 1936 yildan boshlangan. Shu yilda Toshkent viloyatining Quyi Chirchiq tumanida 6980 ga maydonga kanop ekildi, 19,7 s\ga hosil olindi va 13,8 ming tonna kanop poyasi tayyorlandi. 1937 yildan Toshkent viloyatining Yuqori Chirchiq tumani, 1950-1956 yillarda Surxondaryo, Samarqand viloyatlari va Qoraqalpog'istondagi xo'jaliklarda ham kanop etishtirish yo'lga qo'yildi. 1971 yilda Toshkent viloyatining Yuqori Chirchiq, O'rta Chirchiq, Oqqo'rg'on, Bo'stonliq va Quyi Chirchiq tumanlarida ekilib, respublikada eng yuqori marra-360 ming tonna kanop poyasi yetishtirildi. 1972 yildan kanop maydonlari qisqarib bordi. Hozir asosan Yuqori va Quyi Chirchiq tumanlarida ekilib, yiliga o'rtacha 6,5 ming tonna kanop poyasi etishtiriladi. Poyasidan olinadigan toladan gazlama, o'rov materiallari, qop, brezent, kanop arqon, kanop ip tayyorlanadi. Yetishtirilgan kanop poyasi "Toshkentkanop-sanoatsotish" uyushmasi tizimidagi kanop (lub) zavodlarida qayta ishlanib, kanop tolasi olinadi. Ayni paytda ushbu uyushmaga qarashli 6 ta lub zavodlari faoliyat ko'rsatmoqda.

Tamakchilik-qishloq xo'jaligining serdaromad sohasi bo'lib unga asosan Samarqand viloyatining Urgut tumani ixtisoslashgan. Tamaki qisman Qashqadaryo viloyatining Kitob, Shahrisabz va Yakkabog' tumanlarida ham ekiladi. 1995 yildan boshlab jahonning ko'plab sigareta ishlab chiqaruvchi kompaniyalari katta ehtiyoj sezadigan Virjiniya, Parley navlari, xushbo'y turk va bolgar tamakilari ham ekilmoqda. Etishtirilgan tamaki Urgut tamaki fermentlash fabrikasida qayta ishlanadi. Toshkent va Samarqand sigareta fabrikalarini xom ashyo bilan ta'minlaydi. Samarqandda Buyuk Britaniyaning "British Ameriken Tobakko" kompaniyasi bilan hamkorlikda qurilgan (1996) yangi tamaki fabrikasi "O'zBAT aksiyadorlik jamiyati" ham mahalliy xom ashyo asosida ishlaydi.

G'allachilik. O'zbekiston azal-azaldan aholisini don, un va un mahsulotlariga bo'lgan ehtiyojini o'z ichki imkoniyatlari hisobiga qondirib kelgan va bug'doy etishtirishda yangi-yangi serhosil navlar yaratib, katta tajriba orttirgan mamlakatlardan biridir. Biroq sobiq Ittifoq davrida bug'doy va arpa maydonlari keskin qisqarib bordi, ular sug'oriladigan zonadan siqib chiqarilib asosan ekstensiv rivojlanishga ega bo'lgan lalmikor hududlarda yetishtirildi. Ikkinchi jahon urushidan oldin bug'doy va arpa qariyb 1,5 mln ga erga ekilgan (1940 y). Bug'doy va arpa barcha g'alla ekinlari maydonining 90 foizdan ortiqrog'ini tashkil etar edi. 1970 yilda 640 ming ga bug'doy va 387,4 ming ga

arpa ekildi, hosildorlik 8,5 s/ga, yalpi hosil 1 mln tonnani tashkil etdi. 2013 yil 7,8 mln tonna g'alla etishtirildi.

Makkajo'xorichilik. O'zbekistonda XX asrning ikkinchi yarmidan rivojlana boshladi. Respublikaning tuproq-iqlim sharoitiga ko'ra bahorda va ikkinchi marotaba ekinzorlardan bo'shagan erlarga yozda ekiladi. Uni odatda, don olish va chorva mollariga ozuqa sifatida eqishadi. O'zbekistonda makkajo'xori keng tarqalgan ekin. U barcha viloyatlarda (sug'oriladigan maydonlarda) ekiladi. Ilg'or xo'jaliklarda har gekardan 50-60 sentner don, 1300-1400 sentner ko'k poya olinadi. 1998 yilda mamlakatda 140,5 ming tonnadan ko'p makkajo'xori doni yetishtirilgan.

Makkajo'xori bilan birga katta maydonlarda **oq jo'xopi** (doni va silos hamda ko'k poyasi uchun) ham ekiladi. Oq jo'xori ko'p hollarda Qoraqalpog'iston Respublikasi, Xorazm, Buxoro viloyatlari hamda Markaziy Farg'onaning sho'rxok erlarida ekiladi (20-30 s\ga don, 650 s\ga ko'k poya).

Sholikorlik. O'zbekiston g'allachiligida sholikorlik ham muhim o'rin tutadi. Sholi qimmatli oziq-ovqat ekinidir. Garchi O'zbekiston suv resurslari bilan yaxshi ta'minlangan bo'lmasada, uning ayrim daryo qayirlarida sholikorlik yaxshi rivojlangan. Sholi asosan suv ichida o'sadi, etiladi. Sholi o'simligi sho'rxok tuproqlarni yoqtiradi. Ayni paytda issiqsevar bo'lgan mazkur ekin Amudaryo, Sirdaryo, Surxondaryo va boshqa yirik daryolar qayirlarida yaxshi hosil beradi. U ayniqsa, Amudaryo etaklarida ko'p etishtiriladi. Xorazm viloyatiga respublikamiz sholi ekin maydonlarining va yalpi hosilining 43,2 foizi, Qoraqalpog'iston respublikasiga 37 foizi to'g'ri keladi. Shuningdek, sholi Toshkent, Sirdaryo, Surxondaryo, Andijon, Namangan viloyatlarida ham keng maydonlarda etishtiriladi.

Kartoshka, sabzavot, poliz ekinlari. Respublikaning iqlimi, unumdor tuprog'i, sug'orma dehqonchilik sharoitlari sabzavot, poliz ekinlari va kartoshkadan hosil olishga imkon beradi. Bu tarmoqda sabzi, piyoz, lavlagi, sholg'om, turp, pomidor, karam, bodring, sarimsoq, baqlajon, qovun, tarvuz, qovoq, bargli sabzavotlar (kashnich, ukrop, petrushka va b.), kartoshka ekiladi.

O'zbekistonda sabzavot va polizchilik qishloq xo'jaligining qadimiy tarmog'idir. Asrlar davomida mamlakat sabzavot va polizchiligida ekinlarning tur tarkibi boyib bordi. Masalan, 19 asrning 2 yarmidan Rossiya orqali pomidor, kartoshka, gulkaram, chuchuk (bolgar) qalampir, Xitoydan esa rediska va poliz ekinlarining ayrim turlari kirib keldi va asosiy ekinlar qatoridan joy oldi.

Ayni paytda O'zbekistonda har yili o'rtacha 5,0-5,5 mln tonna sabzavot va poliz ekinlari etishtiriladi. Sabzavot mahsulotlari etishtirishda Toshkent viloyati (716,5 ming t), Samarqand (625,0 ming t) va Andijon viloyatlari (461,7 ming t) etakchi. Qoraqalpog'iston Respublikasi va Navoiy viloyatlariga esa mamlakatda yetishtirilgan sabzavotlarning mos holda 1,4 va 2,4 foizi to'g'ri kelgan (2005 y). Polizchilik Sirdaryo (109,9 ming t) va Jizzax viloyatlarida (107,4 ming t) eng yaxshi rivojlangan. Umuman olganda, O'zbekistonda yetishtirilgan poliz mahsulotlarining 1/3 qismidan ortiqrog'i Mirzacho'l iqtisodiy rayoniga to'g'ri keladi.

Kartoshka hosili bo'yicha Samarqand viloyati Respublikada 1-o'rinda turadi. 2005 yilda mamlakatda yetishtirilgan kartoshkaning 22,6 foizi (208,7 ming t) mazkur viloyat hissasiga to'g'ri kelgan. Shuningdek, Toshkent (15,5 %), Farg'ona (10,6 %), Surxondaryo viloyatlarida (9,4 %) ham kartoshka nisbatan ko'p ekiladi.

Mevachilik va uzumchilik. O'zbekistonning agroiklim resurslari har qanday meva va uzum donasining qandlilik darajasini oshirishga qodir. Shuning uchun serquyosh diyorumizda etishtiriladigan turli mevalar va uzum navlari shirin-shakar, o'ta lazmatli bo'ladi.

6-jadval. Ishlab chiqarilgan qishloq xo'jaligi mahsulotlarining xo'jaliklar toifalari bo'yicha taqsimlanishi

Xo'jalik toifalari	Ishlab chiqarilgan mahsulotlar foizda
Dehqon (shaxsiy yordamchi) xo'jaliklar	70,0
Fermer xo'jaliklari	27,3
Qishloq xo'jaligi faoliyatini amalga oshiruvchi tashkilotlar	2,7

7-jadval. Dehqonchilik mahsulotlarini ishlab chiqarish barcha toifadagi xo'jaliklarda

Dehqonchilik mahsulotlari	Ming.t.
Don ekinlari	6375,4
Kartoshka	2750,1
Sabzavotlar	9635,1
Poliz	1904,9
Mevalar va rezavorlar	2589,7
Uzum	1564,5

O'zbekiston hududida meva daraxtlari haqidagi dastlabki ma'lumotlar miloddan avvalgi bir ming yillik o'rtalariga to'g'ri keladi. Asrlar davomida xalq seleksiyasi asosida shaftoli, o'rik, olma, yong'oq, bodom, anor, tut hamda tokning juda sarxil navlari yaratilgan. XX asr boshlarida hozirgi O'zbekiston hududida 24 ming ga bog', 30,6 ming ga tokzor bo'lgan. Respublika bog'larida meva va rezavor meva beradigan 20 turga mansub daraxt, buta va o't o'simliklar o'stiriladi.

Urug'li meva daraxtlari (olma, nok, behi), danakli meva daraxtlari (o'rik, shaftoli, olxo'ri, gilos, olcha), subtropik o'simliklar (anor, anjir), yong'oq mevalilar (yong'oq, pista, bodom), rezavor mevalilar (qulupnay, malina, smarodina (qoraqat)) asosiy o'rinni egallaydi.

Tokchilik qadimdan Samarqand, Toshkent viloyatlari va Farg'ona vodiysida taraqqiy etgan. Mevachilikda Andijon (20 %), Samarqand, Namangan, Farg'ona, Toshkent (11-12 %) viloyatlarining, uzumchilikda esa Samarqand (27 %) viloyatining salmog'i kattadir. Mamlakatimizning janubiy mintaqalarida, xususan Surxondaryo viloyatida subtropik va sitrus mevalar etishtiriladi.

Respublikamiz qishloq xo'jaligi mahsulotlari ishlab chiqarish hajmida dehqonchilik-53,2 % ulushni tashkil etadi. Dehqonchilik salohiyatini quyidagi jadvallardan ham ko'rishimiz mumkin (**6-7-jadvallar**).

2018 yil 2,3 mln t. paxta xom ashyosi olindi. Shundan 96,2% fermer xo'jaliklariga, 3,8% boshqa toifadagi xo'jaliklarda. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 19 sentyabrdagi "Paxta to'qimachilik mahsulotini yanada rivojlantirish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida" gi qarori bilan 2019 yilda paxta to'qimachilari klasteri 300 ming gektar ekin maydonga va soni 44 taga ko'paydi.

4.3. Chorvachilik tarmog'i

Chorvachilik qishloq xo'jaligining chorvachilik mahsulotlari etishtirish maqsadida chorva mollarini urchitish bilan shug'ullanadigan tarmog'i. Chorvachilikning asosiy mahsuloti go'sht, sut, tuxum, jun, teri va mo'ynadir. Chorvachilik quyidagi tarmoqlardan iborat: qoramolchilik, qo'ychilik, echkichilik, cho'chqachilik, yilqichilik, parrandachilik, asalarichilik, pillachilik, baliqchilik va darrandachilik.

Qoramolchilik. O'rmon va o'rmon-dasht zonalarida sersut qoramol boqiladi, chunki bu erlarda yem-xashak ko'p. Dasht va pampalarda sut-go'sht qoramolchiligi rivojlangan. Bu yerlarda mollar tabiiy yaylovlarda boqiladi, yaylovlarda o'tlar qurib qolgandan keyin molxonalarda boqiladi. Quruq dasht, chala cho'l va cho'llarda go'sht beradigan mollar boqiladi.

Jahonda qoramollarning soni 1,3 mlrd ga yaqin bo'lib, ularning soni bo'yicha jahonda Hindiston, AQSH, Rossiya va Braziliya yetakchi. AQSH, Argentina va Avstraliyada qoramolchilikka ixtisoslashgan hududlar vujudga kelgan. Ushbu hududlarda eksport qilinadigan go'shtlar yetishtiriladi (masalan, Argentinada Pampa rayoni).

Jahonda qo'ylar soni 1,2 mlrd ga yaqin. Qo'ychilik dasht, chala cho'l, cho'l va tog'larda rivojlangan. SHimoliy rayonlarda qo'ylar teri va go'sht etishtirish uchun, janubiy rayonlarda mayin jun olish uchun, cho'l va chala cho'llarda dag'al jun va qorako'l teri olish uchun boqiladi. Subtropik va tropik qumli cho'llarda (O'zbekiston, Turkmaniston, Eron, Afg'oniston va boshqalar) qorako'l qo'ylari boqiladi.

Avstraliya qo'ylar soni bo'yicha jahonda birinchi o'rinda turadi (165 mln bosh), Xitoy (110 mln bosh), Yangi Zelandiya (85 mln bosh), Rossiya (58 mln bosh). Bu mamlakatda yirik qo'ychilik stansiyalari tashkil qilingan. Ular 10 ming va hatto 100 minglab ga maydonni egallaydi va bu stansiyalarning har birida 50-100 ming boshgacha mayin junli «Merinos» qo'ylari boqiladi. Jahondagi qo'ylar sonining yarmi rivojlanayotgan mamlakatlarga to'g'ri keladi (Turkiya, Eron, Tojikiston, Afg'oniston, Efiopiya, Sudan va boshqalar).

Jahonda cho'chqalar bosh soni 900 mln. Cho'chqachilik eng mahsuldor va tez ko'payadigan tarmoq bo'lib, bu sohada Xitoy jahonda yetakchi o'rinda turadi. Keyingi o'rinlarda AQSH, Braziliya, Yevropaning asosiy yirik davlatlari.

Yilqichilik va tuyachilik. Cho'l, chala cho'l va tog'larda rivojlangan. Otlardan juda uzoq davr mobaynida asosiy transport vositasi sifatida foydalanib kelindi. Hozirgi davrda esa sport maqsadlarida hamda go'shti va suti (qimiz) uchun boqiladi. Tuyachilik asosan cho'l rayonlarida (Afrika va Osiyo cho'llari) rivojlangan. Hozirgi paytda ular asosan go'shti, suti va juni uchun boqiladi.

Bug'uchilik asosan shimoliy o'lkalarda rivojlangan. Go'sht va terisi uchun boqiladi, transport maqsadlarida ham foydalaniladi. Evrosiyo va SHimoliy Amerikaning qutbiy o'lkalarida tarqalgan.

Parrandachilik cho'chqachilikka o'xshab chorvachilikning sermahsul tarmog'i hisoblanadi. Asosan go'sht va tuxum etishtirib beradi. Yirik shaharlar atrofida rivojlantiriladi.

Darrandachilik deganda yovvoyi hayvonlarni go'shti, terisi, shoxi va mo'ynasi uchun ko'paytirish tushuniladi. Hozirgi paytda kumush rangli qora tulki (shimoliy rayonlarda), havo rangli shimol tulkisi, nutriya va norka ko'paytirilmoqda.

Ipakchilik (pillachilik). Shoyi beradigan ipak qurti boqishga asoslangan. Markaziy Osiyo davlatlarida tut bargini iste'mol qiladigan, Osiyo davlatlarida (Xitoy) esa eman daraxti bargini iste'mol qiladigan ipak qurti boqiladi.

Asalarichilik, o'rmon, o'rmon-dashtlarda va tog'larda rivojlangan. O'tloq, dasht o'tlari, bargli daraxtlar (tol, zarang, terak, tokterak, lipa) asalarichilik uchun oziqa manbai bo'lib hisoblanadi.

Baliqchilik. Dengiz, daryo, ko'l va sun'iy suv havzalari baliqchiligi ajratiladi. Yiliga okeanlardan 100 mln tonnadan ortiqroq baliq tutiladi. Dunyo okeanida uchta baliq ovlash zonasi ajratiladi:

- a) shimoliy (30° sh.k. dan shimolda);
- b) tropik (30° sh.k.-30° j.k.);
- v) janubiy (30° j.k. janubda).

Asosiy maxsulotni shimoliy zona beradi.

Baliqchilik xo'jalikning eng qadimiy tarmoqlaridan biri. Baliqchilik bo'yicha okeanlar orasida Tinch (okeanlarda ovlanadigan baliqning 66 %) okean, dengizlar orasida esa Norvegiya, Bering, Oxota, Yapon dengizlari peshqadamlik qiladi. Davlatlar orasida esa Xitoy (jahon baliq ovlash hajmining 1\3 qismi to'g'ri keladi), Indoneziya, Hindiston kabi davlatlar yetakchi hisoblanadi.

O'zbekiston-chorvachilikning qadimiy markazlaridan biri. Chorvachilik yalpi qishloq xo'jaligi mahsuloti hissasida-46,8 % tashkil etadi. Respublikaning qulay tabiiy va iqlimiy sharoitlari hamda hosildor tuprog'i chorvachilikni rivojlantirish uchun mos. O'zbekistonning sug'oriladigan erlari, bepoyon qir-adirlari, dashtu-cho'l hamda tog' oldi yaylovlari chorvachilikni rivojlantirish uchun o'ta qulay. Sug'oriladigan erlarda asosan qoramolchilik, pillachilik, cho'chqachilik, parrandachilik rivojlangan bo'lsa, qir-adirlar, cho'l va tog' oldi yaylovlarida esa qo'ychilik (qorako'lchilik), echkichilik, yilqichilik, tuyachilik, suv havzalarida esa baliqchilik rivojlangan. Chorvachilikdan keladigan daromad doimiy ravishda o'sib bormoqda (**8-9-jadvallar**).

8-jadval. Chorvachilik mahsulotlarini ishlab chiqarish barcha toifadagi xo'jaliklarda (2018 yil)

Go'sht	2417,4 ming tonna
Sut	10480,7 ming tonna
Tuxum	7360,5 mln dona
Qorako'l teri	1082,6 ming dona
Jun	35,0 ming tonna
Pilla	17,9 ming tonna

9-jadval. Chorva soni barcha toifadagi xo'jaliklarda (2018 yil)

Yirik shoxli qoramollar	12726,6 ming bosh
Shundan sigirlar	4522,2 ming bosh
Qo'y va echkilar	21287,4 ming bosh
Parranda	81538,9 ming bosh

Qoramolchilik - respublika chorvachiligining etakchi tarmoqlaridan biri. U respublikada etishtiriladigan go'shtning to'rtidan uch qismini va sutning deyarli

hammasini beradi. Mamlakatda qoramolchilikning sut, sut-go'sht, go'sht, go'sht-sut yo'nalishlari rivojlangan. Sut va sut-go'sht yo'nalishidagi qoramolchilik yirik shahar atrofi xo'jaliklarida hamda yaqinda o'zlashtirilgan mintaqalarda, go'sht-sut, go'sht yo'nalishidagi qoramol zotlari esa tog' va tog'oldi mintaqalarida nisbatan ko'proq boqiladi.

Hozirda Respublikamizda 12726,6 ming bosh qoramollar boqilmoqda. Shularning 35,5 foizi yoki 4522,2 ming boshi sog'in sigirlardir. O'zbekiston mintaqalarida qoramolchilikning hududiy joylashishi bir xilda emas. Eng ko'p qoramollar Samarqand va Qashqadaryo viloyatlariga to'g'ri keladi. Jumladan, mamlakatdagi jami qoramollarining 14,9 foizi Samarqand, 10,7 foizi Qashqadaryo viloyatida boqiladi.

Qo'ychilik va echkichilik. Respublikada qorako'l, hisori va jaydari qo'ylar ko'p boqiladi. Ularning soni echkilarni ham qo'shib hisoblaganda 21287,4 ming boshdan ko'p. Shundan yarmidan ortig'i qorako'l qo'ylaridir.

Qorako'l qo'y zoti respublika qo'ychiligining faxri hisoblanib, u mamlakat eksportida alohida o'rin tutadi. Qorako'l qo'ylari ko'p xil tovlanadigan sifatli qorako'l terisi, go'shti hamda jun olish uchun katta-katta cho'l yaylovlarida boqiladi. Qorako'l qo'y zoti Zarafshon vohasida yashagan chorvadorlar yaratgan zot hisoblanadi.

Hozir Janubiy Afrika (Namibiya), Afg'oniston, Rossiya (Qalmaq Respublikasi), Moldova va Markaziy Osiyoning boshqa davlatlarida boqilayotgan qorako'l qo'ylarining asl vatani O'zbekistondir. Mamlakatimizda qorako'l qo'ylari boqiladigan asosiy yaylovlar - Qizilqum, Qarshi va Ustyurt cho'llaridir, qisman tog' oldi mintaqalaridir. Umuman olganda, O'zbekistonda Toshkent va Farg'ona vodiysidan tashqari barcha mintaqalarda qorako'l qo'ylari boqiladi.

Respublikada go'sht va jun etishtirish maqsadida dag'al jun va go'sht-yog' beruvchi hisori va jaydari qo'y zotlari boqiladi. Mamlakat qo'ychiligi ayniqsa, go'sht etishtirish bo'yicha ancha mahsuldor. Dumbali hisori qo'ylar asosan tog' va tog' oldi mintaqalarida (Surxondaryo, Qashqadaryo va Jizzax viloyatlarida) boqiladi. Hisori qo'chqorlardan har birining tirik vazni 190 kg. ga yetib, sof 140-150 kg. gacha go'sht-yog' beradi.

Echkichilik go'sht, serqaymoq va shifobaxsh sut, jun, teri hamda tivit uchun boqiladi. Mamlakat echkichiligida serjun angor, tivitli Orenburg, jundor O'zbekiston zotlari keng tarqalgan. O'zbekistonda yiliga 60-85 t echki juni, 40-45 t. tivit, 15-20 ming dona echki terisi tayyorlanadi.

Echki ob-havoning noqulay sharoitlariga chidamli. Echki asosan respublikamizning baland tog'li va tog' oldi zonalarida boqiladi. Echkichilik Surxondaryo, Qashqadaryo, Namangan, Samarqand viloyatlarida rivojlangan.

Cho'chqachilik asosan rusiyzabon aholi yashaydigan shaharlar va ularning atrofi hamda g'allachilik mintaqalarida nisbatan rivojlangan. Cho'chqachilik Markaziy (O'rta) Osiyoda Rossiya imperiyasi bosib olgandan keyin vujudga keldi.

Cho'chqa go'shtidan kolbasa ishlab chiqarishda foydalaniladi. Yilda har ona cho'chqadan 18-20 tagacha cho'chqa bolasi olinadi. Ularni bo'rdoqiga bogib 1,5-2,0 t go'sht olish mumkin. O'zbekistonda cho'chqalarning Yirik oq, Landras, Shimoliy Kavkaz va Dyurok zotlari boqiladi. Cho'chqachilik Toshkent (27,2 ming bosh), Navoiy (15,4 ming bosh) va Samarqand (10,3 ming bosh) viloyatlarida yaxshi taraqqiy etgan. Mazkur viloyatlarga O'zbekistondagi jami cho'chqalarning 60,9 foizi boqilmoqda.

Yilqichilik xalq xo'jaligida muhim ahamiyatga ega. Otlarning eng asosiy mahsuldorligi ularning ish layoqati bilan belgilanadi. Sut, go'sht, teri va boshqalar esa ulardan olinadigan qo'shimcha mahsulotlardir. Qorabayir Markaziy Osiyo, jumladan O'zbekistondagi asosiy mahalliy ot zotidir. Bu otdan minishga, yuk tashishda, harbiy ishlarda, qishloq xo'jaligi ishlarida, sport musobaqalari (ayniqsa ko'pkari) da va go'sht-sut ishlab chiqarishda foydalaniladi.

Tuyachilik. Tuyalar miloddan 2000 yilcha ilgari xonakilashtirilgan. Ularning bir o'rkachli (dromedar) va ikki o'rkachli (baktriya) turlari mavjud. Tuyachilik cho'l, chalacho'l va quruq dasht zonalarida mavjud. Tuyachilik O'zbekistonda Qoraqalpog'iston Respublikasi, Navoiy, Buxoro va Qashqadaryo viloyatlarida yaxshi rivojlangan. Tuyalardan asosan ulov sifatida (200-400 kg yuk ko'taradi), shuningdek, go'sht, sut va jun tayyorlashda foydalaniladi. O'rtacha bir bosh tuya 300-350 kg go'sht, sog'in davridagi har bir biyadan 1500-5300 kg sut olish mumkin. Bir o'rkachli tuyalardan 2-4 kg, ikki o'rkachlilaridan 5-10 kg jun olish mumkin. Tuya juni to'qimachilik sanoati va gilamchilik uchun xom ashyo hisoblanadi. Tuya junining 75 foizini tivit tashkil qiladi.

Parrandachilik ham tez ko'payadigan va serdaromad tarmoqdir (tovuq yetti xazinaning biri). Bu tarmoq keyingi davrda Respublikaning barcha mintaqalarida asosan shaxsiy va fermer xo'jaliklarda tez rivojlanib bormoqda. Parrandalar-81538,9 ming boshni tashkil etadi.

Pillachilik. Qishloq xo'jaligining qadimiy va istiqbolli tarmoqlaridan biri bo'lgan pillachilik ham mamlakatimiz iqtisodiyotida katta o'rin tutadi. O'zbekiston hududida ipak qurti juda qadimdan boshlab boqilgan. Ayrim ma'lumotlarga ko'ra ipak qurti boqish milodning IV asrida Xitoydan O'rta Osiyoga tarqalgan. 1913 yilda O'zbekistonda 4 ming tonnaga yaqin pilla yetishtirilgan bo'lsa, uning 90 foizi Farg'ona vodiysiga to'g'ri kelgan.

Pillachilikning O'zbekiston iqtisodiyotida katta o'rin tutishini e'tiborga olib 1998 yil 30 martda O'zbekiston Prezidenti "Respublika pillachilik sohasini boshqarish tizimini takomillashtirish to'g'risida" gi farmonga imzo chekdi. Ushbu farmonga ko'ra Respublikada pillachilik sohasini rivojlantirish borasida qator tadbirlar belgilandi va ular amalga oshirilmoqda.

Baliqchilik O'zbekistonda tabiiy va sun'iy suv havzalarida rivojlantirilmoqda. O'zbekistonning daryo va ko'llarida 62 baliq turi yashaydi. Shulardan zog'ora baliq, do'ngpeshona, sudak, oqcha (leshch), ilonbosh, cho'rtan, qizilko'z xo'jalik ahamiyatiga ega. Yirik baliqchilik xo'jaliklari Jizzax, Sirdaryo (Aydarko'l, Arnasoy), Toshkent (Damachi), Xorazm viloyatlari va Qoraqalpog'iston Respublikasidadir. Arnasoy suv havzasida yiliga 2 ming t, Qoraqalpog'iston Respublikasining Orolbo'yi ko'llarida esa 3 ming tonnagacha baliq ovlanmoqda.

Respublikadagi suv omborlari ham baliqchilikni rivojlantirishda ma'lum ahamiyatga ega. Har yili To'dako'l suv omboridan 500, Chimqo'rg'on va Jizzax suv omborlaridan 70-100 tonnagacha baliq ovlanadi.

Darrandachilik. Respublika chorvachiligining an'anaviy tarmoqlari qatorida darrandachilik ham rivojlanmoqda. Asosan muskulli kalamush (ondatra), suv bobri (nutriya), tulki, norka kabilar Quyi Amudaryo, Mirzacho'l hamda Surxondaryo mintaqalarida boqiladi.

Shuningdek, mamlakat chorvachiligida quyonchilik va asalarichilik kabi tarmoqlar ham mavjud. Mazkur tarmoqlarining mamlakat chorvachilik mahsulotlari etishtirishdagi salmog'i uncha katta bo'lmasada, o'ziga xosligi bilan ajralib turadi.

GLOSSARIY:

Agrar munosabatlar (latincha *agrarius-er*)-qishloq xo'jaligida kishilar o'rtasida bo'lgan ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlar.

Agrar-sanoat majmuasi-muayyan hududda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqaradigan, qishloq xo'jaligi uchun texnikalar ishlab chiqaradigan va yetkazib beradigan, hamda qishloq xo'jaligi mahsulotlarini qayta ishlaydigan bir-birlari bilan bog'langan korxonalar yig'indisi.

Agroiqlimshunoslik (yunoncha *agros-dala*)-iqlimni qishloq xo'jaligining, asosan dehqonchilikning muhim omili sifatida o'rganuvchi fan.

Agrotexnika-ekinlarni parvarishlash, ulardan yuqori va sifatli hosil olish usullarining majmui.

Almashlab ekish-iqlimi va tuproq sharoitiga qarab qishloq xo'jalik ekinlarini navbat bilan ekish.

Birlashma-bu bir tarmoqqa kiruvchi yirik korxonalar yoki aksariyat hollarda turdosh bo'lgan korxonalar turkumi, majmua esa bir emas, ikki va undan ortiq tarmoqlarning uyushmasi, ularning uyg'un holda rivojlanishi demakdir.

Diversifikatsiya-korxonalar va tarmoqlar faoliyat sohasini kengaytirish, mahsulot va xizmat turlarini yangilash, mahsulot va xizmat turlarini ko'paytirish;

Donli ekinlar-eng muhim g'alla ekinlari, asosiy oziq-ovqat mahsuloti, chorva mollari uchun yem, shuningdek, qog'oz sanoati uchun xomashyo beradi.

Darrandachilik-chorvachilik tarmog'i, qimmatbaho mo'yna va pant (bug'u shoxidan olinadigan modda) uchun mo'ynali hamda tuyoqli hayvonlar urchitish bilan shug'ullanadi. Mo'yna olish uchun qora-kumush rang tulki, havo rang qutb tulkisi, amerika norkasi, nutriya, sobol boqiladi.

Dasht-o'tlar bilan koplangan o'rmonsiz territoriya. Dasht iqlimi cho'llarga nisbatan yumshoqroq bo'ladi.

Dehqonchilik-qishloq xo'jaligining ekinlar etishtirish bilan shug'ullanadigan muhim tarmog'i. Shuningdek, qishloq xo'jalik o'simliklarini etishtirish usullarini o'rganuvchi fan (agronomiyaning bir bo'limi).

Yem-xashak ekinlari-mol va parrandalarga ko'kat, pichan, yem, silos uchun ekiladigan o'simliklar.

Yengil sanoat-turli xom ashyolardan (asosan paxta, zig'ir, kanon tolasi, hayvon terisi, jun, sun'iy charm, sun'iy tolalardan) keng iste'mol buyumlari ishlab chiqarishga ixtisoslashgan sanoat tarmoqlari.

Yoqilg'i sanoati tog'-kon yoki qazib oluvchi sanoati toifasiga kiradi va yoqilg'i turlari, qazilma boyliklarning joylanishi, tabiiy, geoximik qonuniyatlarga asoslanadi. Sababi-ko'mir, neft, gaz, yonuvchi slanets, torf kabi tabiiy boyliklarning paydo bo'lishi va er yuzida (ostida) tarqalishi o'ziga xos xususiyatlarga ega.

Industriyalash (latincha *industrii*-faoliyat)-hozirgi zamon korxonalarini qurish va fan-texnika yutuqlarini ishlab chiqarishning barcha tarmoqlariga joriy qilish yo'li bilan rivojlangan sanoatni bunyod etish.

Irrigatsiya (latincha *irrigatio*-sug'orish), sug'orish - qurg'oqchil erlarga suv keltirish, dalalarni sug'orish, tuproqning o'simlik ildizlari oziqlanadigan qatlamida suv zapasini rostdash. Melioratsiya turlaridan biri.

Ixtisoslashish-kishilarning biron-bir mashg'ulotda band bo'lishi yoki mehnatning ayrim vazifalarga bo'linishi.

Ixtisoslashuv-ishlab chiqarishni tashkil etishning muhim shakli bo'lib, u mehnat taqsimoti va iqtisodiy rayonlarni tarkib topishi bilan chambarchas bog'liq.

Ishlov beruvchi sanoat-kon sanoati, qishloq xo'jaligi, o'rmon xo'jaligi, baliq tutish, ovchilikdan keladigan, shuningdek, sintetik yo'l bilan olinadigan xom ashyoga ishlov beradigan yoki uni qayta ishlaydigan sanoat tarmoqlari.

Iqlimlashish-o'simlik va hayvonlarning yangi sharoitga moslashishi.

Iqtisodiy rayonlashtirish-mamlakatni uning iqtisodiy jihatdan o'ziga xos hududiy qismlari hisoblanadigan hamda iqtisodiy hayoti, ishlab chiqarish ixtisosi, kattagina ichki ishlab chiqarish aloqalari umumiy bo'lgan qismlarga bo'lish.

Iqtisodiy rayon-o'zining iqtisodiy-geografik o'rni, ixtisoslashishi va ishlab chiqarishining proporsionalligi hamda o'zaro bog'liqlik darajasi bilan farq qiladigan hudud.

Ishlab chiqarishni modernizatsiyalash-ishlab chiqarishni zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlash, tarkibiy jihatdan texnik va texnologik qayta tuzish, ishlab chiqarishni ma'naviy jihatdan yangilash;

Intensiv taraqqiyot yo'li-mazkur korxonalarda yangi texnika va mehnatni tashkil etishni yangi shakllarini joriy etish hisobiga ishlab chiqarishni kengaytirish.

Intensiv qishloq xo'jalik yuritish -agar qishloq xo'jaligi mahsulotlarini etishtirish ekin maydonlarini kengaytirmasdan va chorva mollarini sonini oshirmasdan ko'paytirilsa.

Konsentrat (latincha *konsentrat*-to'plangan)-foydali qazilmalarni boyitish (konsentratsiya qilish) yo'li bilan olingan mahsulot.

Konsentratsiya-predmet, hodisa-voqealarning bir joyga to'planishi, yig'ilishi, birlashishi.

Korxonalar-ijtimoiy talablarni qondiruvchi va sof foyda olish maqsadida mahsulot ishlab chiqaruvchi, ishlar bajaruvchi, xizmat ko'rsatuvchi mustaqil xo'jalik yurituvchi iqtisodiyot sub'ektidir.

Koncern-umumiy manfaatlarga ega hamda shartnomalar, kapital va qo'shma faoliyatda ishtirok etish bilan bog'liq bo'lgan korxonalarining yirik birlashuvini aks ettiradi.

Konsorsium-kompaniya va banklarning vaqtinchalik birlashuvi natijasida, yirik kapital talab qiluvchi loyihalarni amalga oshirish yoki mablag'ni birgalikda joylashtirish maqsadlari uchun umumiy kelishuvlar asosida yuzaga keladi.

Kartellar-ishlab chiqarish masalalari, narxlar, tovarlarni sotish, ishchi kuchini yollash va shu kabi masalalar bo'yicha kelishuvga asoslanib faoliyat yuritadi.

Klaster-tushunchasini (ingliz tilida cluster-to'planish, bog'lam) ma'lum bir xususiyatlarga ega bo'lgan va mustaqil birlik sifatida qarab chiqilishi mumkin bir nechta bir turli elementlarning yig'indisi yoki birikishi sifatida talqin qilish mumkin.

Korporatsiyalar-umumiy maqsadlarga erishish, hamkorlikda faoliyat yuritish maqsadida birlashib, mustaqil huquqiy sub'ekt-huquqiy shaxsni tashkil qiluvchi shaxslar yig'indisini tavsiflaydi.

Kooperatsiya-pirovard natijada muayyan bir mahsulot yaratish uchun turli korxonalarining hamkorligidir.

Kombinatsiya-kooperatsiyaga o'xshab korxonalar birlashmasidan iborat. Ammo bu erda tarqoq holda joylashgan birlik emas, balki ularning hududiy umumiyligi tushuniladi.

Kabotaj-(o'z mamlakati portlari orasida) yuk tashish. Kabotaj 2 xil bo'ladi: katta kabotaj-turli dengizlar orqali yuk tashish; kichik kabotaj-bir dengizda yoki yonma-yon dengizda yuk tashish.

Moddiy ishlab chiqarish sohasi-ishlab chiqarish faoliyatining barcha turlari majmui bo'lib, buning oqibatida mahsulotlar, energiya shaklidagi moddiy ne'matlar yaratiladi va yuklar tashiladi, mahsulotlar saqlanadi, navlarga ajratiladi, qadoqlanadi, o'rab bog'lanadi, joylanadi va muomala sohasidagi vazifalar amalga oshiriladi.

Mahalliy lashtirish-ishlab chiqarish jarayonida mahalliy xomashyo va resurslardan kengroq foydalanish, milliy korxonalar uchun butlovchi qismlarni mahalliy ishlab chiqaruvchilar tomonidan yetkazib berish, importni qisqartirish evaziga valyuta resurslarini tejash.

Melioratsiya (latincha *melioratio*-yaxshilash)-qishloq xo'jaligida foydalaniladigan yerlarning holatini tubdan yaxshilash maqsadida amalga oshiriladigan agrotexnik va gidrotexnik tadbirlar.

Metallurgiya (metall va yunoncha *ergon*-ish)-ruda va tarkibida metall bo'lgan materiallardan metall olish, metall va qotishmalarning ximiyaviy tarkibini, strukturasi o'zgartirish jarayonlarini o'z ichiga olgan fan, texnika va ishlab chiqarish sohasi.

Moyli ekinlar-moy olish uchun ekiladigan o'simliklar. Kungaboqar, zig'ir, kunjut, kana-kunjut, maxsar, yeryong'oq, soya, gorchitsa, konoplya, paxta va boshqalar.

Monokultura xo'jaligi (yunoncha *monos*-bitta va latincha *kultura*-ekish)-birgina joyning o'zida bir xil ekinni uzluksiz ekish.

Mujassamlashuv-yoki ishlab chiqarishning to'planishi, yig'ilishi xalq xo'jaligining barcha tarmoqlariga tegishlidir.

Manufaktura-(lotincha - manus qo'l, fakyerye- qilmoq) – iste'mol buyumlari yoki gazlamani ommaviy miqyosda ishlab chiqarish, muayan tarmoq yoki sanoat ishlab chiqarish shakli.

Oziq-ovqat sanoati-aholini oziq-ovqat mahsulotlari bilan taminlaydigan sanoat korxonalarining umumiy nomi.

Oltin rudalari-tarkibida oltin bo'lgan tog' jinslari.

Og'ir mashinasozlik-mashinasozlikniig detallari katta va zalvarli mashinalar ishlab chiqaradigan tarmog'i.

Og'ir sanoat-aksari ishlab chiqarish vositalari: mashina va asbob-uskunalar, yoqilg'i, energiya, metallar, ximiyaviy mahsulotlar, qurilish materiallari va boshqalarni ishlab chiqaradigan sanoat tarmoqlari.

Oykumena-(yunoncha-oyko-yashayman, turaman so'zidan olingan)-yer yuzasining aholi yashaydigan va ular tomonidan o'zlashtirilgan qismi.

Polimetall rudalar-(yunoncha *poli*-ko'p)-tarkibida bir necha metall, ya'ni qo'rg'oshin, rux, shuningdek, kumush, mis, oltin, vismut, kadmiy, indiy, qalay, kobalt va boshqalar bo'lgan rudalar.

Rayon-(fransuzcha *rayon*-bir nuqtadan taralgan)-biron-bir xususiyatlariga qarab ajratiladigan hudud: iqtisodiy, tabiiy geografik, ma'muriy rayonlar bo'ladi.

Rangli metallurgiya-rangli metallarni qazib chiqarish, boyitish, eritish hamda qotishmalar ishlab chiqarishni o'z ichiga oladi.

Sanoat–moddiy ishlab chiqarishning eng yirik etakchi tarmog'i bo'lib, unda mehnat qurollari (vositalari), mehnat buyumlari va xalq iste'mol tovarlarining ko'pchilik qismi yaratiladi.

Sanoatni rayonlashtirish-turli katta-kichiklikdagi hududiy-ishlab chiqarish kombinatsiyalarini (uyg'unligini) ajratish va asoslab berishdan iborat.

Sanoat rayoni-sanoat-ishlab chiqarish ixtisosi yaqqol ko'rinib turadigan iqtisodiy rayon.

Sanoat markazi-bir yoki bir necha sanoat tarmoqlari bo'lishi bilan ajralib turadigan shahar yoki posyolka.

Sanoat korxonasi-xalq xo'jaligi rejasiga muvofiq ravishda mahsulot tayyorlash, ishlab chiqarish xizmatlari ko'rsatish bilan shug'ullanadigan ayrim ishlab chiqarish xo'jalik birligi.

Sindikat–tijorat faoliyatini (ta'minot, sotish, narxning paydo bo'lishi) hamkorlikda tashkil qilishga asolangan birlashmadir.

Sanoat siyosati-sanoatni joylashtirish va rivojlantirishga qaratilgan davlat tomonidan olib boriladigan siyosat.

Sanoat uzeli-mehnat va moddiy xom ashyo resurslaridan foydalanadigan aholi manzilgohlari tizimiga injenerlik-kommunikatsion va transport inshootlari bilan xizmat ko'rsatadigan o'zaro bog'liq sanoat korxonalarini guruhi joylashgan hudud.

Sellyuloza (fransuzcha-sellyuloza asli latincha *sellyula*-katak so'zidan), k l e t c h a t k a - o'simlik hujayralari po'stlog'ining suvda erimaydigan eng asosiy tarkibiy qismi, tabiatda eng ko'p tarqalgan polimerlardan biri.

Transport (lotincha *transporto*-tashiyman)-xalq xo'jaligining yuk va passajir tashiydigan tarmog'i hisoblanadi.

Tabiiy resurslar, tabiat resurslari (fransuzcha *resurs*-mablag')-insoniyat uchun yashash vositasi bo'lib xizmat qiladigan va xo'jalikda foydalaniladigan tabiat elementlari (moddiy boylik va energiya turlari).

Tarkibiy o'zgarishlar-iqtisodiyotning muhim tarmoqlarini rivojlantirish, yangi o'zak tarmoqlarni barpo etish, samarali va mustaqil iqtisodiyotni shakllantirish.

Tranzit-(latincha *tranzitus*-o'tish)-biron stansiya, rayon, davlat orqali yuk yoki passajir olib o'tish.

Tuproq-yer po'stining o'simliklar o'sa oladigan darajada unumdor bo'lgan eng ustki yumshoq qismi.

Texnika ekinlari-sanoatning turli tarmoqlari uchun xom ashyo beradigan qishloq xo'jalik o'simliklari. Qanday mahsulot olinishiga qarab bir necha guruhga bo'linadi: kraxmalli ekinlar (kartoshka, batat-shirin kartoshka va b.), qandli ekinlar (shakarqamish, qand lavlagi va b.), moyli ekinlar (kungaboqar, yeryong'oq, soya, kanakunjut, kunjut, zig'ir, gorchitsa, zaytun, tung va b.), efir moyli ekinlar (yalpiz, geran, atirgul, lavanda, koriandr va b.), tolali o'simliklar (paxta, uzun tolali zig'ir, jut, kanop, kanoplya va b.), bundan tashqari, dorivor, oshlovchi, narkotik, bo'yoq beruvchi va hokazolar.

Trestlar-yuqori darajada markazlashganligi bilan ajralib turadi. Uning tarkibiga kiruvchi korxonalar ishlab chiqarish, tijorat va huquqiy mustaqilliklarini yo'qotib, yagona reja asosida faoliyat yuritadi.

Undiruvchi sanoat-xilma-xil xom ashyo va yoqilg‘i undirish, qazib chiqarish bilan shug‘ullanadigan ishlab chiqarish sohasi. Kon sanoati, yog‘och tayyorlash, baliq ovlash, ovchilik va boshqalar undiruvchi sanoatning asosiy tarmoqlaridir.

Ferroqotishma-(latincha *ferrum*-temir)-temirning marganets bilan (ferromarganets), kremniy bilan (ferrosilitsiy), xrom bilan (ferroxrom), volfram bilan (ferrovolfam), molibden bilan (ferromolibden) va boshqa elementlar bilan qotishmalari. Ferroqotishma po‘lat eritib olish, erigan metallardan kislorodni chiqarib tashlash va metallga biron xossa berish uchun ishlatiladi.

Fraxt-suv transportida tashiladigan yuk evaziga olinadigan kira haqi.

Flyus-domna pechda ruda bilan yoqilg‘i qatlamlari orasiga solinadigan modda ohaktosh, qum, dolomit va boshqalar qorishmasi. Flyus solinganda ruda orasidagi turli aralashmalar (bekorchi jins) bilan birga metallardan oson ajraladigan shlak hosil qiladi.

Xom ashyo-ishlab chiqarish uchun mehnat sarf bo‘lgan, lekin hali ishlov berilmagan yoki qayta ishlanmagan material yoki mahsulotlar.

Xo‘jalik assotsiatsiyasi-jismoniy yoki huquqiy shaxslarning o‘zaro hamkorlik yuritish maqsadida ko‘ngilli ravishda birlashuvini anglatadi va unda birlashuvga kiruvchi sub’ektlar o‘z mustaqilligini saqlab qoladilar.

Xoldinglar-ishtirokchilarning moliyaviy imkoniyatlarini birlashtirish va muvofiqlashtirish hamda ishlab chiqarish quvvatlari bilan vaizifalarni tezkor ravishda amalga oshirish imkonini beruvchi boshqaruvning samarali shaklini ifodalaydi.

Xom ashyo-(xom materiallar)-oldindan mehnat ta’siriga uchragan va yanada qayta ishlashga muhtoj bo‘lgan mehnat mahsulotlari (masalan qazib olingan ruda va hokazo).

Xom materiallar-sanoatda hali qayta ishlanmagan mehnat predmeti (ko‘mir, neft, ruda, paxta, jun va hokazo)

Chorvachilik-qishloq xo‘jaligining chorvachilik mahsulotlari etishtirish maqsadida chorva mollari urchitish bilan shug‘ullanadigan tarmog‘i. Chorvachilik aholini oziq-ovqat (sut, go’sht, yog‘, tuxum va b.), engil sanoatni xom ashyo (jun, xom teri, qil va b.) bilan ta’minlaydi va ot-ulov (ot, eshak, ho‘kiz, xachir, bug‘u, tuya) va organik o‘g‘it (go‘ng) etkazib beradi.

Shartli yoqilg‘i-issiqlik berish quvvati 7000 *kcalG’kg* ga baravar deb qabul qilingan yoqilg‘i.

Elektron transport-elektr energiyasi, tovush (telefon), tasvir (internet) va turli xil belgilar tashiladigan transport turi.

Energiya ishlab chiqarish sikli-ishlab chiqarishning muayyan energiya va xom ashyo turini olish uchun asosiy bo‘lgan jarayoni atrofida bir-birini to‘ldirib turishi asosida vujudga kelgan tipik barqaror kombinatsiyasi.

Ekstensiv qishloq xo‘jalik yuritish-agar qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini etishtirish ekin maydonlarini kengaytirish va chorva mollarini sonini oshirish hisobiga ko‘paysa.

Yarim fabrikat-ishlov berilgan, lekin hali tayyor mahsulot hisoblanmagan (tayyor mahsulotga aylanishi uchun yanada ishlanadigan) xom ashyo. Yarim fabrikat, yarim mahsulot-iste‘mol qilish uchun hali tayyor bo‘lmagan va qo‘shimcha ishlov talab qiladigan mahsulot (sellyuloza, kalava ip, quyma po‘lat va boshqalar) qisqasi xom ashyo.

Qishloq-xo‘jaligi-moddiy ishlab chiqarishning asosiy tarmoqlaridan biri bo‘lib, aholini oziq-ovqat mahsulotlari bilan va sanoatni (oziq-ovqat va engil sanoatlarni) xomashyo bilan ta’minlaydi.

Qishloq xo‘jaligi rayoni-tabiiy sharoitga qarab, ma’lum bir joyning qishloq xo‘jaligining muayyan mahsulotini yetishtirishga ixtisoslashuvi.

Hududiy ishlab chiqarish majmualari-jamiyatning ishlab chiqaruvchi kuchlarini hudud bo‘ylab joylashtirish shakli bo‘lib, fan-texnika inqilobi sharoitida ishlab chiqaruvchi kuchlarni taraqqiy ettirish vazifalariga mos tushadi.

Hosildorlik-bir ga ekin maydonidan s hisobida olingan qishloq xo‘jalik mahsuloti miqdori.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Sh.Mirziyoev Erkin va farovon, demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. Toshkent-“O‘zbekiston”-2016. 56 b.
2. Sh.Mirziyoev Buyuk kelajagimizni mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz. Toshkent-“O‘zbekiston”-2016. 488 b.
3. Sh.Mirziyoev Qonun ustivorligi va inson manfaatlarini ta’minlash-yurt taraqqiyoti va xalq farovonligining garovi. Toshkent-“O‘zbekiston”-2016. 488 b.
4. Sh.Mirziyoev Tanqidiy tahlil, qat’iy tartib-intizom va shaxsiy javobgarlik-har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo‘lishi kerak. Toshkent-“O‘zbekiston”-2017. 104 b.

5. 2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi PF-4947 sonli Farmoni.
6. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SHavkat Mirziyoevning Oliy majlisga murojaatnomasi. "O'zbekiston ovozi"-gazetasi. №08. 2020-yil, 25-yanvar.
7. Abirqulov Q. Iqtisodiy geografiya.-Toshkent., "O'zbekiston" 2004.
8. Asanov G.A. Sotsial-iqtisodiy geografiya: termin va tushunchalar. T.:O'qituvchi. 1990. -114 bet.
9. Asanov A., Nabixonov M., Safarov I. "O'zbekistonning iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi". Toshkent, O'qituvchi, 1994.
10. Akramov V.Sh., Umedov Sh.X. "Neft qazib olish bo'yicha ma'lumotnoma". T.: "Fan va texnologiya"-2010 y.-368 b.
11. Maksakovskiy V.P. Geograficheskaya kartina mira. Kn. I: Obshaya xarakteristika mira. Moskva, Drofa, 2008, 4-e izd., 495 str.
12. Mahmudov E.X. «Korxonalar iqtisodiyoti» - T.: TDIU 2004. - 208 bet.
13. Maxmudov N.N., Yuldashev T.R. va boshqalar "Konlarda neft, gaz va suvni yig'ish va tayyorlash texnologiyasi". T.: Qarshi universiteti, 2014 y.-318 b.
14. Ortiqov A. "Sanoat iqtisodiyoti" (darslik). -T.: TDIU. 2004.
15. O'zbekiston hududlarining yillik statistik to'plami. Toshkent. 2019. -242 bet.
16. O'zbekiston Milliy Ensiklopediyasi. 4-tom. "O'zbekiston Milliy Ensiklopediyasi" Davlat ilmiy nashriyoti. Toshkent.-2005 yil.-249-250-betlar.
17. Rodrigue, J-P (ed) . The Geography of Transport Systems. UK, London: 2013.
18. Saushkin Yu.G. Geograficheskoe mishlenie. – Smolensk: Oykumena, 2011.
19. Soliev A., Mahamadaliev R. Iqtisodiy geografiya asoslari-T.:O'zbekiston, 1996.
20. Soliev A., Yanchuk S. Razmeshenie proizvoditel'nykh sil i polyarizovannoe razvitiye ekonomiki Respubliki Uzbekistan.-T.:2005.
21. Soliev A., Nazarov M., Qurbonov SH. O'zbekiston hududlari ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi.-T:Mumtoz so'z. 2010.
22. Soliev A.A., Maxamadaliev R. Iqtisodiy va sotsial geografiyaning asosiy muammolari (o'quv qo'llanma). Toshkent – 2002.-45 bet.
23. Soliev A.S., Ahmedov E., Maxamadaliev R.Y. va b. Mintaqaviy iqtisodiyot. O'quv qo'llanma. – T.: Universitet, 2003.
24. Soliev A., Safarov I. "Iqtisodiy va siyosiy geografiya asoslari". Toshkent. Universitet, 2003.
25. Soliev A. O'zbekiston geografiyasi (O'zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi). – T.: «Universitet», 2014.
26. Safarova N., Amanbaeva Z., Gapparov A. Moddiy ishlab chiqarish asoslari. Toshkent. Universitet. 2013.-94 bet.
27. Xrushev A.T. Geografiya promishlennosti.-M.:Visshaya shkola. 1990.
28. Yuldasheva Sh.M. «Sanoat tarmoqlari texnologiyasi» - (o'quv qo'llanma) - T.: TDIU 2004. - 304 bet.
29. Qurboniyozov R. "Qishloq xo'jaligi iqtisodiyoti asoslari". Toshkent-1995.
30. Hasanov I.A., Gulomov P.N. O'zbekiston tabiiy geografiyasi. – T.: O'qituvchi, 2007.
31. www.press-service.uz. - Prezident sayti.
32. www.gov.uz. - Hukumat sayti.

33. www.tsue.uz - Universitet sayti.
34. www.stat.uz.
35. www.ziyonet.uz.
36. www.geografya.ru.

MUNDARIJA:

SO‘Z BOSHI.....4

1-MODUL. “TRANSPORT, SANOAT VA QISHLOQ XO‘JALIGI GEOGRAFIYASI” KURSI MAZMUNI. ISHLAB CHIQRISH TARMOQLARINING SHAKLLANISHI VA ULARNI IJTIMOY TASHKIL ETISH SHAKLLARI.....5

1.1. “Transport, sanoat va qishloq xo‘jaligi geografiyasi” fani maqsadi va vazifasi. Ob‘ekti va predmeti, boshqa fanlar bilan aloqadorligi, asosiy tushuncha va qonuniyatlari.....5

1.2. Ishlab chiqarish tarmoqlarini shakllanish va rivojlanish bosqichlari.....21

1.3. Ishlab chiqarishni ijtimoiy tashkil etish shakllari.....30

1.4. Ishlab chiqarishni joylashtirishga ta'sir etuvchi omillar.....	38
2-MODUL. TRANSPORT TARMOQLARI GEOGRAFIYASI.....	51
2.1. Transport tizimi va uning rivojlanish xususiyatlari.....	51
2.2. Quruqlik transporti tarmoqlari.....	60
2.3. Suv transporti tarmoqlari.....	65
2.4. Zamonaviy transport tarmoqlari.....	68
3-MODUL. SANOAT TARMOQLARI GEOGRAFIYASI.....	72
3.1. Sanoat tarmoqlarini tashkil etish va rivojlantirish asoslari.....	72
3.2. Yoqilg'i-energetika majmuasi.....	87
3.3. Metallurgiya majmui.....	99
3.4. Mashinasozlik majmuasi.....	105
3.5. Kimyo majmuasi.....	111
3.6. O'rmon va qurilish materiallari ishlab chiqarish majmuasi.....	114
3.7. Yengil va oziq-ovqat sanoati.....	118
3.8. Sanoatni rayonlashtirish asoslari.....	122
4-MODUL. QISHLOQ XO'JALIGI TARMOQLARI GEOGRAFIYASI.....	132
4.1. Qishloq xo'jaligini rivojlantirish asoslari.....	132
4.2. Dehqonchilik tarmog'i.....	137
4.3. Chorvachilik tarmog'i.....	144
4.4. Qishloq xo'jaligi rayonlari tiplari.....	148
GLOSSARIY.....	168
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR.....	174

СОДЕРЖАНИЕ:

ПРЕДИСЛОВИЕ.....	4
МОДУЛЬ 1. СОДЕРЖАНИЕ КУРСА «ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТА, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА». ФОРМИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОТРАСЛЕЙ И ИХ ФОРМЫ СОЦИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	5
1.1. Цель и задачи курса «География транспорта, промышленности и сельского хозяйства». Объект и предмет, отношение к другим дисциплинам, основные понятия и закономерности	5
1.2. Этапы формирования и развития отрасли производство	21
1.3. Формы социальной организации производства	30
1.4. Факторы влияющие на размещение производства	38

МОДУЛЬ 2. ГЕОГРАФИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ОТРАСЛЕЙ	51
2.1. Транспортная система и особенности ее развития	51
2.2. Наземные транспортные сети	60
2.3. Водные транспортные сети	65
2.4. Современные транспортные сети	68
МОДУЛЬ 3. ГЕОГРАФИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОТРАСЛЕЙ	72
3.1. Основы организации и развития промышленных отраслей.....	72
3.2. Топливо-энергетический комплекс	87
3.3. Металлургический комплекс	99
3.4. Машиностроительный комплекс	105
3.5. Химический комплекс	111
3.6. Комплекс по производству лесных и строительных материалов	114
3.7. Легкая и пищевая промышленность	118
3.8. Основы промышленного районирования	122
Модуль 4. ГЕОГРАФИЯ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТРАСЛЕЙ...	132
4.1. Основы развития сельского хозяйства	132
4.2. Отрасли земледелия	137
4.3. Отрасли животноводства.....	144
4.4. Типы сельскохозяйственных районов.....	148
ГЛОССАРИЙ	168
ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ЛИТЕРАТУРА	174

CONTENTS:

PREFACE.....	4
MODULE 1. THE COURSE "GEOGRAPHY OF TRANSPORT, INDUSTRY AND AGRICULTURE". FORMATION OF PRODUCTION NETWORKS AND THEIR FORMS OF SOCIAL ORGANIZATION.....	5
1.1. The purpose and objectives of the course "Geography of Transport, Industry and Agriculture". Object and subject, relation to other disciplines, basic concepts and patterns	5
1.2. The stages of formation and development of the manufacturing branches.....	21
1.3. Forms of social organization of production	30
1.4. Influencing production deployment factors	38

MODULE 2. GEOGRAPHY OF TRANSPORT NETWORKS	51
2.1. The transport system and its development features	51
2.2. Land transport networks	60
2.3. Water transport networks	65
2.4. Modern transport networks	68
MODULE 3. GEOGRAPHY OF INDUSTRIAL NETWORKS	72
3.1. Fundamentals of organization and development of industrial networks.....	72
3.2. Fuel and energy complex	87
3.3. Metallurgical complex	99
3.4. Machine-building complex	105
3.5. Chemical complex	111
3.6. Complex for the production of timber and building materials.....	114
3.7. Light and food industry	118
3.8. Fundamentals of industrial zoning	122
MODULE 4. GEOGRAPHY OF AGRICULTURAL NETWORKS.....	132
4.1. Fundamentals of agricultural development	132
4.2. Network agricultural.....	137
4.3. Livestock network	144
4.4. Types of Agricultural lands	148
GLOSSARY	168
LINKS.....	174

**XIDIRALIYEV KOMIL ESANOVICH
KARSHIBAYEVA LOLA KLICHOVNA**

“TRANSPORT, SANOAT VA QISHLOQ XO’JALIGI GEOGRAFIYASI”
5110500-“Geografiya o‘qitish metodikasi” ta’lim yo‘nalishi talabalari uchun darslik

Muharrirlar:

Bosishga ruxsat etildi 03.04.2020 y. Bichimi 60*84 1g’16.
Ofset bosma usulida bosildi. Nashriyot bosma tabog’i 14,7.
Shartli bosma tabog’i 21,0.

Bahosi shartnoma asosida. Adadi 300 nusxa. Buyurtma №100.

“Universitet” nashriyoti. Toshkent-100174.

“Universitet”-2020