

O`ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O`RTA MAXSUS TA`LIM VAZIRLIGI

ZAHIRIDDIN MUHAMMAD BOBUR NOMIDAGI
ANDIJON DAVLAT UNIVERSITETI

Geografiya kafedrası

Qo`lyozma huquqida

Turdialixo`jaeva Guljaxon

**Angren-pop transport kommunikatsiyalarining farg`ona vodiysi ijtimoiy-
iqtisodiy rivojlanishiga ta`siri**

5440500- geografiya ta`lim yo`nalishi bo`yicha
akademik darajasini olish uchun yozilgan

BITIRUV MALAKAVIY ISHI

Ish rahbari: g.f.n. A.Isaev

Andijon - 2014 yil

Mundarija

Kirish

1-Bob. Farg‘ona vodiysi ijtimoiy -iqtisodiy rivojlanishiga transport geografik o‘rnining ta’siri

1.1. Farg‘ona vodiysini ijtimoiy- iqtisodiy ta’sir etuvchi infratuzilma omillari.....

1.2. Angren–Pop avtomobil va temir yo‘l transportini qurilishining ahamiyati.....

2-Bob. Farg‘ona vodiysi ijtimoiy –iqtisodiy rivojlanishiga transport infratuzilmasining ta’siri.....

2.1. Farg‘ona vodiysi transport infratuzilmasi va aholi joylashuvi

2.2. Ishlab chiqarish tarmoqlari joylanishi va rivojlanishining transport-iqtisodiy jihatlari.....

2.3.Farg‘ona vodiysi transportining rivojlanish Angren –Pop transport yo‘lini ta’siri va uning tashqi iqtisodiy aloqalarda tutgan o‘rni.....

Xulosa.....

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati.....

KIRISH

Mavzuning dolzarbligi. Mustaqillik yillarida respublikaning yaqin dengizlarga olib chiqadigan hamda ishlab chiqaruvchi kuchlarni joylashtirishni eng muhim omili bo'lgan transport infratuzilmasini shakllantirishga alohida e'tibor qaratilib, bir qator qarorlar qabul qilindi. Jumladan, mamlakatning mustaqil transport tizimini shakllantirish maqsadida yangi avtomobil va temir yo'llar barpo etildi. Xususan, Uchquduq-Sulton Uvays-Nukus va Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'llarini qisqa muddatda ishga tushirilishi, Angren-Pop avtomobil yo'lini qayta rekonstruksiya qilinishi katta ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy ahamiyatga ega bo'ldi. Qashqadaryo viloyatini Surxandaryo bilan bog'lovchi temir yo'lni ishga tushirilishi munosabati bilan respublika Prezidenti I. A. Karimov so'zlagan nutqida "Temir yo'l qatnovining ochilishi bu yerda avvalombor iqtisodiy taraqqiyotning belgisi bo'lmish qurilish va sanoat, transport va aloqa, xizmat sohaslarini rivojlantirishga, sog'liqni saqlash, ta'lim-tarbiya, umuman, yangi-yangi madaniy o'choqlarning ochilishiga, hayotni jonlantirishga uning sur'atlarini tezlashtirishga, hech shubhasiz, mustahkam zamin yaratadi", deb ta'kidlaydi.

O'zbekistonda transport sohasida amalga oshirilayotgan ishlar natijasida yangidan yangi aholi manzilgohlari, shaharlar, sanoat korxonalari, transport tugunlari vujudga keladi, hududlar qiyofasi o'zgaradi, tabiiy resurslardan foydalanish imkoniyati kengayadi, tashqi iqtisodiy aloqalar rivojlanadi. Ta'kidlash kerakki, rivojlangan mamlakatning yo'li yaxshi bo'lmaydi, aksincha, yo'li yaxshi mamlakat rivojlangan bo'ladi. Bu iboraning zamirida mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishining belgilab beruvchi asoslardan biri transport tizimlari ekanligini tushunib olish qiyin emas.

Respublikada amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlar transport to'rini takomillashtirishga, milliy havo, temir yo'l kompaniyalarini bozor sharoitida faoliyat ko'rsatish uchun huquqiy asoslarini yaratishga, xalqaro kommunikatsiya tizimiga muvofiqlashuvini ta'minlashga qaratilgan. Biroq, O'zbekistonda transport mustaqilligini ta'minlash bilan bir qatorda uni muhim xalqaro kommunikatsiya yo'llariga bog'lashda hamda ichki, xususan mahalliy transport to'rini rivojlantirishda ayrim muammolar mavjud. Ayniqsa, mamlakatning sharqiy qismida, deyarli "yopiq" yoki anklav holatda joylashgan Farg'ona iqtisodiy rayoni mamlakatning boshqa mintaqalariga qaraganda transport-geografik o'rni noqulay. Faqat rel'efi murakkab bo'lgan Qamchiq dovoni orqali respublikaning boshqa viloyatlari bilan bog'lana oladi, xolos. Vaholanki, aholi zich, mehnat resurslari ko'p, yer resurslari oz mintaqada ish o'rinlarini tashkil etish, mehnat resurslarini ish bilan ta'minlash kabi dolzarb muammolarning yechimi ham bevosita mintaqa transporti rivojlanishi bilan bog'liq.

Bu haqda respublika Prezidenti I. A. Karimov “Geografik o‘rniga ko‘ra, transport kommunikatsiyalarni kengaytirish butun Farg‘ona vodiysi,uchun ham eng muhim masalalardan biri, desak, aslo mubolag‘a bo‘lmaydi ”¹ deb ta’kidlaydi.

Muammoning o‘rganilganlik darajasi. Infratuzilma tarmoqlarining rivojlanishi va hududiy tashkil etilishi masalalari XX asrning boshlaridanoq o‘rganila boshlangan. Bu borada, eng avvalo, G‘arbiy Yevropa mamlakatlarida (Germaniya, Fransiya va boshqalar) yaratilgan shtandort va geoiqtisod g‘oyalari, MDH davlatlarida asos solingan hududiy ishlab chiqarish majmualari va energiya ishlab chiqarish sikllari, respublikamizda shakllangan rayonlar transportini kompleks rivojlantirish muammolari kabilar ayniqsa e’tiborlidir.

Mazkur sohaning ko‘pgina qirralari bilan xorij olimlaridan A.Gettner (1920), P Xagget (1960.), O.Blyum (1950), K.J.Bekman (2001), R. Monxeimlar (2001), MDH mamlakatlaridan esa Bernshteyn-Kogan, T. S. Xachaturovlarning (1920) ilmiy ishlari transport geografiyasi fanining rivojlanishida alohida o‘rin tutadi. Shuningdek, M.I.Galitskiy, S.K.Danilov (1965), I.V Nikolskiy (1978), N.N Kazanskiy (1973) transport geografiyasining nazariy muammolariga, O.A. Kibalchich (1962) yo‘lovchilar tashish geografiyasi, Neys Xeysemlar (1989) avtomobil transportini xo‘jalikdagi ahamiyati masalalariga ko‘proq e’tibor qaratganlar.

O‘zbekistonda esa S.M.Xodjaev (1961) respublika transportining shakllanish va rivojlanish masalalari bilan, K. O‘. O‘ljabaev (1999) bozor munosabatlari sharoitida temir yo‘l transportidagi islohotlarning borishi muammolari bilan, D.I. Mengeldin (1971) O‘zbekiston transport to‘rining joylanish va rivojlanish masalalari, M.N Adilov (1964) Biroq, mazkur ishlarning aksariyati soha iqtisodiyoti doirasida amalga oshirilgan.

Tadqiqotning maqsadi. Mazkur ishning asosiy maqsadi Farg‘ona vodiysiga o‘tayotgan Angren Pop yo‘lini transport tizimini tahlil qilish asosida uning hududiy tashkil qilish va takomillashtirishga qaratilgan ilmiy-amaliy tavsiyalarni ishlab chiqishdan iborat:

Tadqiqot vazifalari. Ushbu maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilab olingan:

- Farg‘ona vodiysi transport tizimini tashkil etish va uni rivojlantirish uchun mavjud imkoniyatlarni tahlil qilish va baholash;
- Mintaqa yagona transport tizimining shakllanish xususiyatlarni ochib berish;
- Farg‘ona vodiyy ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishda transport omili ahamiyatini baholash;
- Mintaqa transporti rivojlanishining muammolari, kelajak istiqbollarini aniqlash va b.

¹ Изчил ислохотлар ватан тараккиётига, халқ фаровонлигига хизмат қилади. Андижоннома газетаси. № 108 2007- йил, 13-декабр.

Tadqiqot ob'ekti va predmeti. Mazkur Bitiruv Malakaviy ishi ishining tadqiqot ob'ekti sifatida Farg'ona vodiysi (O'zbekiston qismi) transport tizimini kelajakda rivojlanishi tanlangan. Uning **predmeti** bo'lib esa mintaqa transport tizimi shakllanish va rivojlanishining geografik xususiyatlari xizmat qiladi.

Tadqiqot metodlari Ilmiy ishda geografik taqqoslash, tizimli yondashuv, tarixiy, iqtisodiy-statistik, guruhlash, kartografik, so'rovnoma va boshqa usullardan qo'llanilgan.

Ilmiy ishning nazariy-uslubiy asoslari O'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimovning mavzuga oid asarlari, nutq va maqolalari, Oliy Majlisda qabul qilingan qonunlari, Vazirlar Mahkamasining qarorlari, xorij va mamlakatimiz olimlarining iqtisodiy va ijtimoiy geografiya sohasidagi tadqiqotlarida erishilgan natijalar va qonuniyatlarga tayanadi.

Bitiruv Malakaviy ishining axborot bazasi sifatida O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi, Farg'ona vodiysi viloyatlari statistika hamda iqtisodiyot bosh boshqarmalari, Andijonavtoyo'l hududiy sho'ba tashkiloti, "O'zavtodaryotrans"ning vodiydagi hududiy bo'limlari, Qo'qon mintaqaviy temir yo'l uzeri va boshqa ma'lumotlaridan shuningdek, tadqiqotda internet ma'lumotlaridan va muallif tomonidan o'tkazilgan so'rovnoma natijalaridan, ham foydalanildi.

Tadqiqot ishining ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

✧ Farg'ona iqtisodiy rayoni (Andijon, Namangan va Farg'ona viloyatlari) transport tizimining shakllanishi va rivojlanishidagi asosiy tarixiy geografik jihatlar o'rganilgan;

✧ Transport tizimining hududiy tashkil etilishini tadqiq qilish asosida kerakli tavsiyalar ishlab chiqilgan, transport infratuzilmasi va uning hududlar ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi hamda aholi joylashuviga ta'siri ochib berilgan;

✧ Mintaqa transport geografiyasining asosiy muammolari belgilangan va uning istiqbolda takomillashtirish va rivojlanishining yo'nalishlari ko'rsatilgan.

Tadqiqot natijalarining ilmiy va amaliy ahamiyati. Ushbu Bitiruv Malakaviy ishi ishining natija va xulosalari Farg'ona vodiysi viloyatlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish, mintaqalar tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlantirish dasturlarini ishlab chiqishda katta ahamiyatga ega. Shu bilan birga unda qo'llanilgan metodologik yondashuvlar va usullardan mazkur yo'nalishidagi ilmiy tadqiqotlarni olib borishda, Bitiruv Malakaviy ishida keltirilgan ma'lumot va ilmiy xulosalardan esa oliy o'quv yurtlarining o'quv jarayonida ham foydalanish mumkin.

Ishning hajmi va tarkibi tuzilishi. Bitiruv malakaviy ish kirish, ikki bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatini o'z ichiga oladi. Uning umumiy hajmi

betdan iborat. Bitiruv malakaviy ishda ta jadval, berilgan. Adabiyotlar ro'yxati ta nomdagi manbani o'z ichiga oladi.

1-Bob. Farg‘ona vodiysi ijtimoiy -iqtisodiy rivojlanishiga transport geografik o‘rnini ta’siri

1.2. Farg‘ona vodiysisini ijtimoiy- iqtisodiy ta’sir etuvchi infratuzilma omillari

Angren- Pop yo‘li birinchi navbatda Farg‘ona iqtisodiy rayoni ijtimoiy iqtisodiy rivojlanishiga ta’sir etadi. U vodiyning geografik o‘rnini belgilab beradi. Infratuzilma elementlaridan muxim qismi bo‘lgan transport bugungi kunda aloxida ijtimoiy iqtisodiy geografiyaning o‘rganish ob’ekti sifatida rivojlanmoqda. Transportning asosiy xususiyati shundaki, *u muhim ishlab chiqarish infratuzilmasidir*. Iqtisodiy adabiyotlarda transportga shunday ta’rif beriladi: “Transport avvalo, ishlab chiqarish infratuzilmasi bo‘lib, uning ishlab chiqarish xarajatlari va tovar narxiga ta’siri yuqoridir. Tarmoqning rivojlanishi tabiiy resurslarni o‘zlashtirish, sanoat va agrar soha interatsiyasi chuqurlashishi hamda milliy ho‘jalikning jahon bozoriga qo‘shilishining shart-sharoitlarini yaxshilaydi” (To‘hliiev N. va b., 2007, b 108).

Darvoqe, ilmiy adabiyotlarda **infratuzilma termini 1950 yillardan** boshlab qo‘llanila boshlangan. Umuman olganda, infratuzilma aholi va iqtisodiyot tarmoqlarining rivojlanish omili va shart sharoitlar majmuini bildiradi. Transport esa iqtisodiy infratuzilmaning bosh bo‘g‘ini hisoblanadi (Golikov N.F., 1984, s.122).

Tarixdan yaxshi ma’lumki, Buyuk ipak yo‘li o‘tgan hududlarda savdo-sotiq, ilmu-fan, hunarmandchilik yuqori cho‘qqilarga ko‘tarilgan. Ushbu yo‘l o‘z ahamiyatini yo‘qotgandan so‘ng mintaqaning geosiyosiy mavqei ancha o‘zgardi. Natijada, hozirgi O‘zbekiston bevosita dengizga chiqa olmaydigan, dengiz portlaridan eng uzoqda joylashgan mamlakat bo‘lib qoldi. Bugungi kunda respublikaning Qora dengiz, Boltiq va Yapon dengizlari, Shimoliy dengizlarga olib chiquvchi eng qisqa temir yo‘l qariyb 3 ming km.ni tashkil etadi. Bu bir necha davlatlar hududidan o‘tadigan olis yo‘l bo‘lib, O‘zbekistonning iqtisodiy aloqalarini mushkullashtiradi, yuk tashishni qimmatlashtirib, mahsulotlarni raqobatga chidamsiz qilib qo‘yadi.

Bozor munosabatlari sharoitida transportni hududiy tashkil qilish va rivojlantirish jarayoni qator omillarga bog‘liq. Avvalombor, buning uchun tabiiy zahiralar, ya’ni mineral xom ashyo manbalari, yer-suv boyliklari, qulay re‘lef shakli talab qilinadi. Shu bilan birga ijtimoiy-iqtisodiy shart-sharoitlarning ahamiyati ham katta. Chunonchi, aholi va mehnat resurslari, transport va boshqa infratuzilma tarmoqlari transportni joylashtirish va rivojlantirishga yanada kuchliroq ta’sir ko‘rsatadi. Bu va shunga o‘xshash shart-sharoitlar

mamlakatning turli mintaqalarida bir xil emas. Shu bois, transport tizimlarini geografik tadqiq etishda aynan shu jihatlarga ustivor ahamiyat bermoq zarur.

Respublikamiz transport geografik o'rniga ko'ra Osiyo va Yevropani bog'lovchi, bir necha avtomobil va temir yo'llar kesishgan hududda joylashgan. Uzoq tarixga nazar soladigan bo'lsak, yurtimiz bir paytlar sivilizatsiya markazlaridan biri sifatida jahonda o'z o'rniga ega bo'lgan. Bunda, yuqorida ta'kidlaganimizdek, Buyuk Ipak yo'lining roli nihoyatda katta bo'lgan. Shu nuqtai nazardan, O'zbekiston Respublikasining taraqqiy etishi uchun uning ichki va tashqi transport imkoniyatlarini ilmiy jihatdan tadqiq etish muhim masalalardan hisoblanadi. Xususan, mintaqalar transportini hududiy jihatdan o'rganish, eng avvalo, iqtisodiy va ijtimoiy geografiya fanining hozirgi kundagi muhim tadqiqot ob'ektlaridan biridir.

Farg'ona vodiysi respublikada demografik va ijtimoiy-iqtisodiy salohiyati o'ziga xosligi bilan boshqa mintaqalardan keskin ajralib turadi. Mintaqaning umumiy maydoni 4,2 ming km. kv. bo'lib, aholi soni 9,8 mln kishini tashkil qiladi (2013 yil).

Farg'ona iqtisodiy rayoni (Andijon, Namangan va Farg'ona viloyatlari) mamlakat milliy iqtisodiyotining rivojlanishida o'ziga xos xususiyatlari bilan ajralib turadi. U O'zbekiston Respublikasi maydonining 4,1 foizini tashkil qilgan holda, aholisining 27,2 foizini o'zida mujassamlashtirgan. Mintaqada quruqlik transporti yaxshi rivojlangan. Transportning rivojlanishi, eng avvalo, uning geografik o'rniga, rel'efiga va ishlab chiqaruvchi kuchlarining joylashuviga asoslanadi. Ayniqsa, qadimgi savdo yo'lining kesib o'tganligi vodiylar transport to'rtining shakllanishida muhim omil bo'lgan. Shu o'rinda ta'kidlab o'tish joizki, Farg'ona iqtisodiy rayoni transportining joylanishi va rivojlanishiga uning anklav geografik o'ringa ega ekanligi katta ta'sir ko'rsatadi. Chunki, Farg'ona vodiysini to'rt tomondan Qirg'iziston va Tojikiston respublikalari o'rab olgan. Faqatgina mintaqaning g'arbiy qismidan yagona yo'l (Qamchiq dovoni) O'zbekistonning boshqa viloyatlari bilan tor masofada bog'lab turadi.

Ma'lumki, transport to'ri shakllanishida hududning geografik o'rni, joyning reliefi hamda geologik tuzilishi muhim ahamiyat kasb etadi. Shu jihatdan olib qaralganda, Farg'ona vodiysi transport to'ri va turlari O'zbekistonning boshqa mintaqalaridan keskin farq qiladi. Sababi, ushbu hudud O'zbekistonning eng murakkab tuzilishga ega bo'lgan hamda relef shakllarining o'ziga xosligi bilan yaqqol ajralib turuvchi qismidir (7).

Farg'ona vodiysi yer usti tuzilishi cho'zilgan bodomsimon shaklini eslatadi; u g'arbdan sharqqa 130 km, shimoldan janubga esa 35 km.dan 80 km.gacha cho'zilgan. Shimol va shimoli-sharqdan Qirg'iziston Respublikasining Jalolobod viloyati, shimoli-g'arb va g'arbda Toshkent viloyati va Tojikiston Respublikasining So'g'd viloyati, janubi-sharqda

Qirg'izistonning Botken viloyati bilan chegaralanadi. Sharq tomondan esa Qirg'izistonning «janubiy poytaxti» joylashgan O'sh viloyati bilan chegaradosh. Andijon viloyatining 7 tumani, Farg'ona viloyatining 7 va Namangan viloyatining 7 tumani Qirg'iziston va Tojikiston respublikalari bilan chegaradosh. Chegaradosh tumanlarda yo'llarning ahamiyatiga qarab O'zbekiston Respublikasiga kirish va chiqish darvozalari mavjud. Ularning eng muhimlari Xo'jaobod tumanidan O'shga, Paxtaobod tumanidan Bozorqo'rg'on shahriga, Kosonsoydan Toshko'mirga, O'zbekiston tumanidan Isfaraga, Beshariqdan Konibadomga va So'x tumanidan Aravon shaharlariga chiqish mumkin.

Viloyatlarning chegaralarining muhim xususiyatlaridan biri qo'shni respublikalar, ya'ni Qirg'iziston va Tojikiston Respublikalari o'rtasidagi chegaralar tekisliklar orqali o'tganligidir. Ularni bog'lab turadigan transport yo'llari shu sababli iqtisodiy jihatdan qadimdan yaxshi o'zlashtirilgan hududlar orqali kesishadi. Umuman olganda, viloyatning iqtisodiy-geografik va geosiyosiy o'rni uning transport tizimining shakllanishi va qiyofasiga ta'sir ko'rsatadi.

Mintaqaning tabiiy-resurs salohiyati uning transport tizimi va iqtisodiy-ijtimoiy rivojlanishi uchun ijobiy baholanadi. Hududining geologik tuzilishi ancha murakkab, unda turli davrlarda paydo bo'lgan xilma-xil qazilma boyliklardan iqtisodiyotda foydalanib kelinmoqda. Neft konlari adir va adir orti hududlarida-Tergachi, Chotqol hamda Mingbuloq cho'kmasida uchraydi. Bu konlarning nefti yengil, unda oltingugurt kam uchraydi. Shuningdek, oltin, uran va boshqa ko'plab qora, rangli va nodir metallar, qurilish materiallaridan marmar, granit, oxaktosh, gil, gips, tosh, qum ham bor. Vodiyda turli toifadagi yo'llar qazilma boyliklari asosida vujudga kelgan "resurs" shaharlarni bog'laydi.

Farg'ona vodiysi nafaqat O'zbekistonda, balki butun Markaziy Osiyo hududida takrorlanmas tabiiy manzaralariga ega ekanligi bilan ham ajralib turadi. Mintaqa shifobaxsh issiq mineral suvlarga boy. Xususan, Shoximardon, Shirmonbuloq, Chortoq, Shahand, Kosonsoy, Uchqo'rg'on, Qambarota, Janubiy Olamushuk suvlari va buloqlari o'zining minerallanish darajasi bo'yicha alohida ahamiyat kasb etadi. Bundan tashqari, vodiya rekreatsiya va turizm resurslarining o'ziga xosligi bilan sayyohlarni jalb qiladi. Bu yerda Shohimardon, Chortoq, Shirmonbuloq, Xonobod kabi diqqatga sazovor bo'lgan turistik ob'ektlar mavjud. Masalan, Shoximardon o'zining go'zal landshaftlari, ekologik jihatdan tozaligi bilan sayyohlarni har doim lol qoldirgan. Biroq, Shohimardon O'zbekiston hududidan ajralib qolgan va eksklav holatda joylashgan. Natijada, bu yerga borib dam olish uchun qo'shni Qirg'iziston hududidan foydalanishga to'g'ri keladi. Bu hol sayyohlarga, ayniqsa shahsiy avtomobilda ketayotganlarga muammolar keltirib chiqarmoqda.

Mintaqa transporti shakllanishida turli ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy voqealarning ham ta'siri katta bo'lgan. Shu bois rayon transport to'ri shakllanishini bir necha bosqichga bo'lish mumkin. **Dastlabki bosqich** bu «Buyuk Ipak yo'li»ning vujudga kelish bilan bog'liq bo'lib, u eramizdan avvalgi II-asrlarga borib taqaladi. Xitoyliklar asos solgan "Buyuk Ipak yo'li" mintaqalar o'rtasida ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy aloqalarning rivojlanishida muhim o'rin tutgan. Hunarmandchilik, savdo-sotiq, va mamlakatlar o'rtasida aloqalarning rivojlanishi natijasida bu yo'l ikkiga bo'lingan: biri Xo'jand darvozasi orqali Samarqandga, ikkinchisi esa Qurama tog'laridan o'tib, Toshkentga ketgan. Mazkur yo'lning Farg'ona vodiysidan o'tishi bevosita hududda Andijon, Qo'qon, O'sh, O'zgan, Xo'jand, Chust, Konibodom va Isfara kabi qadimiy shaharlarning vujudga kelishi va rivojlanishiga sabab bo'lgan.

Vodiyliklar bu yo'l orqali sharq va g'arbga o'zlarining «samoviy otlar»ini hamda qimmatbaho zebu-ziynatlarini dunyoning turli mamlakatlariga olib borib sotganlar. Keyinchalik Amir Temur, Mirzo Bobur kabi buyuk shaxslar o'zlarining savdo-sotiq va harbiy maqsadlarida yo'ldan foydalanganlar. Shu bilan birga ular yangi yo'l va ko'priklar qurdirgan. Ipak yo'li XVI-asrgacha asosiy savdo yo'li sifatida xizmat qilgan.

Fan va texnika inqilobiga qadar mintaqa aholisi asosan transport vositasi sifatida otulov va tuyalardan foydalangan. XX-asrning boshlariga kelib transportning yangi turlari paydo bo'la boshladi. Jumladan, jahon transporti rivojlanishiga katta ta'sir ko'rsatgan temir yo'l transporti qator Yevropa mamlakatlarida paydo bo'ldi, so'ngra u boshqa davlatlarga tarqala boshladi.

Vodiyda transport to'ri shakllanishining **navbatdagi bosqichi** 1898 yilda Andijonga temir yo'lning kirib kelishi bilan boshlandi va bu bosqich mintaqa tarixida yangi davrni ochib berdi. Oradan ko'p o'tmay, 1904 yil O'rta Osiyoda birinchi bo'lib ikki shahar, ya'ni Marg'ilon va Farg'ona o'rtasida yangi transport turi- avtobus qatnovi yo'lga qo'yildi. Dastlabki temir yo'l qurilishi Chor Rossiyasi uchun mudofaa ahamiyatiga ega bo'lib, u harbiy- strategik va siyosiy mavqeni mustahkamlash uchun xizmat qilgan bo'lsa, ikkinchidan, o'lkani iqtisodiy jihatdan o'z manfaatlariga bo'ysindirish hamda uni Rossiya to'qimachilik sanoatining xom ashyo bazasiga aylantirish nazarda tutilgan edi.

1913-1916 yillarda vodiyni tabiiy va xom ashyo zahiralaridan ko'proq foydalanish maqsadida Qo'qon-Namangan-Andijon-Jalolobod temir yo'li ishga tushirildi. Keyinroq Shahrixon, Asaka va Paxtaobod kabi shaharlar shu yo'l bilan bog'landi va «Farg'ona xalqasi» vujudga keldi. Natijada, hudud qiyofasi o'zgardi hamda yangi joylar o'zlashtirildi, temir yo'llar kirib kelishi bilan yangi iqtisodiy munosabatlar ham shakllana boshladi. Andijon, Farg'ona, Qo'qon kabi yirik transport markazlari shakllandi. Farg'ona vodiysiga temir yo'llar qurilishi tufayli Oqtosh, Oxunboboev, Quva va Hamza shahar va shaharchalar, transport

tugunlari vujudga keldi. Masalan, Uchqo'rg'on Norin daryosi bo'yida qad ko'targan bo'lib, uning shaharlar qatoriga kirishi Andijon va Namangan shaharlari o'rtasidagi transport tuguni vazifasini bajarganligi bilan bog'liqdir. Yuqorida aytib o'tilgan shaharlar ayni paytda transport markazlari ham hisoblanadi. Bu markazlar yirik omborxonalar va stansiyalar atrofida vujudga kelgan bo'lib, ularning barchasi mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ta'sir etmay qolmadi.

Ikkinchi jahon urushi arafasida qoplamasi yaxshi Qo'qon-Sho'rsuv-Andijon-Kuyganyor va Farg'ona-Gorchakovo kabi avtomobil yo'llari qurildi. Ikkinchi jahon urushi boshlaridan oldin Farg'ona vodiysidagi uch viloyat va qator shaharlar, jumladan Qo'qon, Marg'ilon, Asaka, Andijon, Namangan, Chust shaharlarini bog'lab turuvchi aylanma yo'l qayta qurildi. Biroq, vodiyni markaziy qismida joylashgan cho'l zonasi va shimoliy-sharqiy mintaqasiga esa e'tibor qaratilmadi. Shu sababdan ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishning muhim omili- transport yo'llari mavjud bo'lmagan mintaqalarda sanoat yetarli darajada rivojlanmadi.

XX-asrning o'rtalarida Farg'ona vodiysining sharqiy qismidagi Janubiy Olamushuk, Polvontosh va Xo'jaobod neft va gaz konlarining topilishi tufayli quvur transporti vujudga keldi.

O'zbekistonda tabiiy gazni quvurlar orqali yuborish ham ilk bor shu mintaqada amalga oshirildi. 1958 yilda Xo'jaobod-Farg'ona gaz quvuri ishga tushirildi (1- jadval).

Vodiyda neft quvuri 1908 yilda Chimyonni Oltiariq (Vannovskiy) bilan bog'lagan va 20 km-dan iborat bo'lgan. Neft quvurlarining uzunligi 300 km-dan ortgan.

1 -jadval

Farg'ona vodiysida gaz quvurlarining shakllanishi

Gaz quvurlari	Ishga tushgan yili	Uzunligi, k m.	Quvur diametri, mm	Quv vati, min g. m.kub
Xo'jaobod-Farg'ona	1958	81	10.8	650
Shimoliy So'x-Farg'ona	1959	68	8	600
Shimoliy So'x-Qo'qon	1960	31	8	200
Xartum-Xo'jaobod	1960	-	-	-

Andijon posyolkasi-Andijon sh.	1960	1 1	10	200
-----------------------------------	------	--------	----	-----

Manba: Xodjaev S.M Mejranyonnye transportnye svyazi Uzbekistana. -T., 1963, s. 75.

1970–1972 yillarda 234 km.dan iborat Qo‘qon-Namangan–Andijon, 1974–1978

yillarda 677,8 km-li Xovos–Farg‘ona, shundan 425,8 km O‘zbekiston qismida gaz quvurlari tortildi. Hozirda neft quvurlarining umumiy uzunligi 1000 km-dan ortadi.

Ekologik jihatdan toza va arzon bu transport turi Farg‘onada va Oltiariqda neftni qayta ishlash zavodi qurilgandan so‘ng jadal rivojlandi. Quvur transportida yuk tashish temir yo‘lda tashishdan to‘rt barobar arzon bo‘lib, ortish, tushirish kabi ortiqcha mehnatdan xolidir.

Mazkur iqtisodiy rayonda quvur transporti bilan bir qatorda avtomobil transporti rivojlandi. 1957 yilga kelib uzunligi 240 km. bo‘lgan Toshkent-Qo‘qon (Qamchiq dovoni orqali) avtomobil yo‘li foydalanishga topshirildi. Shu tariqa o‘tgan asrning o‘rtalarida mintaqada temir yo‘l, avtomobil yo‘llari, havo, elektron hamda quvur transport tarmoqlari bir birlarini to‘ldirdi vashu asosda **Farg‘ona vodiysi transporti tizimi** yaratildi. Olis va yaqin masofalarga yuk va yo‘lovchi tashishda qulayliklar tug‘ildi. Qo‘shni viloyat hamda respublikalar bilan transport-iqtisodiy aloqalar kengayib, ishlab chiqarish samaradorligi oshdi hamda urbanizatsiya jarayoni tezlashdi. O‘z navbatida, transportning rivojlanishiga aholi manzilgohlari, shaharlar va qishloqlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarning kuchayishi bevosita aholi ehtiyojlarini ortib borishi katta ta’sir ko‘rsatdi.

Farg‘ona vodiysida hozirgi zamon transporti XX asrni o‘rtasida to‘la shakllandi. Prof. O Abdullaevning ta’kidlashicha, (2000 y.), temir yo‘llar Farg‘ona vodiysi rel’ef tuzilishga mos ravishda xalqasimon tarzda joylashgan bo‘lib, ikki qismdan; ya’ni Xo‘jand-Qo‘qon-Andijon-Ko‘kyong‘oq va Qo‘qon-Namangan-Andijon hamda Andijon-Tentaksoy-Quvasoy-Uchqo‘rg‘on-Toshko‘mir Qorasuv-O‘sh-Jalolobod-Ko‘kyong‘oq yo‘llaridan iborat.

Relief ham transport tarmoqlarining joylashishi va rivojlanishiga sezilarli ta’sir ko‘rsatadi. Chunonchi, mamlakat yoki mintaqaning yer usti tuzilishi murakkab (baland tog‘ tizmalaridan iborat ekanligi) bo‘lsa, bunday hududlarda transport tarmoqlarini (quruqlik tarasporti tarmoqlari) bir tizimga, ya’ni yagona transport tizimiga birlashtirishda muammolar vujudga keladi. Mazkur mamlakatlarda ichki rayonlar o‘rtasida iqtisodiy aloqalarni yo‘lga qo‘yishda ikkinchi va uchinchi mamlakat hududidan foydalanish zarur bo‘ladi (Abdullaev O., 2000).

Farg‘ona vodiysida transport to‘rini shakllanishiga uning rel’ef va geologik tuzilishi katta ta’sir ko‘rsatgan. Shu asosda o‘ziga xos transport konfiguratsiyasi hosil bo‘lgan (“Farg‘ona oltin xalqasi”). Shuning uchun mintaqa transport konfiguratsiyasiga ta’sir etuvchi tabiiy geografik omillarni ham o‘rganish maqsadga muvofiq. Zero, yo‘l qurilishida re‘lefning ahamiyati nihoyatda muhim o‘rin tutadi. Chunki, tuproq ishlarini amalga oshirishda, joyning qiyaligi kabi omillar yo‘l qurilishi tannarxiga ta’sir qiladi.

Ma’lumki, Farg‘ona vodiysi atrofi tog‘lar bilan o‘ralgan, uning re‘lefi mintaqa markazidan atrofga borgan sari ko‘tarilib boradi. Farg‘ona vodiysi g‘arbdan-sharqqa 400 km ga shimoldan-janubga esa 240 km ga cho‘zilgan. Transport to‘ri ham shunga mos ravishda g‘arbdan-sharqqa qarab biroz cho‘zilgan bo‘lsa, aksincha, mintaqa transport to‘ri shimoldan-janubga tomon biroz siqiqroq. Bunday bo‘lishiga mintaqa rel’efidagi tekislik, adir, tog‘ oldi va tog‘ yonbag‘irlari ham sabab bo‘lgan.

Mintaqaning tekislik qismida Qo‘qon-Farg‘ona, Qo‘qon-Andijon, Namangan-Uchqo‘rg‘on, Namangan-Andijon avtomobil yo‘llari, Qo‘qon-Pop-Namangan-Uchqo‘rg‘on, Qo‘qon-Marg‘ilon, Farg‘ona-Andijon temir yo‘llari o‘tgan. Adir mintaqalari ko‘proq Namangan viloyatining shimoliy, shimoli- g‘arbiy, Farg‘ona viloyatining esa janubiy qismlarini o‘z ichiga oladi. Mintaqaning adir qismidan Chust-To‘raqo‘rg‘on, Farg‘ona-Quvasoy, Farg‘ona-Andijon, Andijon-Xo‘jaobod-O‘sh kabi respublika va xalqaro ahamiyatga ega bo‘lgan avtomobil yo‘llari o‘tgan. (2.1 rasm)

Tog‘ oldi va tog‘ yonbag‘irlari transporti rivojlanishi uchun noqulayliklar tug‘diradi. Tog‘ oldi va tog‘ yonbag‘irlari dengiz sathidan 500-600 dan to 3000-3500 metr balandlikkacha ko‘tarilib boradi (Angren-Pop avtomobil yo‘li 3200 m. balanddan o‘tgan). Bu hududning rel’ef juda murakkab bo‘lib, daryo-soylarning kichik vohalari, past-baland tepaliklar mavjud. Bunday rel’ef shakllari vodiyni halqasimon tarzda o‘rab olgan.

Ta’kidlash lozimki, murakkab re‘lef shakllari asosan qo‘shni respublikalar chegaralarida joylashgan. Xalqaro ahamiyatga ega bo‘lgan Angren-Pop (Qamchiq dovoni) davlat ahamiyatidagi Farg‘ona-Shoximardon, Farg‘ona-So‘x, To‘raqurg‘on-Kosonsoy, Chortoq-Nanay avtomobil yo‘llari hamda Uchqo‘rg‘on-Toshko‘mir, Andijon-Jalolobod temir yo‘llari dengiz sathidan 700-1300 metr balandlikdan o‘tgan. Rel’ef xususiyati birmuncha murakkab bo‘lgan Kosonsoy, Pop, Nanay, Shoximardon, So‘x tumanlarida avtomobil transporti yo‘lovchilar tashish bilan cheklanib qolmay, bir-biridan uzoq masofada joylashgan tumanlar hamda aholi manzilgohlari o‘rtasidagi aloqalarni amalga oshirishda muhim rol o‘ynamoqda.

Mintaqada yuqorida aytib o‘tilgan avtomobil va temir yo‘llar to‘rining shakllanish va rivojlanishida hududning geomorfologik tuzilishi ham e’tiborga olinadi. Mintaqani asosiy

qismi mezokaynazoy geosstrukturasiga to'g'ri keladi. Farg'ona botig'ini o'rab olgan tog' tizmalari keskin ko'tarilgan bo'lishiga qaramay, denudatsiya jarayonida yemirilgan. Bugungi kunda ham Farg'ona botig'i allyuvial va prolyuvial yotqiziqlar bilan to'lmoqda (Abdullaev O., 2000, b 19).

Bundan ko'rinib turibdiki, Farg'ona vodiysida quruqlik transportning barcha turlarini rivojlantirish va ulardan samarali foydalanish imkoniyatlari mavjud. Avtomobil yo'llari zichligi sug'orma dexqonchilik rivojlangan tekislik qismida yuqoridir. Shu bois ham Farg'ona vodiysi transport to'ri bilan ta'minlanganlik darajasiga ko'ra respublikada eng oldingi o'rinni egallaydi. Bu yerda deyarli barcha aholi manzilgohlari zamonaviy transport yo'llari bilan tutashgan.

1.2. Angren –Pop avtomobil va temir yo'l transportini qurilishining ahamiyati

XXI asrda vodiylar transportining rivojlanishi **"Buyuk Ipak yo'li"ning tiklanish bosqichi** arafasidadir. Ushbu bosqichda mamlakatimiz rahbariyati xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan muhim loyihalarni ishlab chiqishga jiddiy e'tibor qaratmoqda. Binobarin, TRASEKA loyihasining Farg'ona vodiysida amalga oshirilishi mintaqa transport tizimining shakllanishi va rivojlanishining yangi davrida katta ahamiyat kasb etadi.

O'zbekistonni Xitoy orqali Tinch okeaniga chiqish imkonini beruvchi Andijon-O'sh-Ergashtom-Qashqar avtomobil yo'lining qurilishi nafaqat Farg'ona vodiysi, balki Markaziy Osiyo davlatlarining transport geografik mavqeini oshiradi. Bu haqda Prezident I. Karimov "Toshkent-Andijon-O'sh-Qashqar shaharlaridan o'tadigan bu transport yo'nalishi O'zbekiston, Qirg'iziston, va Xitoy transport kommunikatsiyalari bilan bog'labgina qolmay, tarixan shakllangan BIYning ham uzviy bir qismi hisoblanadi. U Yevropani ulkan Tinch okeani va Janubi-sharqiy Osiyo mintaqalari bilan bog'laydigan eng yaqin yo'ldir" deb ta'kidlaydi². Buning uchun esa avvalo Toshkent-O'sh avtomobil yo'lining qayta ta'mirdan chiqarilishi va jahon andozalariga moslashtirilishi lozim. Mustaqillik tufayli amalga oshirilayotgan bu ishlar respublikani yagona transport tizimining shakllantirishda muhim omil bo'ladi.

Bundan tashqari, 1999 yilda halqaro ahamiyatdagi uzunligi 1422 km.li Andijon-Toshkent-Nukus-Qo'ng'iro't tezyurar avtomagistralining qurilishi loyihasi ishlab chiqildi va

² Президент Ислам Каримовнинг Европа –Кавказ-Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган Халқаро анжуманда сўзлаган нутқи. Ватанпарвар газетаси. 1998 й. 12 сентябрь. №109.

hozirda qurilish boshlandi, mazkur yo‘l Yevropani O‘zbekiston va Qozog‘iston orqali Xitoy bilan bog‘laydigan Yevropa-Osiyo transkontinental avtomagistrali (E-40)ning bir qismi hisoblanadi. (O‘zbekiston Milliy ensiklopediyasi. 12 jild, 2006, b.311-312).

Mintaqa transport tizimlari shakllanishini yangi bosqichida amalga oshirilgan eng katta voqea- dengiz sathidan 3200 metr balandlikdan o‘tadigan Angren-Pop avtomobil yo‘lining qaytadan kengaytirilishi va tog‘ tepasidagi qiyaliklar, keskin nishobliklarni kamaytirish maqsadida tunnellar qurilganligini alohida ta’kidlash lozim. Qamchiq tunnelling uzunligi 890, Rezak tunnelining uzunligi esa 368 m.ga teng bo‘lgan tunnellar transport qatnovini yaxshiladi va yo‘lni qisqartirdi. Yo‘lning kengaytirilishi va tunnelling ishga tushirilishi tufayli Qamchiq dovoni orqali amalga oshiriladigan avtomobil transporti aloqalarida avvalari tez-tez uchrab turadigan xavf-xatarga chek qo‘yildi. Qamchiq va Rezak tunnellaridan bir kecha-kunduzda 30 mingga yaqin avtomobillar o‘tish imkoniga ega. Ilgari bitta yengil avtomobil Qurama tog‘idan o‘tish uchun 3-4 soat vaqt sarflagan bo‘lsa, hozirda esa o‘rtacha tezlikda xarakatlanayotgan avtomobil uchun atiga 1 soat kifoya qilmoqda.

Ayni paytda, Farg‘ona vodiysiga olib boruvchi mazkur yo‘l bir sutkada o‘rtacha 50 mingdan ortiq aholining turli yumushlarni bajarishiga beminnat xizmat qilmoqda. Shuningdek, Qurama tog‘i orasida joylashgan Tangatopdi, Serkaqirildi kabi tog‘dagi qishloqlar aholisi yo‘l bo‘ylarida savdo-sotiq ishlarini amalga oshirish uchun imkoniyat paydo bo‘ldi.

Yaqin yillarda TRASEKA loyihasi bo‘yicha Angren-Pop temir yo‘lining ishga tushirish rejalashtirilgan. Bu ham mintaqada ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishini asosiy omillaridan biriga aylanadi Temir yo‘l qurilishi natijasida yana yangi ishchi o‘rinlar tashkil etiladi va mavjud mehnat resurslaridan oqilona foydalanish uchun juda katta sharoit yaratiladi. Bundan tashqari, Farg‘ona vodiysini tabiiy gaz bilan ta’minlash maqsadida, quvur transportini rivojlantirishga ham alohida e’tibor qaratilmoqda. Umumiy qiymati 435 million dollarni tashkil etadigan Qamchiq dovoni orqali magistral gaz quvurini tortish ishlari boshlandi

Temir yo‘l transporti O‘zbekiston temir yo‘llari kompaniyasi xamda Xitoy davlatining «China Railway Tunnel Group» kompaniyasi bilan xamkorlikda ayni paytda Angren –Pop temir yo‘lini qurish ishlari olib borilmoqda. Bunga 1.9 mlyard AQSh dollari investitsiya qilindi. Mazkur yo‘l qurilishida 19 km uzunlikdagi tunel qazish ishlari olib boriladi. Mazkur tunel Qurama tog‘laridan utgaziladi. Angren- Pop temir yo‘lini uzunligi 125 km ni tashkil etadi.

Farg‘ona vodiysida temir yo‘l transportining zichligi ancha yuqori. Jami temir yo‘llarning uzunligi 529 km-dan iborat. Ushbu mintaqada yo‘llar uzunligi jihatidan Farg‘ona viloyati (43%) oldinda, qolgan 57 foizi esa Andijon va Namangan viloyatlariga to‘g‘ri keladi.

Vodiyda temir yo‘l transportida yuk tashish ko‘rsatkichlari yo‘lovchi tashishga nisbatan yaxshi rivojlangan. Bunga asosiy sabab, yo‘lovchilar temir yo‘l orqali faqat respublikaning uzoq viloyatlarigagina borishi mumkin. Ko‘pincha avtomobilda Toshkent shahriga kelib, so‘ngra boshqa yerlarga ketish arzon va vaqtni tejaydi. Agar temir yo‘lda foydalaniladigan bo‘lsa, qo‘shni Tojikiston hududi orqali o‘tishda to‘htalishlar ko‘p bo‘ladi. Yuk tashishda esa temir yo‘l boshqalarga nisbatan arzon va xavfsiz. Chunki, og‘ir yuklarni Qamchiq dovonidan olib o‘tishda avtomobillarga qiyinchilik tug‘iladi.

O‘zbekistonda umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida 2012 yil 58 mln. tonnadan ortiq turli yuklar tashildi. Bu ko‘rsatkich 2000 yilga nisbatan 137,8 foizni tashkil etgan. Respublikada umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida tashilayotgan yuklarning 18,3 foizi Farg‘ona vodiysiga to‘g‘ri kelmoqda. Mazkur tarmoqda mintaqada 2006 yilda jami 10,3 mln tonna yuk tashilgan. Temir yo‘lda yuk tashish xajmi Andijon viloyatida eng kam. Viloyatda mintaqada tashilgan yuklarning faqatgina 4,7 foizini, respublikaning esa 0,8 foizini yetkazib bergan bo‘lsa, Farg‘ona viloyatining respublikadagi ulushi 15,7 foizni tashkil qilgan (2012 y). Biroq, 2000 yilga nisbatan 2012 yilda temir yo‘l transportida yuk tashish Andijonda 116,6 foiz, Namanganda, 75,8 Farg‘ona viloyatida esa 107,9 foizga teng bo‘lgan. Farg‘ona viloyatining qo‘shni viloyatlardan farqli tomoni o‘rganilayotgan 2000-2006 yillar davomida temir yo‘lda yuk tashish kamaygan holda 2007 yilga kelib keskin ko‘tarilgan.



Qurama tog‘lariga qurilayotgan Angren –Pop temir yo‘li

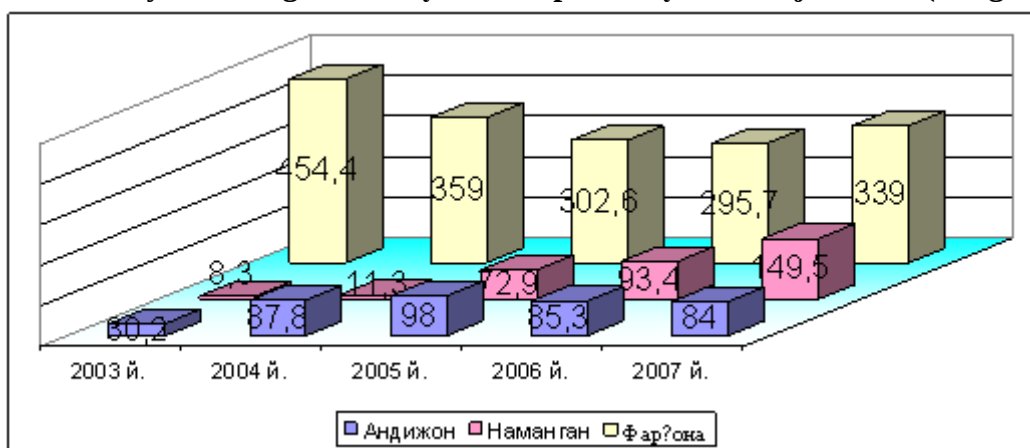
Umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish bo‘yicha Toshkent, Surxondaryo, Sirdaryo, Buxoro va Samarqand viloyatlari yetakchilik qiladi. Bu jihatdan vodiyni uchala viloyatini qo‘shib hisoblaganda ham yuqoridagi viloyatlar salmog‘iga yetmaydi. Umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida 2012 yilda respublikada jami 11,8 mlndan ortiq yo‘lovchi tashilgan. Tarmoqda yo‘lovchi tashish 2003 -2005 yillarda o‘shib, 2006-2012 yillarda kamayganligi kuzatiladi. Bu jarayon Farg‘ona vodiysida aksincha 2012 yilda biroz ortgan.

Statistik ma’lumotlarga ko‘ra, 2003 yilda vodiya umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida 492 ming yo‘lovchi tashilgan bo‘lsa, 2012 yilga kelib bu ko‘rsatkich 116,3 foizga ortgan. Bunga asosiy sabab Andijon va Namangan viloyatlarida temir yo‘llarda yo‘lovchi tashish aloqalarini rivojlanayotganligidadir (1.2 rasm).

O‘rganishlar shuni ko‘rsatadiki, temir yo‘lda yo‘lovchi tashish Andijon viloyatida 2003-2012 yillarda 2,7 marta, Namangan viloyatida esa 17,0 barobarga ko‘paygan. Farg‘ona viloyatida temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish va yo‘lovchi aylanmasi yil davomida fasllarga va oylarga bog‘liq holda o‘zgarib turadi .

2.1-rasm

Umumfoydalanadigan temir yo‘l transportida yo‘lovchi jo‘natish (ming kishi)



Manba: O‘zR Davlat statistika qo‘mitasi ma’lumotlari

Bundan shunday xulosa kelib chiqadiki, mintaqada temir yo‘l transportida asosan uzoq masofalarga yo‘lovchi tashish rivojlanayotganligi va, aksincha yaqin masofalarda esa temir yo‘l transportida yo‘lovchi tashish boshqa tarmoqlarga nisbatan rivojlanishi sust kechayotganligini anglash mumkin.

Hozirgi kunda mintaqadagi eng muhim muammolardan biri temir yo‘l transportini rivojlantirish bo‘lib qolmoqda. Chunki, Farg‘ona vodiysi temir yo‘l orqali faqatgina Tojikiston hududi orqali O‘zbekistonning yagona transport tizimiga bog‘lana oladi. Kelajakda Angren–Pop temir yo‘lining qurilishi bu muammoni ijobiy hal qilishga yordam beradi.

Mintaqaning **quvur transport** tizimida o'rganilayotgan yillarda Andijon viloyatida yuk oboroti kamayayotganligi qayd qilinadi. Bu tarmoqda 2000 yil 9,1 mln. t/ km. yuk tashilgan holda, 2012 yilda bu ko'rsatkich 4,4 mln. t.ni tashkil etgan.



Angren –Pop temir yo‘lini qurilish ishlari jadal ketmoqda(2014 yil)

Yo‘lovchi tashishda eng kam ko‘rsatkich transport tarmoqlari ichida **havo transporti** hissasiga to‘g‘ri keladi. Bunga, albatta, asosiy sabab havo transportidan juda kam aholi, faqatgina zaruriyat yuzasidan 1 yilda bir marta foydalanishdir. Bundan tashqari, Farg‘ona vodiysida havo transporti imkoniyatlari cheklangan bo‘lib, asosan respublika va MDX doirasida amalga oshiriladi. Xorijiy mamlakatlarga esa Toshkent shahri aeroportlaridan parvoz qilinadi.

2-Bob. Farg‘ona vodiysi ijtimoiy –iqtisodiy rivojlanishiga transport infratuzilmasining ta’siri

2.1. Farg‘ona vodiysi transport infratuzilmasi va aholi joylashuvi

Aholi va uning joylashuvini o‘rganish demotsentrik prinsip sifatida iqtisodiy va ijtimoiy geografik tadqiqotlarda har doim muhim ahamiyat kasb etib kelgan. Transport geografiyasini o‘rganishning eng dolzarb vazifalaridan biri transport tizimining aholi soni, joylashuvi, shahar aglomeratsiyalari va urbanizatsiya bilan aloqadorligini o‘rganish va shu asosda ilmiy qonuniyatlarni aniqlashdan iborat.

O‘zbekistonda aholi joylashuvi qadimdan transport yo‘llari bilan bog‘langan. Har qanday aholi manzilgohlaridan turli yo‘llar o‘tgan va, aksincha, turli transport yo‘llari o‘tgan hududlarda aholi manzilgohlari shakllangan. Bunday geografik xususiyatlar ayniqsa aholi va transport to‘rlari zich joylashgan, yer resurslari cheklangan Farg‘ona vodiysi viloyatlarida yanada aniqroq namoyon bo‘ladi. Aytish joizki, bunday geografik vaziyatda aholi joylashuvi transport turini belgilab beradi.

O‘zbekistonning transport haritasiga nazar tashlansa, qadimda Buyuk Ipak yo‘li va hozirgi kunda xalqaro ahamiyatga ega bo‘lgan yo‘llar ustida Buxoro, Toshkent, Samarqand, Urganch kabi shaharlar joylashganligi, davlat ahamiyatiga ega yo‘llar kesishgan nuqtalarda Bekobod, Jizzax, Kogon kabi shaharlarning vujudga kelganligini ko‘rish mumkin.

Aholi va transport geografiyasini o‘zaro aloqadorlikda o‘rganishning biri ikkinchisini taqozo qiladi va quyidagi holatlar ko‘zga tashlanadi:

- Xalqaro ahamiyatga ega bo‘lgan yo‘llarda asosan yirik shaharlar paydo bo‘ladi;
- Davlat ahamiyatidagi yo‘llar o‘tgan mintaqalarda aksariyat o‘rta shaharlar joylashgan;
- Viloyat ahamiyatiga ega bo‘lgan avtomobil yo‘llarida ko‘proq kichik shaharlar vujudga kelgan;
- Mahalliy ahamiyatga ega yo‘llarda esa ovullar, qishloqlar joylashgan.

Shu bilan birga yo‘llar va aholi manzillari o‘zaro kesishgan hududlarda transport punktlari, transport markaz va tugunlari paydo bo‘lgan. Masalan, Kogon, Qo‘ng‘irot shaharlarining asosiy funksiyasi transport markazidir, Navoiy, Toshkent, Samarqand kabilar muhim transport tugunlari hisoblanadi.

Farg‘ona vodiysida joylashgan Farg‘ona, Andijon, Namangan, Qo‘qon transport tugunlari bir nechta transport yo‘llarini birlashtirganligi, xalqaro ahamiyatdagi avtomobil va temir yo‘llar, aeroportlar joylashganligi bilan boshqalardan keskin farq qiladi. Asaka, Chust,

Margʻilon, Uchqoʻrgʻonga oʻhshash shaharlar transport markazlari sifatida mintaqaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishda katta ahamiyatga ega. Transport punktlari qatoriga esa barcha tuman markazlari, yirik qishloqlar kiradi. Shu oʻrinda aytish mumkinki, har qanday aholi manzillari turli darajadagi transport punkti hisoblanadi, ammo ularning barchasini transport markazi sifatida qarash nojoizdir.

Aholini kundalik hayotida avtomobil transporti asosiy oʻringa ega. Masalan, Andijon viloyatida nafaqat demografik sigʻim yuqori, balki tabiiy komponentlar: gidrografik shaxobchalar, oʻsimlik, hayvonot olamidan tortib, sanoat, transport kabi tarmoqlar ham boshqa mintaqalarga nisbatan zich joylashgan. Shunday ekan, viloyat bunday katta “yukni” koʻtarishi ancha muammo. Mazkur fikrni transport yoʻllari va aholi manzilgohlariga tadbiq qilinsa, bugungi kunda yoʻl boʻyida joylashgan aholi manzilgohlari bir-biriga yaqinlashib, qoʻshilib ketayotganligi, kelajakda transport yoʻllarining qurilishi esa yer resurslardan oqilona foydalanishni taqozo etadi.

Aholi zichligi jihatidan Fargʻona vodiysida Andijon viloyati qoʻshni Namangan va Fargʻona viloyatlaridan keskin ajrab turadi. Andijon viloyatida aholi zichligi, 2008 yil 1 yanvar holatiga koʻra, 1 kv. km. ga 561 kishiga yetdi. A.Xatamov (1985), R.Qodirov (2003 y), va M.Mamajonovlar (2004 y.) tomonidan viloyat aholisi, uning zichligi, ijtimoiy muhofaza qilish va mehnat resurslaridan foydalanish muammolari oʻrganilgan. Biroq, aholi zichligining temir va avtomobil yoʻllar bilan oʻzaro aloqadorligi tumanlar miqyosida tadqiq qilinmagan.

Viloyatning 7 ta tumanidan temir yoʻl kesib oʻtgan, qolgan yarmidan esa oʻtmagan. Temir yoʻl oʻtgan hududlar viloyat umumiy maydonining 55,8 foizini, aholisining esa 70,0 foizini tashkil etadi demak, bu yerda aholi zichligi viloyat oʻrtacha koʻrsatkichidan deyarli 1,3-1,5 marta yuqori. (2.5 jadval). Temir yoʻl oʻtmagan tumanlarga aholi sonining 30,0 foizi, maydonini esa 44,2 foizi toʻgʻri keladi. Bundan xulosa chiqarish mumkinki, temir yoʻl mavjud hududlar bilan temir yoʻl oʻtmagan joylarning deyarli yer maydoni teng boʻlgan holda, aholi soni oʻrtasida 1,5 barobarga yaqin farq mavjud. Aholi zichligi viloyat temir yoʻl oʻtgan hududlarda oʻrtacha 1 kv. km. ga 700 kishidan ortiq, aksincha temir yoʻl transporti mavjud boʻlmagan joylarda 373 kishidan iborat.

2.2-jadval

Andijon viloyati temir yoʻl va aholi joylashuvi oʻrtasidagi aloqadorlik (2012 y.)

t.r.	Shahar va tumanlar	Eng yaqin temir yoʻl bekati	Temir yoʻl bekatigacha boʻlgan masofa, km.	Aholi zichligi, 1 kv. km. ga kishi	Shahar va shaharchalar aholisi soni
	Shahar				

	rlar:				
	Andijon	Andijon	0	55 50	363
	Asaka	Asaka	4	50 54	56.4
	Xonobo	Xonobod	0	15 90	26.4
	tumanlar:				
	Andijon	Kuyganyor	0	52 7	13.6
	Asaka	Asaka	4	69 7	-
	Baliqchi	Xaqqulobod	29	44 2	-
	Buloqboshi	Gurunchmozor	20	57 7	13.0
	Boʻz	Shahrihon	15	26 8	14.3
	Jalaquduq	Gurunchmozor	0	39 4	31.4
0	Izboskan	Poytugʻ	0	66 4	29.1
1	Ulugʻnor	Shahrixon	35	13 1	-
2	Marhamat	Asaka	25	43 3	22.4
3	Oltinkoʻl	Andijon	23	59 1	-
4	Paxtaobod	Tentaksoy	1	56 1	27.7
5	Xoʻjaobod	Gurunchmozor	10	39 7	19.6
6	Shahrixon	Shahrixon	0	67 3	69.8
7	Qoʻrgʻontepa	Savay	0	34 0	59.3

Jadval Andijon viloyati statistika boshqarmasi statistik maʼlumotlari asosida tuzilgan.

Avtomobil yoʻllarining ahamiyatiga qarab aholi joylashuvi shakllangan va bu jarayon hozirda ham davom etmoqda. Mavjud xalqaro, davlat, viloyat va mahalliy ahamiyatga ega boʻlgan yoʻllarda aholi lentasimon zich joylashgan. Jumladan, xalqaro darajadagi yoʻllar kesib oʻtgan tumanlarda aholi zichligi yanada yuqori.

Bunday transport geografik oʻringa ega boʻlgan tumanlarga Andijon, Asaka, Oltinkoʻl, Shahrixon, Paxtaobod, Qoʻrgʻontepa va Xoʻjaobod kiradi. Qolgan tumanlar, yaʼni Buloqboshi, Baliqchi, Jalaquduq, Izboskan, Marhamat, Ulugʻnor tumanlaridan bunday toifadagi avtomobil yoʻli oʻtmagan.

Birinchi guruhga mansub tumanlar viloyat umumiy maydonining 49,1 foizini tashkil qilib, aholisining 53,6 foizini o'zida jamlagan. Bu yerda aholi zichligi o'rtacha 615 kishini tashkil etadi (2008 y.1 yanvar ma'lumotlari). Ikkinchi guruhda esa viloyat jami aholisining 31,8 foizi to'plangan bo'lib, zichlik ko'rsatkichi 402 kishiga teng (4 -Ilova).

Davlat ahamiyatiga ega avtomobil yo'llar viloyatning barcha tumanlarini yirik shaharlar, transport tugunlari va markazlari bilan bog'laydi. Uzunligi jihatidan bunday yo'llar barcha tumanlarda viloyat ahamiyatiga ega yo'llardan keyinda turadi. Davlat ahamiyatiga ega bo'lgan yo'l bo'ylarida yirik qishloqlar ko'p va ular, odatda, yo'lning ikki tomonida bir-biriga paralel ravishda uzunasiga cho'zilib ketgan.

Jahonning dengiz va okeanlarga yaqin qismlarida aholi zichligi yuqori ekanligi va undan uzoqlashgan sari aholi zichligi kamayib borishi ko'pchilikka ma'lum. Quruqlik ichkarisida esa avtomobil yo'llar bo'yida aholi zich joylashgan. O'rganishlar shuni ko'rsatadiki, davlat ahamiyatidagi yo'llarda yo'lning 200-500 metr atrofida har ikkala qismida aholi zichligi yuqori 2500-3000 kishidan ortiq bo'lsa, 500 metrdan 1 km.gacha bo'lgan masofada bu ko'rsatkich 1500-2000 kishini tashkil etadi.

Biroq, yuqoridagi qonuniyat asosan o'rtacha kattalikdagi qishloq manzilgohlari uchun xos. Chunonchi, Andijon viloyatidagi Oyim, Yorqishloq, Qo'shtepa, Chinobod kabi yirik qishloqlarda davlat ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llardan 3 km uzoqlikda ham aholi zichligi 1 km. kv ga. 700 kishiga yetadi.

Farg'ona vodiysi davlat ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llar va aholi geografiyasini o'rganish natijasida quyidagi avtomobil yo'llarida aholi zichligining boshqalariga qaraganda yuqoriligi ma'lum bo'ldi:

- Farg'ona xalqa yo'li;
- Namangan-Xaqqulobod-Andijon yo'li;
- Shahrixon–Asaka-Marhamat-Qizilqiya;
- Namangan- Chust-Pop;
- Farg'ona- Rishton-Qo'qon.

Ushbu avtomobil yo'llar bo'yicha mintaqaning ko'proq yirik va o'rta kattalikdagi qishloqlar joylashgan o'ziga xos qishloq aglomeratsiyalarini tashkil qiladi. Polosasimon ko'rinishda eng ko'p tarqalgan yo'llar viloyat ahamiyatidagi yo'llardir. Mintaqada ularning uzunligi jami 859 km.ni tashkil etadi. Bunday yo'llarning eng ko'p tarmoqlangani Asaka (98 km), Izboskan (96 km), tumanlariga to'g'ri keladi.

Transport va aholi o'rtasidagi aloqadorlikni o'rgangan ko'plab olimlar xar ming aholiga to'g'ri keluvchi yo'llar uzunligi, ya'ni aholining yo'l bilan ta'minlanganlik darajasiga e'tibor qaratadi. Mazkur tadqiqotda olib borilgan hisob kitoblar bo'yicha viloyatda 1 km.

yo'lga o'rtacha 980 kishi to'g'ri keladi. Bu ko'rsatkichdan yuqori bo'lgan tumanlar avtomobil yo'li bilan yaxshi ta'minlangan Izboskan (1005 kishi), Asaka (1220 kishi), Qo'rg'ontepa (995), Buloqboshi (1100 kishi) tumanlari ekanligi aniqlandi. Eng past ko'rsatkich Bo'z (382 kishi), Ulug'nor (298 kishi) tumanlarida qayd etiladi.

2000 yilda 53,3 ming kishi va 2012 yilda 72 ming kishi tashilgan. 2000-2012 yillarda transportning barcha tarmoqlari orqali tashilgan yo'lovchilarning faqatgina 0,01 foizigina havo transporti ulushiga to'g'ri kelgan. Shu bilan birga ta'kidlash joizki, oxirgi yillarda havo transportida yuk va yo'lovchi tashish biroz ortmoqda.

Odatda, mamlakat, rayon yoki mintaqaning iqtisodiy kartasida, eng avvalo uning shaharlari va transport yo'llari ko'zga tashlanadi. Darhaqiqat, shaharlar va yo'llar har bir hududning tayanch nuqtalari, ustunlari, "yuragi" hisoblanadi. Shaharlar va yo'llar o'rtasidagi o'zaro aloqadorlikni avvalroq ta'kidlagan edik. Ayniqsa, aglomeratsiyalar rivojlanishini transportsiz tasavvur qilish qiyin.

Aglomeratsiyaga berilgan barcha ta'riflarning negizida transport turadi. Chunki transport hududlarning ichki va tashqi aloqalarini amalga oshirishda bosh omildir. Shahar aglomeratsiyasi faqat aholi manzilgohlari birlashmasi emas, shu bilan birga ular orasidagi qishloq hududlar ham kiradi. Bu yuqori urbanizatsiyalashgan hududda shahar va qishloq aholi punktlari juda ko'p va zich joylashgan bo'ladi.

Aglomeratsiyani o'rgangan ko'pchilik olimlar (G.M. Lappo, V.G. Davidovich va b.) uning shakllanishida transportning roliga katta ahamiyat berishgan. Darhaqiqat, aglomeratsiya uchun zaruriy shart bo'lgan mayatniksimon migratsiya bevosita transport qatnovini yo'lga qo'yilganligiga bog'liq. Sababi, mayatniksimon migratsiya (ish, madaniy-maishiy, rekreatsiya yuzasidan bo'lishi mumkin) aholining bir manzilgohdan kelib, yana shu kunning o'zidayoq qaytib ketishini anglatadi. Kelib ketish uchun, albatta, shahar atrofi yo'nalishlarida qatnovchi transport vositalari zarur.

Farg'ona vodiysi aglomeratsiyalarining barcha shaharlari viloyat yoki tuman markazlari sifatida, asosan mashinasozlik, yengil va oziq-ovqat sanoat ta'sirida rivojlanmoqda. Ta'kidlash joizki, Farg'ona vodiysi aglomeratsiyalarining shakllanishi dastlab asosan transport infratuzilmasiga bog'liq bo'lgan bo'lsa, mustaqillikdan keyin uning rivojlanishiga sanoat juda katta ta'sir ko'rsatdi. Masalan, Farg'ona vodiysida Farg'ona-Marg'ilon, Namangan va Andijon aglomeratsiyalari o'ziga xos, ijtimoiy-iqtisodiy va demografik rivojlanishi, infratuzilma hamda shahar manzilgohlari shakllanishining umumiyliги kabi jihatlar bilan ajralib turadi.

Xususan o'zining demografik salohiyatiga ko'ra Farg'ona vodiysida Andijon aglomeratsiyasi alohida mavqega ega. Shu sababdan vodiylar aglomeratsiyalarining asosiy xususiyatlari Andijon aglomeratsiyasida batafsil ko'rib chiqildi.

1897 yil Andijonda 47 ming kishi yashagan bo'lsa, 1910 yilga kelib 76 ming kishi ro'yxatga olingan. Ipakchilik sanoatining eng yirik markazi bo'lgan Marg'ilonda esa XX asr boshida aholi soni 46 780 kishiga yetdi (Ata-Mirzaev O., Gentshke V., Murtazaeva R., Soliev A., 2002, s. 26). Ayni paytda Andijon shahri aholisi 361 ming kishidan ortdi.

1996 yilda Asaka shahrida avtomobilsozlik korxonasi qurilishi va uning ehtiyot qismlarini ishlab chiqarishni Andijon shahrida tashkil etilgan shaharning iqtisodiy salohiyatini oshirish bilan birga "yo'ldosh" shaharlaridagi ortiqcha mehnat resurslaridan samarali foydalanish imkonini berdi. Bu esa, o'z navbatida, aglomeratsiyalashuv jarayonining eng muhim sharti bo'lgan manzilgohlar o'rtasidagi aholi qatnovi, ya'ni mayatniksimon migratsiyani jadallashtirdi. Hozirgi kunda mayatniksimon migratsiyaning asosiy yo'nalishlari Andijon-Asaka-Kuyganyor uchligiga qaratilgan.

Mustaqillik yillariga qadar aglomeratsiya ichidagi asosiy ichki harakatlar yadro-Andijonga qaratilgan edi. Istiqloqlarga erishgandan keyin Asaka shahri va Kuyganyor shaharchasiga tomon yirik ichki harakatlar yo'nalishi vujudga keldi. Asaka shahriga har kuni Marhamat, Shahrixon, Andijon, Buloqboshi, Oltinko'l, Xo'jaobod, Jalaquduq tumanlaridan ishchi va xizmatchilar kelib ketadilar. Xuddi shunday holat Andijon tumanining ma'muriy markazi-Kuyganyor shaharchasida ham kuzatiladi. Bu yerga Izboskan, Paxtaobod, Baliqchi tumanlaridan migrantlar ko'plab keladi. Cababi, Kuyganyor Andijon shahrdan 6 km shimoli-g'arbda joylashgan bo'lib, tranzit transport tuguni hisoblanadi. Bundan tashqari, bu yerda Andijon qishloq xo'jalik instituti, Qoradaryoning bo'yida esa dam olish maskanlari hamda Andijon tumanining ma'muriy binolari joylashgan.

Shu bilan birga vodiylar aglomeratsiyalarida transport vositalari va yo'lovchilarning ko'payib borishi tufayli quyidagi muammolar vujudga keldi:

- Serqatnov avtomobil yo'llarida tirbandliklar ("probkalar") vujudga kelib, xarakatlanayotgan transport vositalari va piyodalarga xalal bermoqda;
- Turli xil avtohalokatlar aynan shunday joylarda ko'plab sodir bo'lmoqda;
- Litsenziyasiz faoliyat yuritayotgan xususiy transport vositalarining ko'payishiga sharoit tug'ilmoqda;
- Yo'nalishlar bo'yicha jadvallar sonini, vaqtini nazorat qilish murakkablashdi;
- Urboekologik vaziyat salbiylashmoqda va h.k.

Ushbu muammolarni hal etish shahar aglomeratsiyalarida axoli yashashi va transport qatnovi uchun qulayliklar yaratadi.

Xuddi shunday vaziyatni vodiyni boshqa aglomeratsiyalarida, jumladan Farg‘ona-Marg‘ilon, Namangan xamda shakllanib borayotgan Qo‘qon atrofida ham ko‘rish mumkin. Ayniqsa, Farg‘ona shahrida turli xil Kimyo va neftni qayta ishlash korxonalarining mavjudligi ekologik holatni yanada keskinlashtiradi.

Namangan aglomeratsiyasining markazi, ya‘ni Namangan shahri axolisi so‘nggi yillarda tez o‘tib bormoqda. Natijada u Samarqand shahridan o‘zib, respublikaning “ikkinchi” shahriga aylandi. Ushbu aglomeratsiya tarkibiga kiruvchi Uchqo‘rg‘on, Haqulobod, Uychi, Chortoq kabi shaharlarda ham transportning ahamiyati katta. To‘raqo‘rg‘on esa Namangan shahri bilan trolleybus qatnovi orqali bog‘langan bo‘lib, ular deyarli tutashib ketmoqda.

Namangan viloyati markazidan asosan Namangan-Chust, Namangan-Uchqo‘rg‘on yo‘nalishlarida yo‘lovchi qatnovi tig‘iz. Chust shahri esa Pop bilan birgalikda o‘ziga xos hududiy urbanistik tizimni tashkil qiladi. Farg‘ona aglomeratsiyasida Quva, Quvasoy, Xamza kabilar asosan transport markazi vazifasini bajaradi. Yo‘lovchilar qatnovi Farg‘ona-Marg‘ilon, Farg‘ona-Quva, Farg‘ona-Rishton, Farg‘ona-Quvasoy yo‘nalishlarida tig‘iz.

Mazkur aglomeratsiyalar Qo‘qon gurux rayonlari bilan ham bog‘langan. Bu borada Rishton, Bog‘dod, Oltiariq shaharchalari o‘ziga xos bog‘lovchi transport tuguni hisoblanadi.

Respublikaning qadimiy shaharlaridan biri Qo‘qon negizida ham aglomeratsiya shakllanib bormoqda va bu boradatransportning roli katta. Qo‘qon atrofida joylashgan Yaypan, Dang‘ara, Beshariq, Uchko‘priq shaharlari va shaharchalari maxalliy ahamiyatga ega bo‘lgan transport markazlari vazifasini bajaradi.

Shunday qilib, aholi joylashuvi, xususan shaharlar rivojlanishi va transport geografiyasi o‘rtasida aloqadorlik mavjud. Binobarin, transport va shaharlar geografiyasi N.N. Baranskiy ta‘kidlaganidek, bir biri bilan uzviy bog‘liq va ularning muammolarini ham shu tartibda yechish mumkin

2.2. Ishlab chiqarish tarmoqlari joylanishi va rivojlanishining transport-iqtisodiy jihatlari

Farg‘ona vodiysi iqtisodiyoti agro-industrial yo‘nalishga ega. Qishloq xo‘jaligi asosan paxtachilik, g‘allachilik, sabzavotchilik, kartoshka, bog‘dorchilik, uzumchilik, sut-go‘sh tchorvachiligiga ixtisoslashgan. 2012 yilda viloyatda 7 mln tonnadan ortiq qishloq xo‘jalik mahsulotlari yetishtirilgan. Qishloq xo‘jalik mahsulotlarining 30 foizdanga yaqini sabzavot va bug‘doy, 20 foizi esa paxta xisobiga to‘g‘ri keladi. Bu raqam qisman qancha miqdorda qishloq xo‘jaligi yuklarini tashishni belgilab beradi.

Farg‘ona vodiysining barcha tumanlarida paxtachilik asosiy tarmoq hisoblanadi. Bu yerda paxtadan tashqari bug‘doy, makkajo‘xori, sholi, arpa va dukkakli ekinlar ekiladi. Donli

ekinlarning salmog'i jihatidan bug'doy yetishtirish yetakchi hisoblanadi. 2012 yilda Andijon viloyatida 534,4 ming Namagan viloyatida Farg'ona viloyatida 653 ming tonna bug'doy yetishtirildi.

Aholining sabzavot va poliz ekinlariga bo'lgan talabining ortish natijasida mazkur tarmoq ham intensiv rivojlanmoqda. Sabzavotchilik va polizchilikning turli xil mahsulotlarini yetishtirishga ixtisoslashgan. Vodiyning yangi o'zlashtirilgan va unga yaqin bo'lgan hududlarda polizchilik, shahar atrofi mintaqalarida sabzavot va "issiqxona" ekinlari, adir va tog' oldi mintaqalarida esa asosan sabzavot ekinlari yetishtiriladi.

Ikkinchi bobda aytib o'tilganidek, Farg'ona vodiysi sanoatining tarmoqlar va hududiy tarkibi turli omillar ta'sirida shakllangan. Jumladan, hunarmandchilik va savdogarchilikning rivojlanishida Andijon, Qo'qon, Rishton, Marg'ilon, Chust, Pop, Shahrixon shahar va tumanlari yaqqol ajralib tursa, mashinasozlikda Andijon va Asaka, qurilish materiallari ishlab chiqarishda Quvasoy, Sho'rsu, Kosonsoy, Izboskan, Buloqboshi, Xo'jaobod tumanlari yetakchilik qiladi. Tuman markazlarida qishloq xo'jalik mahsulotlarini qayta ishlash sanoati rivojlangan. Qishloq xo'jaligi va sanoatning hududiy tashkil etilishiga viloyatning avtomobil yo'llarini ta'siri katta. Farg'ona vodiysi rivojlangan yo'l xo'jaligi va jahon talablarga javob beradigan xalqaro, respublika, maxalliy ahamiyatga ega bo'lgan avtomobil yo'llariga ega. Yo'l xo'jaligi tarmoqlarida 15 mingdan ortiq ishchi va muxandis texnik xodimlar band (2012 yil).

Ma'lumki, 2012 yilda "Avtomobil yo'llari to'g'risida" qonuni qabul qilindi. 1992 yil fevralda esa O'zbekiston avtomobil yo'llarini qurish va undan foydalanish davlat aksiyadorlik konserni (Uzavtoyo'l) tuzildi. Konsern tarkibiga Andijon, Namangan, Farg'ona avtomobil yo'llari boshqarmasi hamda "Andijonyo'lloyiha" viloyat yo'l va inshootlar qurish, qayta qurish va ta'mirlash bo'yicha loyiha qidiruv instituti va boshqalar kiradi.

Eng muhim yo'llardan hisoblangan Andijon-Qo'rg'ontepa, Namangan-Pop, Farg'ona-Andijon, Farg'ona-Qo'qon, Andijon-Namangan, Toshkent-O'sh traktlari viloyatning ko'pgina tumanlari va sanoat markazlarini kesib o'tadi. Ayniqsa, Farg'ona xalqa yo'li nafaqat qishloq tumanlarni, balki vodiyni barcha viloyatlari va yirik shaharlarini bir-biri bilan bog'lab, transport-iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi. Toshkent-Andijon-O'sh yo'li Farg'ona vodiysi viloyatlarini o'zaro bog'lashdan tashqari, qo'shni Qirg'iziston Respublikasi hamda Xitoy davlati bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qiladi.

Farg'ona vodiysi transport tarmoqlarida yuk tashish geografiyasi hududning geografik o'rni, hududiy mehnat taqsimoti, aholi hamda xo'jalikning joylashuviga mos xolda shakllangan. Eng yirik transport tugunlari va

markazlarida transport vositalarining to'xtash joylari, ularni ta'mirlash ustaxonalari, yuk saqlash omborxonalari, transport bilan bog'liq korxonalar joylashgan. Bunday transport markazlari va transport tugunlarining yiriklari Andijon, Namangan, Qo'qon, Farg'ona, Marg'ilon, Chust, Pop Asaka, Oxunboboev va Shahrixon shaharlari xisoblanadi. Mazkur shaharlarning asosiy funksiyalaridan biri -transport markazi vazifasini bajarishidir. Qayd etilgan transport markazlarida avtomobil, temir yo'llar va quvur transporti o'zaro mujassamlashgan.

Shuningdek, mintaqaning barcha tuman markazlari ham ozmi-ko'pmi transport tuguni, transport punkti vazifasini o'taydi (3.2-jadval). Barcha transport markazlari va tugunlarda ishlab chiqarishning ixtisoslashuviga mos xolda transportning asosiy ish natijasi bo'lgan yuk va yo'lovchilar tashiladi. Jumladan, vodiya tashilayotgan qurilish materiallarining ko'proq qismi Quvasoy, Sho'rsuv, Kosonsoy, Pop, Poytug', Xo'jaobod, Shahrixon kabi transport markazlariga to'g'ri keladi. Mazkur hududlar qurilish materiallari xom ashyosi zahirasiga yaqin joylarda joylashganligi bilan boshqa transport tugunlaridan ajralib turadi. Bu transport tugunlarida ko'proq qum, shag'al, oxaktosh, tuproq kabi qurilish sanoati xom ashyolari iste'molchilarga yetkazib berilmoqda.

2-jadval

Andijon viloyati transport tugunlarining ixtisoslashuvi

t.r.	Shahar va tumanmarkazlari	Transport vazifasiga ko'ra	Sanoatning ixtisoslashuvi	Asosiy qishloq xo'jalik mahsulotlari	Transport-geografik o'rni
1	Andijon Kuyganyor Asaka	Markaz Tugun Markaz	Mashinasozlik va metalni qayta ishlash, yengil, oziq-ovqat, qurilish materiallari, avtomobilsozlik.	Uzumchilik, pomidor, anjir, xurmo (issiqxona ekinlari)	Juda qulay Qulay
2	Shahrixon	Markaz	Engil, oziq-ovqat, hunarmandchilik	Poliz ekinlari, meva-sabzavot.	Qulay
3	Xonobod Qorasuv Qo'rg'ontepa	Tugun Tugun Tugun	Engil, oziq-ovqat, mashinasozlik (kabel), Elektroenergetika	Donli ekinlar, bog'dorchilik	Qulay
4	Xo'jaobod Buloqboshi	Tugun Tugun	Qurilish materiallari, yengil, oziq-ovqat sanoati	Bog'dorchiilik, sabzavotchilik,	Qulay Noqulay

5	Oxunboboe v	Markaz	Engil, oziq-ovqat sanoati	Uzumchilik, donli ekinlar	Qulay
6	Poytug'	Markaz	Engil, qurilish materiallari sanoati	Bug'doy, kartoshkachilik, sabzavotchilik, terakchilik	Qulay
7	Paxtaobod	Tugun	Engil, mashinasozlik, oziq-ovqat sanoati	Kartoshkachilik, sholichilik, sabzavotchilik	Noqulay
8	Bo'z Oqo lтин	Tugun Punkt	Engil sanoat	Donchilik, sabzavotchilik	Qulay Noqulay
9	Marhamat	Tugun	Engil, oziq-ovqat sanoati	Uzumchilik	Noqulay
10	Bali qchi	Tugun	Engil va oziq-ovqat sanoati	Sabzavotchilik, donchilik	Qulay

Jadval muallif tomonidan tuzildi.

Izoh. Jadvalni tuzishda prof. O. Abdullaevning Farg'ona vodiysi deb nomlangan kitobidan qisman foydalanildi.

Andijon, Namangan, Qo'qon, Asaka, Paxtaobod transport tugunlari va markazlarida mashinasozlik, avtomobilsozlik sanoatiga zarur bo'lgan xom ashyolardan tortib, tayyor sanoat mahsulotlari, avtomobillar, ularning butlovchi va ehtiyot qismlari, ta'mirlangan vagonlar, suv nasoslari nafaqat yaqin atrofdagi markazlarga, balki u yerdan turli transport vositalari orqali xorijlik iste'molchilarga yetkazib beriladi.

Ushbu transport markazlarining boshqa transport tugunlaridan asosiy farqi temir yo'l stansiyalarida yuklarni qabul qilish va jo'natish imkoniyatining yuqoriligidadir. Transport markazlarida yuklarni boshqa transport turiga o'tkazish va jo'natish yaxshi yo'lga qo'yilgan.

Bog'dod, Dang'ara, Oltiariq, Chust, Uchqo'rg'on, Qo'rg'ontepa, Xo'jaobod, Xonobod, Qorasuvga o'xshash viloyatlar ahamiyatiga ega bo'lgan, kichikroq transport tugunlarida yengil va oziq-ovqat sanoati mahsulotlari boshqa turdagi yuklarga nisbatan ko'proq tashiladi. Ayniqsa, bu mahsulotlar avtomobil transportida tez va sifatli yetkazib berishi bilan alohida ahamiyat kasb etadi. Shu o'rinda alohida ta'kidlab o'tish lozimki, bugungi kunda xorijda ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar Farg'ona vodiysining Qirg'iziston Respublikasiga chegaradosh Buloqboshi, Marhamat, Quva, Bog'dod, O'zbekiston, Kosonsoy, Uchqo'rg'on, Xo'jaobod, Jalaquduq, Qo'rg'ontepa, Paxtaobod va Izboskan tumanlari orqali mintaq aholisiga, shuningdek, respublikaning boshqa viloyatlariga yetkazib beriladi.

Fargʻona vodiysi transport tugunlari orqali vodiya yetishtirilgan paxta, bugʻdoy, sholi, makkajoʻxori, yem-hashaklar tashiladigan qishloq xoʻjaligi mahsulotlarining asosiy qismini tashkil etadi. Fargʻona iqtisodiy rayonidagi barcha transport tugunlari atrofida dehqon bozorlari joylashgan. Dehqon bozorlaridagi narx-navolariga qarab ham qaysi qishloq xoʻjaligi mahsulotlarini tashilishini aniqlash mumkin. Tadqiqotlar shuni koʻrsatadiki, qishloq xoʻjaligi mahsulotlaridan eng koʻp isteʼmol qilinadigan va yetishtiriladigan bugʻdoy mintaqaning barcha tumanlaridagi yuklarning asosini tashkil etadi. Masalan, bugʻdoy Andijon viloyatining sharqida joylashgan Qoʻrgʻontepa, Jalaquduq tumanlaridan viloyatning boshqa aholi manzilgohlariga va viloyatdagi 3 ta un zavodiga koʻproq avtomobil transporti orqali yetkazib beriladi.

Sabzavot mahsulotlari vodiyning tekislik qismida joylashgan Oltiariq, Mingbuloq, Yozyovon, Shahrixon, Ulugʻnor, Boʻz, Izboskan tumanlaridan joʻnatiladi. Sabzavot mahsulotlari yirik shaharlarga olib boriladi.

Bozor munosabatlari sharoitida transport vositalari oʻrtasidagi raqobat tufayli yukni oʻz vaqtida va sifatli yetkazib berish transport vositalariga asosiy talab boʻlib qoldi. Shu jihatdan sabzavot mahsulotlari koʻproq shaxsiy tomorqalarda yetishtirilganligi sababli ularni yengil avtomobillarda tashish qulayroq hisoblanadi. Lekin hozirgi kunda Oʻzbekistonda yuk tashishga moʻljallangan yengil avtomobillar kamroq ishlab chiqarilayotganligi sababli ayrim muammolar vujudga kelmoqda. Bizningcha, Asaka va Samarqanddagi avtomobil zavodlarida ichki va tashqi bozor uchun yuk tashishga ixtisoslashgan yengil avtomobillar koʻproq ishlab chiqarilsa, yuk tashishdagi mavjud muammolar oʻz yechimini topgan boʻlar edi.

Minaqada 2012 yilda 500 ming tonnadan ortiq meva yetishtirilgan. Uzum, olma, oʻrik va boshqa bogʻdorchilik mahsulotlari Kosonsoy, Uchqoʻrgʻon, Pop, Chust, Beshariq, Dangʻara, Bulqoboshi, Jalaquduq, Xoʻjaobod, Marhamat tumanlarda yetishtiriladi. Mazkur tumanlarida yetishtirilgan bogʻdorchilik mahsulotlari nafaqat Oʻzbekiston Respublikasi viloyatlariga, balki Qozogʻiston, Turkmaniston, Rossiya kabi davlatlarga asosan xorijda ishlab chiqarilgan maxsus transport vositalari yordamida yetkazib beriladi.

Yetishtirilgan baʼzi bir qishloq xoʻjalik mahsulotlarini tashishning mavsumiyligida ham hududlar oʻrtasida farqlar mavjud. Bahor faslining oxirlarida Qoʻqon atrofidagi tumanlarida erta pishar gilos, qulupnoy va turli sabzavot ekinlari qishloq xoʻjaligi mahsulotlari vodiyning shimoliy hamda sharqiy rayonlariga yetkazib beriladi. Yoz fasli kirishi bilan vodiyning sharqida joylashgan Bulqoboshi, Xoʻjaobod, Jalaquduq, Kosonsoy, Qoʻrgʻontepa tumanlarda mevalar va sabzavotlar pishib yetiladi. Natijada, bu yerdan, aksincha, ertapishar mevalar va sabzavotlar tamom boʻlgan vodiyning markaziy hamda gʻarbiy hududlariga tashiladi. (bu oʻziga xos “geografik konveyr”ni eslatadi)

2.3.Farg‘ona vodiysi transportining rivojlanish Angren –Pop transport yo‘lini ta’siri va uning tashqi iqtisodiy aloqalarda tutgan o‘rni

Farg‘ona vodiysi sanoat va qishloq xo‘jaligi mahsulotlari ishlab chiqarishi va iste’moli jihatidan respublikada alohida o‘rin tutadi. Mahsulotlarni respublikaning boshqa hududlariga va xorijiy mamlakatlarga eksport qilishda transport tizimlari muhim o‘rin tutadi (Xodjaev S.M., 1963, s.190). Chunki, transport tizimlari, ularning tarkibi, milliy va mintaqaviy iqtisodiyotning barcha sohalarida rivojlanishini belgilab beradi. Ulardan xalq xo‘jaligining barcha sohalarida, jumladan eksport va importni amalga oshirishda foydalanilmoqda. Uzoq masofalarga yuklarni tashishda temir yo‘l va havo transporti yetakchi o‘rinda tursa, yaqin masofalarga yaxshi rivojlangan avtomobil transporti xizmat qiladi.

Transportning barcha turlari tomonidan yuk tashish 2012 yilda Farg‘ona vodiysida 110 mln. tonnadan ortiqni tashkil qilgan. Tashilgan yuklar orasida asosan eksport va import mahsulotlari: tabiiy boyliklar, qurilish materiallari, xom ashyo va turli xil tayyor mahsulotlar ist’molchilarga yetkazib berilgan.

Farg‘ona vodiysi havo transportlari orqali respublikamizning Toshkent, Termiz va Qarshi shaharlariga, shuningdek, Rossiya Federatsiyasining Moskva, Omsk, Tomsk, Tyumen va Novosibirsk shaharlariga yuk va yo‘lovchi tashish yo‘lga qo‘yilgan. Temir yo‘l transporti orqali milliy iqtisodiyot tarmoqlari uchun xilma xil mahsulotlar, chunonchi qishloq xo‘jalik texnikalari va jihozlari, avtomobillar, mineral o‘g‘itlar, sanoat mahsulotlari va xom ashyo kabi ko‘plab mahsulotlar keltirsa, paxta tolasi o‘simlik moyi, ertangi savzovot va poliz mahsulotlari, mevalar, sanoat mahsulotlari jo‘natiladi.

Havo transporti yordamida 2012 yilda xorijiy mamlakatlarga bir necha ming tonna xalq xo‘jaligi yuklari hamda 100,2 ming yo‘lovchilar tashilib, o‘sish sur‘ati 2006 yilga nisbatan 152,4 va 117,7 foizni tashkil etgan bo‘lsa, temir yo‘l transporti orqali Markaziy Osiyo hamda MDH mamlakatlariga yuk tashish ko‘rsatkichi 2006 yilga nisbatan 97,1 foizni, yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichi esa 84.9 foizni tashkil qilgan. Yuk tashish ko‘rsatkichlari bo‘yicha avtomobil transporti barcha transport turlariga nisbatan oldinda. Tashilgan jami yuklarning 84,4 foizi avtomobil transporti hissasiga to‘g‘ri keladi.

Mintaqa mamlakatning eng chekka sharqiy qismida joylashgan bo‘lishiga qaramasdan, respublikaning yagona transport tizimi, yangi qurilib ishga tushirilayotgan temir

yo'l va avtomobil yo'llari orqali MDH va uzoq xorijiy mamlakatlar bilan ijtimoiy va iqtisodiy aloqalarni amalga oshirmoqda. Bu aloqalarning rivojlanishi birinchi navbatda eksport uchun ishlab chiqarilgan mahsulotlar hajmiga bog'liq.

Mintaqaning xalqaro tashqi savdo aloqalari tizimidagi o'rni mustahkamlanib bormoqda. Masalan, 1993 yilda 35 ta mamlakatlar bilan tashqi iqtisodiy aloqalar o'rnatilgan bo'lsa, bugungi kunga kelib, ularning soni 60 taga yetdi. Mintaqaning tashqi savdo aylanmasi dinamikasida ayrim nomuvofiqliklar eksportning importga nisbatan kamligi 1991-2005 yillarda yuz berdi. Tashqi savdo aylanmasidagi bunday nomuvofiqlik "O'zDEU" avtokorxonasida ishlab chiqarilgan avtomobillar va butlovchi qismlarni importiga nisbatan tayyor avtomobillar eksportining kamligi hamda bu davrlarda viloyat iqtisodiyotida bo'layotgan keng ko'lamdagi strukturaviy o'zgarishlar bilan izohlanadi. Mintaqaning tashqi savdo aylanmasida eksport ulushi 2003 yilda 37,8 foiz, import ulushi 62,2 foizni tashkil etadi. 2012 yilda esa eksport 57,5 foizga, import 42,5 foizga teng yoki viloyat tashqi savdo aylanmasi 2,07 mld. AQSh dollariga tenglashgan, shundan eksport 60,3 foizini, import esa 39,7 foizni tashkil etdi.

Natijada, eksport-import saldosi musbat ko'rsatkichga chiqdi. Bunga sabab mintaqaviy iqtisodiyoti tarkibini o'zgartirishda strategik vazifalarni belgilash orqali xom ashyo yetkazib berishdan tayyor mahsulot ishlab chiqarishga o'tish, korxonalarni eng yangi uskunalardan bilan qayta ta'minlash, jahon andozalari darajasidagi raqobatbardosh mahsulotlar ishlab chiqarish imkonining kengaygashi bo'ldi.

Mahsulotlarni eksport qilish jarayonini tumanlar miqyosida olib qaralganda, unda Andijon viloyatining Baliqchi, Qo'rg'ontepa, Shahrixon tumanlari, Namangan viloyatining Pop, Uchqo'rg'on, Farg'ona viloyatining Toshloq va O'zbekiston tumanlari faolroq ekanligi aniqlandi. (-ilova) Import ko'rsatkichlari, ya'ni mahsulotlarni xorijiy davlatlardan olib kelishda Andijon viloyatining Andijon tumani va Izboskan tumani Namangan viloyatining Chust, Yangiqo'rg'on, Farg'ona viloyatining Dang'ara, Toshloq va Bog'dod tumanlarining hissa mintaqaning boshqa hududlaridan ancha yuqoridir. Buning sababi mazkur tumanlarda keyingi paytlarda ko'plab kichik korxonalarni ishga tushirilayotganligidir.

O'zbekiston Respublikasining "Tashqi iqtisodiy faoliyat to'g'risida" qonuniga ko'ra tashqi iqtisodiy faoliyatning asosiy yo'nalishlari sifatida chet el investitsiyalarni jalb qilish va ular asosida qo'shma korxonalarni tashkil etish ham belgilangan. 2008 yil 1 yanvar holatiga mintaqada 60 dan ortiq MDH va xorijiy davlatlar bilan hamkorlikda tashkil etilgan qo'shma korxonalar mavjud bo'lib, ularning 80 foizi tasi faoliyat ko'rsatmoqda. Ularning asosiy qismi yengil sanoatda, mashinasozlikda, kimyo sanoatida bir nechta oziq-ovqat sanoatida, savdo va

turli xizmat ko'rsatishda faoliyat yuritmoqda. Chet el sarmoyali korxonalarining Farg'ona vodiysida ishlab chiqarilgan yalpi sanoat mahsulotidagi ulushi 83,1 foizga teng bo'ldi.

Birgina 2012 yilda bir nechta yangi chet el investitsiyalari ishtirokidagi korxonalar tashkil etildi: Andijon shahrida yiliga 120 ming dona plastmassa buyumlari ishlab chiqarishga moslashgan «China bao plast» (Xitoy), 1000 tonna kalava ip ishlab chiqarishga moslashgan «Ulmatextile», (Xorvatiya), yiliga 140 ming juft poyabzal ishlab chiqarishga ixtisoslashgan «Maymat slippers» (Xitoy), Qo'qon shahrida qiymati 720 ming avsh dollriga teng bo'lgan avtomobil moylari va antifrizi ishlab chiqaruvchi «Bexron Oyl» qo'shma korxonasi, hamda ip gazlamalar ishlab chiqarishga ixtisoslashgan "Quva to'qimachilik", "Xumo uch", "Verona Farg'ona, "Beshariq Tekstil" kabi qo'shma korxonalarni aytish mumkin

Umuman olganda, Farg'ona vodiysidagi korxonalarning asosiy qismi Rossiya va Janubiy Koreya davlatlariga to'g'ri keladi. Bundan tashqari AQSh, Xitoy, Qirg'iziston va Turkiya, Shvetsariya, Angilya, Germaniya, Gruziya, Xorvatiya, Singapur, Bolgariya kabi mamlakatlar bilan hamkorlik qiladi. Jami qo'shma korxonalardagi ishchilar soni 15 ming kishiga yaqin. Qo'shma korxonalarning soniga ko'ra Andijon, Namangan, Qo'qon, Farg'ona, Marg'illon kabi yirik transport tugunlarida joylashgan. Yuqoridagi transport tugunlarining barchasi temir yo'l va avtomobil yo'llari bilan yaxshi ta'minlangan. Mintaqa eksport hajmining 86,5, import hajmining esa 94,0 foizi xorijiy sarmoya ishtirokidagi korxonalar hissasiga to'g'ri kelmoqda.

Farg'ona iqtisodiy rayonining tashqi iqtisodiy aloqalari jahonining ko'plab mamlakatlari bilan amalga oshirilmoqda. Chunonchi, eksport hajmi 2003 yilda uzoq xorij mamlakatlaridan Eron (51 foiz), Xitoy (8,5 foiz), Latviya (11,1foiz) mamlakatlari asosiy o'rinni egallasa, mahsulot importida Germaniya (1,5 foiz), Janubiy Koreya (87,0 foiz), Xitoy (1,3 foiz) va Ruminiya (4,3 foiz) davlatlariga to'g'ri kelgan. 2012 yilga kelib eksportda Eron (63), Xitoy (6,3), Latviya (4,8) va Turkiya (14,4 foiz) davlatlariga ko'proq mahsulotlar eksport qilingan. Mahsulot importida Germaniya (1,6), Janubiy Koreya (73,3), Malayziya (1,7), Ruminiya (7,7 foiz) va Chexiya Respublikasi (3,1 foiz) davlatlarining ulushi boshqa uzoq xorij davlatlariga nisbatan yuqoriligi kuzatilmoqda.

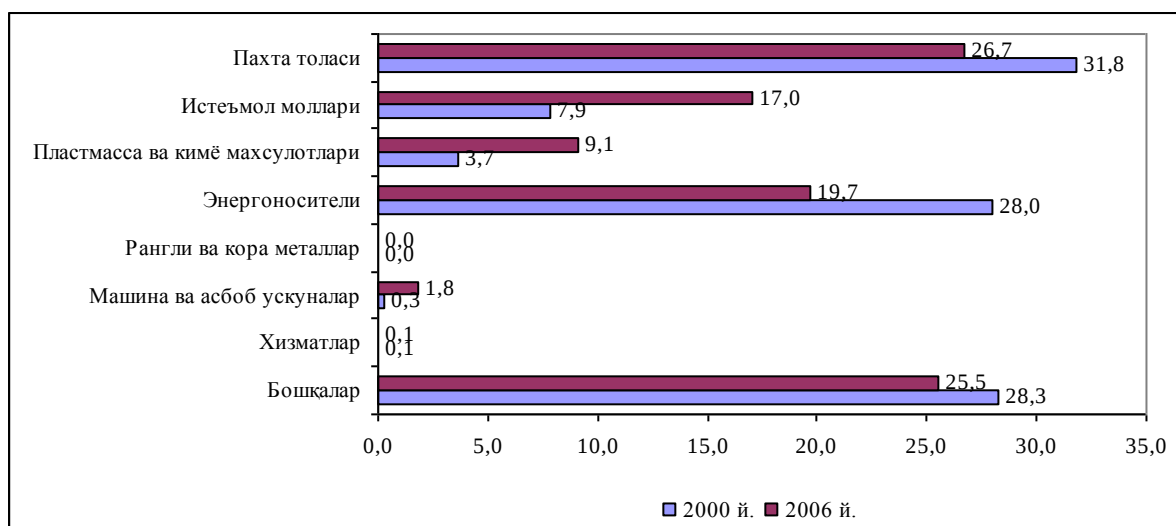
Bundan tashqari, 2012 yilda Farg'ona vodiysida ishlab chiqarilgan mahsulotlar (MDH mamlakatlarini qo'shmaganda) Yevropaning 15 dan Osiyoning 20 dan ortiq mamlakatlariga eksport qilingan. Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligiga kiruvchi davlatlar bilan eksport va import hozirda ancha keng yo'lga qo'yilgan bo'lib, bu jihatdan mintaqada ishlab chiqarilgan mahsulotlar eksportida MDX davlatlari orasida 2005 yilda Rossiya (90,7 foiz), Qozog'iston (4,4 foiz) Ukraina (2,8 foiz) asosiy o'rinni egallagan. 2012 yilda bu ko'rsatkich Rossiya (81,8 foiz), Qozog'iston (4,7 foiz), Ukraina (11,8 foiz) davlatlarida saqlanib qolgan. Mahsulot

importida esa 2005 yilda Rossiya va Qirg'iziston, 2012 yilda Rossiya va Qozog'iston Respublikasining salmog'i yuqori bo'lgan.

Farg'ona vodiysidan asosan paxta tolasi, kimyoviy mahsulotlar, rangli metallar, oziq-ovqat mahsulotlari, mashina va asbob uskunalar chetga chiqarilmoqda. Jumladan, paxta tolasi 2012 yilda dunyoning 15 dan ortiq mamlakatiga jo'natilgan. Uni eng ko'p Eron, Qozog'iston, Rossiya davlatlari sotib olgan, kimyoviy mahsulotlar esa Rossiya, Kirg'iziston va Ukraina davlatlariga ko'proq eksport qilingan. Biroq o'rganishlar shuni ko'rsatadiki, Farg'ona viloyatida eksport mahsulotlari tarkibida paxta tolasining ulushi 2000 yilga nisbatan kamaygan. Mazkur viloyatda eksport tarkibida paxta tolasi 31,8 foizni tashkil etgan bo'lsa, 2006 yilda 26,7 foizga tushgan. Umuman olganda Farg'ona vodiysida eksport mahsulotlari tarkibida mashina va asbob uskunalar, kimyo mahsulotlari va iste'mol mahsulotlarini ulushi ko'paygan.

-rasm

Farg'ona viloyati mahsulotlar eksport tarkibi (foiz xisobida).



Manba: Farg'ona viloyati statistika boshqarmasi ma'lumotlari.

Mahsulotlarni eksport qilishda vodiya mavjud qo'shma korxonalarning ulushi ortmoqda. 2000-2012 yillar mobaynida xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi qo'shma korxonalarning soni va eksportdagi ulushi 2 martaga ortgan. Masalan, birgina Farg'ona viloyatining o'zida 2000 yilda 39 qo'shma korxona mavjud bo'lgan bo'lsa 2006 yilga kelib ularning soni 78 taga yetgan. Biroq, Andijon viloyatining Ulug'nor va Bo'z tumanlarida, Farg'ona viloyatining Buvayda, Oltiariq, So'x va Furqat tumanlarida xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi qo'shma korxonalar tashkil qilinmagan.

Farg'ona vodiysida eksport tarkibida Asaka shahrida ishlab chiqarilayotgan yengil avtomobillar alohida o'rin tutadi. Yengil avtomobillar asosan MDH mamlakatlariga eksport

qilinmoqda. Eksportga chiqarilayotgan avtomobillarning eng ko'pi «Neksiya» avtomobili bo'lganligi uchun 2003 yilda 23 999 dona ushbu rusumdagi avtomobil ishlab chiqarilgan bo'lsa, 2004 yilda 39 079 taga yetgan. Mazkur yilda jami 70 070 dona avtomobil ishlab chiqarilgan, undan 13 foizi «Damas», 1,2 foizi «Tiko», 29,0 foizi «Matiz» hamda «Lasetti» avtomobillariga, qolgan qismi esa «Neksiya» avtomobili hissasiga to'g'ri kelgan.

2012 yilda 170 ming dona avtomobil ishlab chiqarishga erishildi. Shu yili korxona Andijon viloyati eksport hajmining 81,6 foizini, importning 78,0 foizini tashkil etdi. Demak, avtomobillarni ishlab chiqarish Farg'ona vodiysining eksport hajmini ortishiga sabab bo'lmoqda. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, 2012 yilda Rossiyaga 87 mingtaga yaqin (Rossiya Federatsiyasida «O'zDEUavto» AJ ning 13 ta dillerlari ishlab turibdi), Ukrainaga 14 mingdan ortiqroq, Qozog'istonga esa 5000 ga yaqin, Moldaviyaga mingdan ziyod avtomobillar eksport qilingan. Bundan tashqari, UzDEU avtokorxonasi tomonidan ishlab chiqarilgan avtomobillarning extiyot qismlari ham jo'natilgan.

Asaka avtomobil zavodi mahsulotlarining eksport geografiyasi kengayib, keyingi yillarda Belarus, Ukraina, Ozarbayjon, Markaziy Osiyo mamlakatlari- Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmanistonga eksport qilina boshlandi. Armaniston, Italiya va Quvaytga avtomobillarning dastlabki partiyasi jo'natilgan. O'zbek avtomobilsozligi yildan-yilga kengaymoqda, yangi istiqbolli rejalar ochilmoqda.

Avtomobillarni uzoq joylarga tashishda temir yo'l transportidan foydalanilmoqda. Ishlab chiqarilgan tayyor mahsulot avtomobil zavodining o'zidan temir yo'l transportiga yuklanadi. Ishlab chiqarilgan avtomobillarni tashishga ixtisoslashgan mazkur konteynerlar 2 qavatdan iborat bo'lib, pastki qavatda 7 ta yuqori qavatda 8 ta, jami 15 ta avtomobilni tashiydi. Konteynerning pastki qavatiga asosan hajmi uzunroq va og'irroq avtomobil oriladi. Masalan, «Damas» rusumidagi avtomobillar pastki qavatga, «Matiz» esa yuqori qavatga joylashtiriladi. Temir yo'l transporti orqali bir vaqtda 400-500 tagacha avtomobil eksportga jo'natiladi.

Qirg'iziston, Tojikiston, Qozog'iston davlatlariga ham zavoddan to'g'ridan-to'g'ri maxsus 8 ta avtomobil sig'dira oladigan avtopoezdlarga yuklanadi. Avtopoezdlar ham 2 qavatdan iborat bo'lib, xuddi temir yo'l konteynerlari singari pastki qavatga 4 ta, yuqori qavatga 5 ta avtomobil yuklanadi. Shu o'rinda alohida ta'kidlab o'tish kerakki, avtomobillarni o'z vaqtida yetkazib berish uchun yo'l hujjatlaridan tortib, bojxona xujjatlarigacha zavodning o'zida rasmiylashtiriladi.

2012 yilda korxonaga temir yo'llar orqali dunyoning 16 ta davlatdan (2 tasi MDH mamlakatlari) qora metall buyumlari, extiyot qismlar, kimyoviy mahsulotlar, asbob uskunalar olib kelingan. Masalan, Janubiy Koreyadan 70 ming tonnaga yaqin qora metal va extiyot

qismlar, 1 mln. dona kimyoviy mahsulot va asbob uskunalar olib kelindi. Rossiyadan esa 45 ming tonna atrofida mahsulotlar asosan temir yo‘l transportida tashib kelindi.

Xorijiy mamlakatlarga eksport qilinayotgan mahsulotlar tarkibida hajmi jihatidan yengil avtomobillardan keyingi o‘rinni paxta tolasi egallaydi. Farg‘ona vodiysida avtomobil va temir yo‘llar orqali paxta tolasini dunyoning 40 dan ortiq mamlakatlariga jo‘natmoqda. Paxta tolasini boshqa mamlakatlarga nisbatan 2012 yilda Eron, Rossiya, Xitoy, Ukraina, Qozog‘iston mamlakatlari ko‘proq sotib oldi.

Farg‘ona viloyatidagi asosiy eksport hajmida “Delkons”, “MS FudProtsessing-Ko” (konserva mahsulotlari), “Ferteks” (Paypoq mahsulotlari), “Dolina Teks” korxonasi (ip-gazlama), “Fayz-Yavar” qo‘shma korxonasi (mebel) kabilar alohida ajralib turadi.

Vodiyda yetishtirilgan poliz va bog‘dorchilik va tayyorlangan oziq-ovqat mahsulotlarini ko‘proq Xitoy, Livan, Turkiya, Xindiston va Bolgariya kabi davlatlar import qilmoqda. Bu mahsulotlar Farg‘ona vodiysi ekportida salmoqli o‘rinni egallaydi. Masalan, Andijon tumani MSKICH korxonasi 2012 yilda 57 ming AQSh dollarilik yoki 150 tonnadan ortiqroq tomat pastasi va konservalarni Gruziya, Rossiya va Ukraina davlatlariga jo‘natgan. Bu mahsulotlarni tashish biroz noqulay bo‘lganligi sababli maxsus sovutkichli avtopoezdlarda tashilgan.

Tashqi iqtisodiy aloqalarning muhim ko‘rsatkichi tovarlar va xizmatlarni Farg‘ona vodiysiga importida ko‘zga tashlanadi. Albatta, importni amalga oshirishda ham mintaqa transport tizimlaridan foydalaniladi. Import mahsulotlari asosan uzoq mamlakatlardan temir yo‘l transportida tashilmoqda. Ularning tarkibida 70,0 foiz mashina va asbob uskunalar, 11,0 foiz kimyoviy mahsulotlar, 9,5 foiz esa qora va rangli metallar, qolganlari oziq-ovqat va boshqa mahsulotlarga to‘g‘ri kelgan. Mintaqa import hajmida Janubiy Koreya birinchi, Rossiya esa ikkinchi o‘rinlarni egallaydi. Janubiy Koreyadan asosan kimyoviy mahsulotlar, qora metallar, yarimo‘tkazgichlar olib kelinmoqda. 2012 yilda bu davlatdan olib kelingan mahsulotlarning 81 foizi mashina va asbob uskunalar, 7,5 foizi kimyoviy mahsulotlar, 4,5 foizi qora metallarni tashkil etgan. Oziq-ovqat mahsulotlari va qurilish materiallari esa asosan Qozog‘iston va Rossiya davlatlaridan sotib olinmoqda.

Keyingi yillarda Farg‘ona vodiysi importida Xitoyning roli ortib bormoqda. Masalan, 2005 yilda Xitoy mintaqaning umumiy importning 1,2 foizini tashkil etgan bo‘lsa, 2012 yilda uning salmog‘i 4,4 foizni tashkil etgan. Mintaqaga mazkur davlatning importi 2005 yilga nisbatan 2012 yilda to‘rt barobarga ko‘paygan. Xitoydan asbob uskunalar va zamonaviy texnologiyalarni olib kirishda kichik korxonalarning ulushi ancha yuqori bo‘lmoqda. Bu davlatdan olib kelingan mahsulotlar viloyatdagi korxonalarning modernizatsiya qilishda alohida ahamiyat kasb etmoqda. E’tiborlisi shundaki, 2012 yilda viloyatning 230 ga yaqin

korxona va firmalari tomonidan xorijdan turli mahsulotlar importi amalga oshirilgan. Mazkur korxonalarining yarmiga yaqini Rossiya va Xitoydan mahsulotlar olib kelgan.

Xitoy davlatidan asbob uskuna va kimyoviy mahsulotlarni yetkazib kelish tannarxi arzoniga tushayotganligi ham import hajmini ortishiga sabab bo'lmoqda. Bunga, albatta, transport xarajatlari ham kiradi. Xitoyning Qashqar shahrigacha Farg'ona vodiysidan masofa Andijon–O'sh-Ergashtom-Qashg'ar avtomobil yo'li orqali bor yo'g'i 578 km. (Andijondan Urganchgacha 1000 km-dan ko'proq). Mazkur yo'lining kengaytirilishi va temir yo'l qurilishi bilan Xitoy bilan bo'ladigan eksport va import aloqalari yanada kengayadi.

Yuqoridagi ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki, Farg'ona vodiysining tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlanishi asosan mintaqada mavjud sanoat korxonalarining transport infratuzilmasi, zamonaviy transport turlari bilan ta'minlanganligiga bevosita bog'liq. Shuning uchun tashqi iqtisodiy aloqalarni kelajakda yanada rivojlantirish uchun uzoq xorij mamlakatlariga temir yo'l hamda havo transporti qatnovini yo'lga qo'yib, mavjud imkoniyatlardan to'la foydalanish lozim.

Istiqbolda Farg'ona vodiysi transport tizimi rivojlanishi quyidagi uchta variantni alohida ko'rsatib o'tish mumkin.

Birinchi variantda vodiyni ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyoti Traseka loyihasi asosida Andijon-O'sh-Ergashtom-Qashqar avtomobil yo'lini ishga tushishiga bog'liq. Mazkur yo'lining eng muhim jihati O'zbekiston va Qirg'iziston respublikalarining Tinch okeani portlari bilan bog'lovchi eng yaqin transport yo'lagi ekanligidir.

Bundan tashqari Xitoyning Sinjon Uyg'ur avtonom okrugi bilan transport iqtisodiy aloqalar kengayadi. Xitoyning bu hududi Farg'ona vodiysi bilan sharqiy va janubiy Xitoy o'rtasida o'ziga xos bog'lovchi vazifasini o'taydi. Farg'ona vodiysi ijtimoiy-iqtisodiy hayotida G'arbiy Xitoyning ta'siri muhim o'rin tuta boshlaydi. O'z navbatida Farg'ona vodiysi O'zbekiston, Qirg'iziston respublikalarining Xitoyga olib chiqadigan muhim "darvozasi" sifatida ahamiyati ortadi. Farg'ona vodiysining O'sh va Andijon shaharlari yirik transport tugunlariga aylanadi. Mazkur transport tugunlarini oralig'ida joylashgan Xo'jaobod, Qo'rg'ontepa, Jalaquduq tumanlarida turli xizmat ko'rsatish tarmoqlari rivojlanadi.

Ikkinchi variantda esa Farg'ona vodiysi viloyatlarini tekislik bo'ylab Tojikiston respublikasi oraqali o'tadigan transport yo'llaridan foydalanishni qayta tiklash asosida mintaqqa transport muammolarini yechish hisoblanadi. Mazkur muammoning yechimi Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasida iqtisodiy integratsiyalarni kuchaytirish, qo'shni Qirg'iziston va Tojikiston respublikalari o'zaro manfaatli transport va bojxona tizimini takomillashtirish bo'yicha hamkorlik qilishga bog'liq. Bu variant doirasida "Xo'jand darvozasi" orqali o'tadigan yo'l qayta tiklanadi. Farg'ona vodiysi bilan O'zbekistonning Mirzacho'l mintaqasiga va u yerdan

boshqa viloyatlarga borish uchun masofa qisqarib, Qo'qon shahrining transport funksiyasi ortadi.

Mazkur variant doirasida O'zbekistonning eksklav holatdagi, So'x va Shohimardon kabi rekreatsion joylari bilan transport aloqalari yo'lga qo'yish oraqali turizmni rivojlantirish imkoniyati paydo bo'ladi. Bundan tashqari Qirg'izistonning Arslonbob, Jalolobod kabi tog'li hududlariga ham sayohatlar uyushtirish mumkin bo'ladi. Farg'ona vodiysining O'zbekiston qismini tranzit funksiyasi ortadi. Andijon, Namangan va Farg'ona viloyatlari vodiyniing markazida joylashganligi bunga sabab bo'ladi.

Biroq, mazkur variantni amalga oshirishda mintaqaviy xavfsizlik, terrorizim, jinoyatchilikka qarshi birgalikda kurash kabi muhim masalalarni ham unutmaslik kerak.

Farg'ona vodiysi transport tizimini kelajakda rivojlantiruvchi uchinchi variant Qurama tog'lari orqali Angren-Pop temir yo'lini qurib ishga tushirish. Mazkur variantda Farg'ona vodiysi transporti O'zbekistonning yagona transport tizimi bilan bog'lanadi. Natijada, transport xarajatlar kamayib, yuk va yo'lovchi tashish ortadi. Namangan viloyatining Pop va Chust tumanlarining geografik o'rni yahshilanadi. Ayniqcha, Pop yirik transport markaziga aylanib, Farg'ona vodiysini sanoatlashgan shaharlari qatoriga chiqadi. Eng asosiysi O'zbekistonning yo'l mustaqilligi ta'minlanadi. Mazkur variantni murakkablik tomoni ko'p vaqt va mablag' talab etadi.

Mazkur bobda olib borilgan tadqiqotlarga ko'ra mintaqa ishlab chiqarish kuchlarini joylanishi, transport tugunlari va markazlari hosil bo'lishi, ixtisoslashuvi, geografik o'rin kabi xususiyatlar, transport to'ri va turlarining rivojlanganligi bilan belgilanadi. Sotsiologik so'rov natijalariga ko'ra aholiga transport xizmati ko'rsatish barcha hududda yaxshi yo'lga qo'yilmaganligi kelajakda bu masalani hal etishda hududiy xususiyatlarni xisobga olishni taqozo qiladi. Kelajakda transportning rivojlanishi esa uchta variant doirasida rivojlanadi.

XULOSA

Oʻziga xos transport tarkibiga ega, dengiz va okeanlardan uzoqda, Yevropa va Osiyo davlatlarining markazida joylashgan Oʻzbekiston Respublikasida, shu jumladan anklav hudud- Fargʻona vodiysi transport tizimlarini rivojlantirish masalasi doimo eng dolzarb va murakkab masalalardan biri boʻlib kelgan va hozir ham shunday boʻlib qolmoqda.

- Fargʻona vodiysi transport tizimi shakllanishi uchta yirik bosqichni bosib oʻtgan. **Birinchi**, yaʼni “Buyuk ipak yoʻli” bosqichida aholi asosan transport vositasi sifatida ot-ulov va tuyalardan foydalangan. **Ikkinchi bosqich** esa Andijonga temir yoʻl transportini kirib kelishi bilan boshlangan va bu bosqich bir asr davom etgan. Mazkur bosqichda hozirgi viloyat hududida quruqlik transportining barcha turlari shakllangan. Navbatdagi **uchinchi bosqich** esa Oʻzbekiston mustaqilligini qoʻlga kiritgandan soʻng boshlandi va uni “Buyuk ipak yoʻlining qayta tiklanish bosqichi” deb ham atash mumkin. Bu davrda transport toʻri va tizimining takomillashtirilishi natijasida ushbu tarmoqni hududiy tashkil etilishining muhim shakli boʻlgan transport tugunlari va yagona tizimi vujudga keldi. Angren –Pop temir yoʻlining qurilishi bilan mazkur bosqich oʻzining rivojlanish suratini tezlashtiradi

- Fargʻona iqtisodiy rayoni ichki transporti, uning asosiy tur va koʻrsatkichlari, xususan yoʻllarning uzunligi va zichligi, yuk va yoʻlovchi tashish kabilar tumanlar darajasida geografik farq qiladi. Bunday hududiy tafovutlar sababi ishda ochib berildi va mahalliy hamda mintaqaviy transport tizimini takomillashtirish yoʻllari asoslandi.

- Tadqiqot obʼekti hisoblangan Fargʻona vodiysi Oʻzbekistonning sharqiy chegarasida joylashgan boʻlib, transport geografik oʻrni oʻziga xos qulay hamda noqulay tomonlari yaqqol ajralib turadi. Bundan tashqari, Fargʻona iqtisodiy rayoni respublikaning boshqa hududlaridan farqlanuvchi qator oʻziga xos geografik xususiyatlari mavjud boʻlib, ular:

- ⇒ Oʻzbekiston eng sharqida, asosan Qoradaryo, Norin va Sirdaryo daryosining qirgʻoqlarida joylashganligi;

- ⇒ Uning yer maydoni kichik va reʼlefi nisbatan murakkab. Bu esa Fargʻona vodiysi transport toʻri va turining rivojlanishiga oʻz taʼsirini koʻrsatadi.

- ⇒ Vodiya aholi zichligi juda yuqori boʻlib, u asosan transport infratuzilmasi bilan yahshi taʼminlangan tumanlarda kuzatiladi; bu yerda transport tizimining shakllanishi va rivojlanish xususiyatlarini koʻproq aholi geografiyasi belgilab beradi.

- ⇒ Fargʻona vodiysining iqtisodiy rivojlanish surʼatlarining oshishiga mehnat resurslarining koʻpligi va Toshkent-Andijon-Oʻsh-Qashgʻar xalqaro «Buyuk ipak yoʻli»ning taʼsiri katta;

⇒ Vodiyga xorijiy investitsiyalar ishtirokida yirik qo'shma korxonalar respublikaning boshqa viloyatlariga nisbatan ko'proq tashkil etilgan bo'lib, eksport va import jihatidan yetakchi o'rinlarni egallaydi va x.k Shuningdek quyidagi takliflarni ishlab chiqish mumkin

1. Istiqbolda mintaqa va tumanlararo makroiqtisodiy rivojlanish transport tizimlaridan samarali foydalanishga bog'liq. Bu esa, o'z navbatida, islohotlarni chuqurlashtirish va hozirgi davrdagi modernizatsiya jarayonining ustuvor vazifalarning amalga oshirilishi, iqtisodiyotdagi tarkibiy o'zgarishlar, bozor qonunlarining mavjudligi va ustuvorligi, tabiiy (xom ashyo, mineral, iqlimiy), moliyaviy, mehnat resurslari, transport infratuzilmasi va boshqalardan samarali foydalanishni taqozo qiladi.

2.Farg'ona vodiysining barcha transport tarmoqlaridan intensiv foydalanishning o'ziga xos iqtisodiy geografik xususiyatlari mavjud. Mintaqada aholi asosan temir yo'llar va respublika ahamiyatiga ega bo'lgan avtomobil yo'llari o'tgan hududlarda, yirik transport tuganlarida joylashgan. Binobarin, har bir tumanning tabiiy va iqtisodiy geografik xususiyatlaridan kelib chiqqan holda, mehnat resurslaridan samarali foydalanib, aholining ish bilan bandlik darajasini oshirish kerak.

3. Vodiyga xos transport sohasidagi muammolarni hal etishda unda mavjud yer maydonining nihoyatda kichikligi, tabiiy resurslari zahirasining cheklanganligi va, ayniqsa, aholi va mehnat resurslari, shahar va shaharchalar soni va salmog'ining katta qismi viloyatning markaziy mintaqasida joylashganligi, transport to'riining zichligi, iqtisodiy, geoekologik va geosiyosiy vaziyat kabi omillar hisobga olinishi lozim.

4. Farg'ona iqtisodiy rayoni ijtimoiy-iqtisodiy, siyosiy aloqalarini amalga oshirish uchun temir yo'l transporti faoliyatini yaxshilash zarur. Ushbu muammoni xalqaro miqyosda, ya'ni O'zbekistonga tutash bo'lgan qo'shni davlatlar bilan, o'zaro manfaatlarni ko'zlagan holda xal etilishi, yagona iqtisodiy makon hosil qilish nuqtayi nazardan qaralmog'i zarur. Bu borada tadqiqotda ko'rib chiqilgan Farg'ona vodiysida aniqlangan xolatdan kelib chiqqan muammolar bartaraf etiladi. Bitiruv Malakaviy ishida taklif etilgan uchta variantdan kelib chiqib hal etilishi maqsadga muvofiq.

5. Vodiy transport markaz va tugunlari asosan yengil sanoatiga ixtisoslashgan, qishloq xo'jaligida esa paxta va don maxsulotlarini tashish asosiy o'rinni egallaydi. Ularning aksariyati Andijon, Namangan, Qo'qon shaharlari, Pop, Uchqo'rg'on, Shahrixon, Qo'rg'ontepa tumanlarida joylashgan. Ana shunday iqtisodiy geografik vaziyatdan kelib chiqqan holda, istiqbolda sanoat va qishloq xo'jaligining hududiy tarkibini takomillashtirish zarur.

1. Karimov I. A. Jahon moliyaviy iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari. –T.: O'zbekiston, 2009. -53 b.
2. Abdullaev O. Iqtisodiy geografiya va ekologiya. Namangan, 2002. -293 b.
3. Abdullaev O. Farg'ona vodiysi: Ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish jarayonlari. –Namangan, 2000. -290 b.
4. Abdusalyamov M., Alimov A., Musienko I. Proizvodstvennye sily i sovershenstvovanie ekonomicheskix svyazey Uzbekistana. -T.: Fan, 1987. -140 s.
5. Abramov Z., Uljabaev K. Razvitie transportnoy sistemy Uzbekistana. // Razvitie ekonomiki Uzbekistana v yedinom narodnoozyaystvennom komplekse strany. –T.: 1982. s. 86-97.
6. Avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonun // O'zbekiston Respublikasi Qonun hujjatlari to'plami - T., 2007. 40-son. -B. 5-6.
7. Adilov M.N. Voprosy kompleksnogo razvitiya transporta Tashkentskoy oblasti. Avtoref. Diss. kand. ekonom. nauk.-T., 1964. -22 s.
8. Azimov Sh. Hududiy barqaror rivojlanishni ta'minlashda iqtisodiy geografiyaning o'rni // O'zbekiston geografiya jamiyati axboroti. Iqtisodiy ijtimoiy geografiyaning dolzarb masalalari, 26 jild. –T.: 2005. -B. 7-9 .
9. Akramov Z.M. Farg'ona vodiysi-T.: Fan, 1957.-87 b.
10. Aksenov I.A. Yedinaya transportnaya sistema. –M.: Mysl, 1991. -382 s.
11. Alaev E.B. Sotsialno-ekonomicheskaya geografiya. Ponyatiyno-terminologicheskii slovar. - M.: Mysl, 1983. -350 s.
12. Aliakbarova I.M., Golfarb B.Ya., Ergasheva A. Razmeshenie naseleniya Ferganskoy doliny (demograficheskiy aspekt). - T.: Fan, 1990. -100 s.
13. Andijon viloyati pasporti. Andijon, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 yillar.
14. Arziev F. Buyuk Ipak yo'li taraqqiyot yo'li // Vatanparvar gazetasi, 1998 yil, 12 sentabr № 109 (1061).
15. Nikolskiy I. V. Geografiya transporta. M.,-1978. -284 s.
16. Rayimjonov R. Farg'ona vodiysi taraqqiyotida Traseka loyihasini ahamiyati // Tabiiy va iqtisodiy geografik rayonlashtirishning dolzarb muammolari. -T., –2004. -B. 153-155.
17. Soliev A. Yanchuk S. Razmeshenie proizvoditel'nykh sil i polyarizovannoe razvitie ekonomiki Respubliki Uzbekistan.-T.: NUUz., 2005. -174 s.
18. Soliev A., Qarshibaeva L. Iqtisodiy geografiyaning nazariy va amaliy masalalari. - T.,

1999. -181 b.

19. Sultonov P.S., Ahmedov B.P.. Ekologiya va atrof-muhitni muhofaza qilish asoslari. – T., 2004. -230 b.

20. O‘zbekiston Milliy ensiklopediyasi 1-jild. –T.: Davlat ilmiy nashriyoti, 2000. -735 b.

21. O‘zbekiston hududlari mustaqillik yillarida. T.: Sharq, 1996. -240 b.