

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY
VA O'RTA MAXUS TA'LIM
VAZIRLIGI**

NAMANGAN DAVLAT UNIVERSITETI

***«TABIIY FANLAR VA GEOGRAFIYA»
FAKUL'TETI***

Geografiya yonalish 2-kurs 201-guruh talabasi

Tursunboyeva Nargizaning

Jahon geografiyasi fanidan

Jahon transporti

mavzudagi

KURS ISHI

Namangan-2014

Mavzu : Jahon transporti

Reja:

Kirish

- 1.Transport tizimining xozirgi rivojlanish jarayonlari**
- 2.Xalqaro transport tizimining asosiy ko'rsatkichlari**
- 3.Transport turlari. quruqlik transporti.**
- 4.Suv va havo transporti. Transportning shakllari.**

Xulosa

Foydalanilgan adabiyotlar

KIRISH

Transport jahon moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarining uchinchi muhim tarmog'idir. U sanoat va qishloq xo'jaligi tarmoqlaridan farqli ravishda biron-bir xil mahsulot ishlab chiqarmasa-da, ishlab chiqarishning rivojlanishida juda katta o'rin tutadi.

Tez rivojlanib borayotgan jahon transporti murakkab va o'ziga xos tarmoqlar tizimini tashkil qiladi. Ular **quruqlik** (temiryo'l, avtomobil va quvur). **suv** (dengiz va daryo) hamda **havo transporti** tarmoqlariga bo'linadi.

Transportning asosiy tarmoqlar guruhlarini quyidagilardir:

Quruqlik transporti tarmoqlari qatoriga avtomobil, temiryo'l va quvur transportlari kiradi.

Avtomobil transporti eng samarali tadrijiy (dinamik) o'sayotgan tarmoqdir. XX asr boshlaridan paydo bo'lgan bu transport hozirgi paytda jahonning barcha mamlakatlarida eng ommaviy harakat vositasi bo'lib qoldi. Uning muhim jihati — yuklarni manzilning o'ziga — «eshikdan eshikka»cha yetkazib berishidir.

Temiryo'l transporti quruqlikda yuk tashish oborotiga ko'ra eng yirik tarmoqdir. Bunda uning salmog'i rivojlanayotgan mamlakatlarda, ayniqsa, yuqoridir. Hozirgi vaqtda jahon temiryo'llarining umumiy uzunligi 1,2 mln. km ni tashkil qiladi. Ammo temiryo'llar jahon mamlakatlarining atigi 140 tasida bo'lib, yo'llar umumiy uzunligining yarmi AQSh, Kanada, Rossiya, Hindiston, Xitoy, Germaniya, Argentina, Avstraliya, Fransiya, Braziliyadan iborat «birinchi o'nlik» mamlakatlari hissasiga to'g'ri keladi.

Quviir transporti jahonning neft va tabiiy gaz ko'p miqdorda qazib chiqariladigan va ularni iste'mol qiladigan mamlakatlarda, ayniqsa, rivojlangan. Jahon neft va gaz quvurlarining umumiy uzunligi 1,5 mln. km dan iborat. Bu ko'rsatkich yildan-yilga oshib bormoqda. Asosiy neft quvurlari tarmog'i neft qazib chiqaruvchi va uni iste'mol qiluvchi yirik davlatlar (AQSh, Sobiq Ittifoq mamlakatlari, Kanada, Xitoy va boshqalar)da, neft eksport qiluvchi (Saudiya Arabistoni, Iroq, Eron, Jazoir, Liviya, Meksika, Venesuela) va iste'mol qiluvchi

(Fransiya) mamlakatlarida mavjud. Asosiy gaz quvurlari tizimi esa deyarli faqat rivojlangan mamlakatlarda tashkil topgan.

Suv transporti! dengiz va daryo transporti tarmoqlarini o'zida birlashtiradi.

Dengiz transporti jahon transport tizimida alohida o'rin tutadi. Bu tarmoq awalo bir-birlaridan alohida va uzoqda joylashgan materik va qit'alarni bog'lab turuvchi, xalqaro mehnat taqsimotini amalga oshiruvchi vosita sifatida ahamiyatli. Shuningdek, asosan dengiz transporti minglab tonna yukni uzoq masofalarga tashiydigan bo'lganligi uchun boshqa transport tarmoqlariga nisbatan xizmat tannarxi eng arzonga tushadi. Har yili barcha xalqaro yuklarning o'nacha 4/5 qismi dengiz transportida tashilmoqda.

Jahon dengiz transporti rivojlanishi va geografiyasida **dengiz bo'g'izlari** va xalqaro **kanallarning** ham ahamiyati katta. Aynan ular jahon dengiz yo'llarining eng serqatnov chorrahalari hisoblanadi.

Ichki suv (daryo va ko'l) transport tarmoqlari bajaradigan ish hajmiga ko'ra ancha kichik tarmoqlardandir. Daryo va ko'l transporti yo'llari uzunligiga ko'ra jahonda Rossiya, Xitoy, AQSh, Braziliya davlatlari oldinda turadi. Ammo mavjud imkoniyatlardan foydalanish davlatlarning iqtisodiy rivojlanishi darajasiga ko'p jihatdan bog'liqdir. Shu sababli, hozirgi vaqtda ichki suv yo'llari orqali yuk tashishda AQSh, Rossiya, Kanada davlatlari yetakchilik qilmoqda.

Havo transporti barcha transport tarmoqlari orasida alohida xususiyatlarga egahgi bilan ajralib turadi. Boshqa transport tarmoqlaridan uning ustunligi yuk va yo'lovchilarni uzoq masofalarga juda qisqa vaqt davomida yetkazib qo'yishidir. Shu sababli ham uning ahamiyati doimo oshib bormoqda. Jahon bo'yicha yo'lovchilar tashish hajmi so'nggi 40 yil ichida 60 baravarga yaqin o'sdi. Havo transportida tashilayotgan yuk va yo'lovchilarning 45 foizi ichki va 55 foizi xalqaro aloqalar hissasiga to'g'ri keladi. Xalqaro aloqalar so'nggi davrlarda, ayniqsa, Yevropa bilan Shimoliy Amerika davlatlari o'rtasida faol kechmoqda. Hisob-kitoblarga ko'ra Atlantika okeani ustida bir vaqtning o'zida yuzdan ortiq havo laynerlari har ikki tomonga qarab harakatda bo'ladi.

1. Transport tizimining xozirgi rivojlanish jarayonlari

Sanoat, qishloq xo'jaligi bilan bir qatorda transport moddiy ishlab chiqarish jarayonida markaziy o'rinni egallaydi. Transport iqtisodiy tizimda yuklarni va yo'lovchilarni tashish orqali ishlab chiqarishga xizmat ko'rsatadi xamda aholining xarakatchanligini ta'minlaydi. Transport yangi maxsulotlar yaratmaydi, balki moddiy ishlab chiqarishning boshqa tarmoqlari tomonidan yaratilgan maxsulotlarni bir joydan-ikkinchi joyga olib boradi va ishlab chiqarish aloqalarini rivojlantirish xamda qo'shish orqali yangi ishlab chiqarish tizimini davom etishi uchun shart-sharoit xozirlaydi. Xuddi shu xususiyat maxsulotlar qiymatida transport xarajatlari miqdorining ortishiga olib keladi.

Yalpi transport xarajatlarining iste'molchiga kelib tushgan maxsulotning to'la qiymatiga bo'lgan nisbati maxsulot qiymatining transport tarkibiy qismi koeffitsienti deb ataladi. Transport tarkibiy qismi xom-ashyo, yoqilg'i maxsulot ishlab chiqarish uchun sarf bo'lgan yordamchi materiallarni keltirish uchun ketgan xarajatlardan tarkib topadi xamda uni iste'mol rayonlariga yetkazib berish uchun sarf bo'lgan xarajatlarni xam o'z ichiga oladi. Transportga ketgan xarajatlar miqdori qancha kam bo'lsa, iste'molchiga yetib borgan muayyan maxsulotning to'la narxi shuncha past bo'ladi. SHuning uchun xududiy faktor, ya'ni ishlab chiqarish kuchlarini xududiy tashkil qilinishi va transport-iqtisodiy aloqalarning oqilona bo'lishi yuk tashish uchun ketgan xarajatlarning kamayishiga olib keladi.

Yuk tashishning xajmi, tarkibi va yo'nalishlari, mamlakat va mintaqalarning iqtisodiy rivojlanish jarayonlarini ko'rsatsa, transport turi aholi va ishlab chiqarishning joylashishini ifodalaydi. Transport tarmoqlarining rivojlanganlik xolati rayonlarning ixtisoslashuviga, xo'jalikni majumali taraqqiy etishiga muayyan sharoit xozirlaydi. Transport xududiy (geografik) mexnat taqsimotini yuzaga kelishining moddiy-texnik asosidir.

Ilmiy-texnika inqilobi ta'sirida transport tizimining rivojlanishi ishlab chiqarish quvvatlari tarkibidagi jiddiy o'zgarishlar, xalqaro tovarlar bozoriga

tashiladigan yuklarga ehtiyojning o'sishi va transport xizmati sifatiga yangi talablarning yuzaga kelishi bilan bog'liqdir. Bu yerda keskin raqobat natijasida asosiy kapitalning yangilanish zaruriyati tobora yaqqolroq namoyon bo'lmoqda. ITIning xalqaro transport bozorida xarakterli natijasi-doimiy turli transport turlari raqobatbardoshligining o'sishi, ularning o'zaro aloqadorligi, saloxiyatining kuchayishi va integratsion aloqalarning rivojlanishidir.

Transport bozoridagi keskin raqobat kurashi, ayniqsa, quruqlik transport turlari - temir yo'l, avtomobil, quvur transporti va daryo (yuklarni dengiz portiga olib beradigan) yo'nalishlarda kuchlidir. SHuningdek, ITI bilan paralel ravishda transport vositalarining monopollashuvi raqobatni yanada kuchaytirmoqda. Transport tizimi o'zining texnik darajasi, ko'lami, tashkiliy shakli, xalqaro yuk va yo'lovchi tashish sifati bo'yicha mijozlarning yangi talablariga moslashmoqda. Bunda xatto xarajatlarga nisbatan transport xizmati sifati bosh omil rolini uynamoqda.

Bu yangi talablar quyidagilar bilan bog'liqdir:

- yuk jo'natish ko'lamining ortib borishi, ishlab chiqarish texnologik jarayonlaridagi xududiy farqlar va yuk tashishdagi mayda partiyalar, yuk tashishning tabaqalanishini kuchayishiga;
- transport xarajatlari o'sishi tufayli yuk tashish samaradoriligini ko'tarishga intilish;
- iqtisodiy aloqalar tarkibining o'zgarishiga moslashuv zaruriyati;
- yo'lovchi va yuk tashishni doimiy va bir maromda ta'minlash;
- yuklarni tashishdagi tezkorlik va saqlash darajasining ortishi;
- asosiy transport magistrallari (yo'lak) va transport tugunlarida ishlab chiqarish va aholining xududiy to'planishi sharoitida intensiv xarakatning o'sib borishida xarakat xavfsizligini ta'minlash zaruriyati;
- xalqaro yo'lovchi tashish aloqalarida qulayliklariga bo'lgan talabning keskin ortishi;
- transport turlari rivojlanishiga bo'lgan ekologik talabni xisobga olish zaruriyati;

- transportni energiya talabligini ozaytirish zaruriyati.

SHunday qilib, xalqaro ishlab chiqarish kooperatsiyasi shakllarining rivojlanishi bilan transport xizmat ko'rsatish sifati aloxida ahamiyat kasb etmoqda.

Yuqoridagi omillar o'z navbatida yuk tashishda avtomobil va xavo transportining ustun darajada rivojlanishiga, xalqaro transport kommunikatsiyalarining takomillashuviga, infratuzilmalar tizimining modernizatsiyalashuviga, transport vositalari aylanmasining tezlashuvi, aloqalarda qayta yuklamay aralash yuk tashish intensivligi ortishiga, transport vositalari va xizmatlarning mos ixtisoslashuviga, xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yirik ixtisoslashgan transport-taqsimlash markazlarini tashkillanishiga olib kelmoqda.

Transport tizimida yuqoridagi o'zgarishlar asosida yuk tashish tarkibida jiddiy siljishlar iste'molchi tovarlari qiymati tarkibiga o'z ta'sirini o'tkazmoqda. Transport tizimi rivojlanish jarayonida 2 bosqich mavjud:

a) kapitalning dastlabki jamg'arilish davri va industrial rivojlanish bosqichida yuk tashish xajmida nisbatan arzon yuklar 30-40% va undan ko'proq bo'lib, transport tarmoqlarining asosiy vazifasi transportda yuk tashish xarajatlari xissasini pasaytirishdan iborat edi. Bunga transport vositalari yuk ko'tarish quvvatlarini oshirish va yuk xajmlarini iqtisod qilish orqali erishildi;

b) postindustrial bosqichga o'tish transport tarmoqlari oldiga mutlaqo yangi vazifalarni qo'ydi. Bundan tashqari, transport tizimini tubdan o'zgartirmay uni taqsimlash - logistika tizimiga aylantirmay dunyo xo'jaligining postindustrial bosqichga o'tishi mumkin emas.

Bu jarayon - ishlab chiqishni takomillashtirilishi va tabaqalanishi, xalqaro savdoda tovarlar tarkibi modernizatsiyasi bilan, ya'ni qazib beruvchi tarmoqlar va ishlov beruvchi sanoatning birinchi tarmoqlari xamda qishloq xo'jaligi maxsulotlari xissasining qisqarishi bilan bog'liq. Ayni vaqtda yuksak texnologiyaga asoslangan ishlov beruvchi sanoat maxsulotlari qiymati keskin ortib bormoqda, tobora ko'proq-aniqlik, ishonchlilik, kompaktlik, xavfsizlik,

transport to'ring istagan joyida ma'lumotlar olish, transport xizmatining javobgarligi va moslanuvchanligi, yuklarni yetkazib borish vaqtini optimallashtirish, jo'natish oraliqlari kabi omillar xatto ishlab chiqarish xarajatlarini ham ikkinchi o'ringa surib qo'ymoqda. Yuk tashishning aniq o'z vaqtida amalga oshirish tamoyili tufayli mijoz talabining ustuvorligi ta'minlanmoqda.

Ishlab chiqarishning tarkibiy tuzilmasidagi tashkiliy o'zgarishlarda doimiy rivojlanib va murakkablashib borayotgan bozor ehtiyojlariga moslanuvchan kichik va o'rta biznesning (ishlab chiqarish va noishlab chiqarish) roli katta bo'lmoqda. Ana shu o'zgarishlar ta'sirida shakllangan transport-logistika tizimi o'zida intermodel (tarmoqlararo) tizimni ifoda etadi, ya'ni aniq yukni bir yoki bir nechta transport turida eltib beradi. SHuning uchun unchalik katta bo'lmagan partiyada qimmatbaxo yukni oldingi ommaviy yuk tashishda bo'lgani kabi arzon tashib bergan xolda yukning but saqlanishini ta'minlash masalasi ham yuzaga keladi. Xilma-xil yuklarni standartizatsiyalash orqali transport yuklarning yangi tarkibiga moslashdi. 50-60 yillardagi ommaviy yuklarni tashishda yuqori samara bergan «ko'lamdagi iqtisod» tamoyilini bosh yuklarni tashish standartizatsiyasiga tadbiq qilish yuk jo'natishlarni yiriklashuvi va oqimlarining barqarorlashuviga olib keldi. Konteynerlardan foydalanish standart transport vositalariga amalda transport jarayonlari uchun yangi talablarni qo'ydi. SHunday qilib, konteynerlar asosida transport vositalari va jixozlarini standartizatsiyalash butun transport tizimini, qolaversa, dunyo xo'jaligini qayta qurishga olib keldi.

Dunyo bo'yicha 90-yillarning o'rtalarida konteynerlar 7,5 mln. dona bo'lib, buning 3,4 mln.donasi 6 m.uzunligida, 4 mln.donasi - 12 m.uzunlikdadir. Konteynerlashtirishga - yirik transport tugunlari, ayniqsa dengiz portlari katta ta'sir ko'rsatdi. Transport tizimi ishlab chiqarish va taqsimlash tizimining integratsiyasini va intermodel transport xizmatiga bo'lgan ehtiyojning qondirilishi va samaradorligini ta'minlamoqda. SHunday qilib, intermodelizm bugungi kunda xalqaro bozor tizimining markaziy bo'g'ini bo'lib qolmoqda.

2. Xalqaro transport tizimining asosiy ko'rsatkichlari

Dunyo xo'jaligi transporttabelligining o'zgarishi 50-yillardan keyin barqarorligi bilan ajralib turadi va yuk aylanmasi va umumiy yalpi maxsulot (o'zgarmas narxlarda) o'sish sur'atlariga bog'liq xolda bordi. Bu davrda xalqaro yuk aylanmasi 1 t. ishlab chiqilgan maxsulotga nisbatan 33%, aholi jon boshiga yuk aylanmasi va aholi xarakatchanligi (km) esa 3,5-4 marta o'sdi.

Xalqaro transport tizimi va uning dinamikasi 9-10-11-12 jadvallarda o'z ifodasini topgan.

Umumiy transport turi va aloqa yo'llari keyingi o'n yilliklarda sezilarli darajada barqarorlashdi va ayni vaqtda muxim sifat o'zgarishlari temir yo'llarni elektrlashtirish va tez yurar temir yo'llar qurilishi, takomillashgan qattiq qoplamga ega avtomobil yo'llari, yirik diametrdagi quvur magistrallari bilan bog'liqdir. Yer sharidagi barcha aloqa yo'llari (dengiz trassalaridan tashqari) 36 mln.km.iborat. keyingi 45 yil davomida temir yo'llar deyarli o'zgarmay qolgani (1,2 mln.km) xolda elektrlashtirilgan temir yo'llar va tez yurar temir yo'llar 3,3 marta ko'paydi (200 ming.km) xamda sifat jixatidan takomillashtirilgan avtostradalar 2,8-4,5 marta ko'paydi. Ayniqsa, xalqaro transport turlari o'rtasida ITI bilan bog'liq yirik neft quvurlari 175 ming km.dan 680 ming km.ga yetdi yoki 3,9 marta ortdi va magistral gaz quvurlari 186 ming km.dan 1,1 mln.km yetdi va 5,9 marta ko'paydi. XX asr oxiri va XXI asr boshlarida yangi temir yo'l, avtomobil yo'llari va neft-gaz quvurlari qurilishi yanada kengayib bormoqda. Jumladan, kun chiqar mamlakatlarni (Xitoy, Koreya, Yaponiya), Eron, Turkiya va Farbiy Yevropaning Janubi bilan tutashtiradigan **Transosiyo magistrali** (Istanbul-Toshkent-Oлмаota-Pekin) muxim iqtisodiy ahamiyatga egadir. Bu magistralning Drujba stantsiyasi (qozog'iston), Turkmanistonda Tajan-Saraxs va Eronda Saraxs-Mashxad yo'nalishlari foydalanishga topshirildi. Bu yo'ldan O'zbekistonning va boshqa Markaziy Osiyo davlatlarining Buxoro-Beynau orqali Yevropa mamlakatlariga va Tajan-Saraxs orqali Yaqin SHarq mamlakatlariga chiqish imkoniyati yuzaga keldi. SHuningdek, Yevropa va Osiyoni bir-biri bilan

bog'lovchi «Buyuk ipak yo'li»ning qurilishi, «Kavkaz yo'lagi»ning barpo etilishi, shu qatori yirik neft va gaz magistralarining qurilishi Osiyo, Afrika, Lotin Amerikasida, mavjud temir yo'llarning rekonstruksiyalash Yevropa mamlakatlarida xam davom ettirilmoqda.

XX asrning ikkinchi yarmida xalqaro ko'lamda yuk tashish xajmi kariyb 7 martaga ko'paydi va 2010 yilga borib yana 1,2-1,3 marta o'sishi kutilmoqda.

Xalqaro yuk tashishda dengiz transporti asosiy o'rin tutadi va unga xalqaro yuk aylanmasining 62,1% to'g'ri keladi va bu ulush o'zgarmay qolmoqda. SHuningdek, xalqaro yuk aylanmasida temir yo'l transporti xissasi keyingi 45 yil ichida 17,2 foizga qisqargani xolda avtomobil transporti xissasi - 2,8 foizga, neft quvuri xissasi 4,8 foizga, gaz quvuri xissasi 3,2 foizga o'sdi. Xavo transportida yuk tashish 7 mlrd. tFkm dan, 52 mlrd. tFkm.ga yetgani xolda yoki 7,4 marta ko'payganligiga qaramay, umumiy yuk tashish xajmidagi uning xissasi o'zgarmay qolmoqda. Ayni vaqtda, transport turlari o'rtasida yuk tashish tarkibida jiddiy o'zgarishlar yuz bermoqda. CHunonchi, temir yo'l transportining bosh raqobatchisi xisoblangan avtomobil transportida yuk tashish nisbati 1990 yilda 4:1 dan 1,2:1 ga tushdi va 2000 yilda bu xolat tenglashdi. quvur transportining xissasi esa 4,2% dan 12,8 foizga yetdi.

Xalqaro yo'lovchi tashishda avtomobil transporti, ayniqsa xususiy avtomobil tranporti xissasi yuqori bo'lib, yetakchi mavqeni deyarli saqlab qolmoqda. Agar 1950 yilda xalqaro yo'lovchi tashishda shaxsiy avtomobil tranporti xissasiga 56,8% to'g'ri kelgan bo'lsa, 1995 yil - 60,3 foiz to'g'ri keldi.

9-jadval

Dunyo transport tizimi (ming km) (1950-1995 yillar)

Transport yo'llari turlari	1950	1979	1980	1990	1995	1995 yilda 1990 yilga nisbata n % xisobid a
Temir yo'l	1320	1340	1248	1210	1180	-89,9
SHundan: elektrlashtirilgan	60	125	164	193	200	3,3 m
Avtomobil yo'llari	15540	19700	22300	23600	24000	154,4
SHundan: qattiq koplamlı	7645	12151	16000	20000	22000	2,8 m
takomillashgan	2920	5860	9210	11700	13000	4,5 m
Kemalar katnaydigan daryo va kanallar	560	525	540	544	550	-98,2
Neft quvurlari	175	395	520	600	680	3,9 m
Magistral gaz quvurlari	186	545	760	900	1100	5,9 m
Xavo yo'llari	3300	5510	6900	7900	8500	2,6 m
Jami:	31706	46151	57642	66647	51210	162,50

10-jadval

Transport turlarida xalqaro yuk aylanmasi

Transport turlari	1950		1970		1980		1995		1995 yilda
	mlr d tFk m	%	mlr d tFk m	%	mlr d tFk m	%	ml rd tF k m	%	1950 yilga nisbatan % xisobida
Temir yo'l transporti	2120	30,8	5470	18,9	6909	14,5	5607	12,0	2,6 m
Avtomobil transporti	516	7,5	2315	8,0	3288	6,9	4813	10,3	9,3 m
Ichki suv transporti	385	5,6	868	3,0	1191	2,5	1262	2,7	3,5 m
Dengiz transporti	3570	51,9	18145	62,7	32164	67,5	29015	62,1	8,1m
Neft va neft mahsulotlari quvuri	213	3,0	1447	5,0	2859	6,0	3832	8,2	18,0
Gaz quvurlari	76	1,1	666	2,3	1191	2,5	2149	4,6	28,2
Xavo transporti	7	0,1	29	0,1	48	0,1	52	0,1	7,4
Jami:	6887	100	28940	100	47650	100,0	46730	100	77,1

11-jadval

**Xalqaro yo'lovchi aylanmasi
(shaxarlarda yo'lovchi tashishdan tashqari)**

Transport turlari	1950		1970		1980		1995		1995 yilda 1950 yilga nisbatan % xisobi da
	mlrd yFkm	%	mlrd yFkm	%	mlrd yFkm	%	mlrd yFkm	%	
Temir yo'l transportida	655	25,8	1284	15,2	1680	11,8	1872	10,2	2,8 m
Avtomobil transporti	1820	71,6	6533	77,2	11250	79,0	14551	79,3	8,0 m
<i>SHundan:</i> avtobusda	377	14,8	1411	16,7	2706	19,0	3486	19,0	9,2 m
engil avtomobilda	1443	56,8	5122	60,5	8544	60,0	11056	60,3	7,6 m
Ichki suv transportida	15	0,6	42	0,5	57	0,4	55	0,3	3,7 m
Dengiz transportida	20	0,8	25	0,3	43	0,3	37	0,2	1,8 m
Xavo transportida	30	2,2	566	6,7	1210	8,5	1835	10,1	61,0 m
Jami:	4360	171,6	14983	177,1	25490	179	32892	179,3	94,1

Temir yo'l transportining xissasi 25,8% dan 10,2% ga tushdi va xavo transporti xissasi 1,2% dan 10% ga yetdi va 2000 yilda xalqaro yo'lovchi aylanmasida temir yo'l transportidan o'tib ketdi.

Transportning barcha turlari bilan yiliga 100 mlrd.t.dan ortiq yuklar va 1 trln.dan ortiq yo'lovchi tashiladi. Xalqaro yo'lovchi aylanmasi 18-19 trln. pass.Fkm.ni va yuk aylanmasi esa 46-50 trln. tFkm.ni tashkil qiladi. Transport korxonalarida 110 mln.dan ortiq ishchi band.

Barcha aloqa yo'llari, transport vositalari va transport korxonalarining o'zaro uyg'unlashuvi transport tizimini tashkil etadi. Xar bir mamlakat va mintaqa o'zini transport tizimiga, transport to'riining konfiguratsiyasiga egadir. Transport to'ri konfiguratsiyasi: a) radial (bir markazli va ko'p markazli); b) radial-aylanma; v) kenglik; g) meridional; d) shoxsimon yoki tarvakaylab ketgan ko'rinishlarga egadir.

Transport ishida milliy va makromintaqaviy farqlarni aniqlashda asosiy o'lchovlar quyidagilar: 1) ishlab chiqarishning transportga bog'liqligi, transport va ishlab chiqarish, xududning katta-kichikligi va konfiguratsiyasi nisbati; 2) aholining joylashish tiplari; urbanizatsiya darajasi va migratsiya sur'atini ifodalovchi aholi transporti xarakatchanligi;

3) xo'jalik tizimini, ya'ni transport paradigmasini ifodalovchi yo'lovchi va yuk tashish nisbati; 4) na faqat transport tizimini, balki butun xo'jalik tizimini ifodalovchi transport ishlarida transport turlari nisbati.

Yuqoridagi o'lchovlar asosida dunyo mamlakatlarini uchta yirik gruppaga bulish mumkin: 1) Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar. 2) MDX va SHarqiy Yevropa mamalkatlari va 3) Rivojlanayotgan mamlakatlar. 1992 yilda xo'jalikning transport sig'imi (tkm ni 1 dol. YaIMda ifodalanishi) SHimoliy Amerikada 1,3 birlik, Farbiy Yevropada 0,3, Yaponiyada 0,4 birlik bo'lsa, Rossiyada 5,0 va SHarqiy Yevropa mamlakatlarida o'rtacha 1,5 bo'ldi. Raqamlardan ko'rinib turibdiki, xo'jalik tarmoq tarkibidagi transport sig'imi darajasi «og'ir» xom-ashyo ishlab chiqarish roli, mamlakatlarning ijtimoiy-iqtisodiy tiplariga bog'liq va xududlarning katta kichikligi esa nisbatan oz rol

o'ynaydi va buni Farbiy Yevropa va SHarqiy Yevropa mamlakatlari o'rtasidagi transport sig'imidagi keskin farq (5 marta) ko'rsatib turibdi. Rivojlanayotgan mamlakatlarda bu 0,84 ni, Lotin Amerikasi mamlakatlarida esa 1,7 ni tashkil qiladi.

Aholining xarakatchanligi qarama-qarshi xususiyatga ega bo'lib, sanoati rivojlangan g'arb mamlakatlarida katta axamiyat kasb etadi. Aholi jon boshiga shaxarlararo yo'lovchi aylanmasi (ming yo'l-km) SHimoliy Amerikada 12,9, Farbiy Yevropada 8,5, Yaponiyada 6,3 bo'lsa Rossiyada 3,6 va SHarqiy Yevropa mamlakatlarida 2,9 ni tashkil qiladi. Aholining transport xarakatchanligi murakab ijtimoiy va iqtisodiy jarayon bo'lib, madaniy, siyosiy va demografik yo'nalishidagi omillar majmuasidan iboratdir.

Xarakatchanlik muammosi aholining avtomobillashuvi (avtomobil bilan ta'minlanganligi) masalasi bilan chambarchas bog'liqdir. Avtomobillashuvning o'sishi insoniyatning 50-yillardan keyin barqaror rivojlanish jarayoni bilan bog'liq xarakatchanlik darajasi va undagi farqlarni ifodalaydi. Bu ko'rsatkich rivojlanayotgan mamlakatlarda juda xilma-xil bo'lib, iqtisodiy qoloq mamlakatlar - 0,65, SHimoliy Afrikada 2,0 va Lotin Amerikasida - 1,5 dan iborat.

Xo'jalik tizimida muxim tipologik o'lchov yuk va yo'lovchi tashish nisbati, (tkm. «yuk» 1 yo'l.km tenglashtiriladi) bo'lib, taqqoslash juda shartlidir. Bunda ikki maxsulot yuk va yo'lovchi tashish xisobga olinadi. Bu nisbat AqSH da 1,2 teng (ya'ni umumiy yuk aylanmasining absolyut miqdori shaxarlararo yo'lovchi aylanmasidan 1,2 marta ko'p), Farbiy Yevropada 0,34, Yaponiyada 1,1, Rossiyada 7,8, SHarqiy Yevropada 3,53, rivojlanayotgan mamlakatlarda esa 0,4 dan 2,5 gachani tashkil qiladi. Bu nisbatlar o'z navbatida mintaqalarda turizm va umuman rekreatsion soxalar rivojlanishga ta'sir qiladi.

Ma'lumotlarga qaraganda MDX doirasidagi mamlakatlarda mexnatda band bo'lgan aholining 50-90% mexnat ta'tili davrida xech qaerga dam olgani bormaydi. CHunki, aloqa yo'llarining yaxshi rivojlanmaganligi, avtomobilda yo'lovchi tashish darajasining pastligi (avtobus va yengil avtomobil) mavjud

ijtimoiy-iqtisodiy muammolar rekreatsion soxalar rivojlanishiga to'g'anoq bo'lmoqda.

Yuk tashishdagi transport turlari nisbati xo'jalik tarmoqlaridagi yuklar tarkibi va ishlab chiqarishning xududiy kontsentratsiyasini ifodalaydi. Sanoati rivojlangan Farb va SHarq mamlakatlari xissasiga dunyo ichki (okean trassalaridan tashqari) yuk aylanmasining 80% to'g'ri keladi va bu ikki gurux mamlakatlariga teng bo'linadi. Ammo, bu nisbat transport turlari o'rtasida turlichadir.

Umuman, g'arb mamlakatlari yuk aylanmasida temir yo'l transporti xissasiga 18,7%, avtomobil transportiga 44,4%, qolgan ichki suv, dengiz kabotaji va quvur transportiga 36,9% to'g'ri keladi. MDX va SHarqiy Yevropa mamlakatlari yuk aylanmasida temir yo'l xissasiga o'rtacha 62%, avtomobil transporti xissasiga 9%, SHimoliy Amerika yuk aylanmasida temir yo'l avtomobil transporti xissalari deyarli teng, Rossiyada mos ravishda 46 va 9% to'g'ri keladi. Rivojlanayotgan mamlakatlarda temir yo'l, avtomobil va quvur transportiga ichki yuk aylanmasi o'rtacha 1F3 qismi (Lotin Amerikasida bir muncha yuqori 65% bo'lsa, Osiyoda pastroq) to'g'ri keladi.

Xavo trasnportidagi yuk aylanmasining 90% iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar xissasiga to'g'ri keladi.

12-jadval

Transport turlarida xalqaro yuk aylanmasi.

1993 yil% xisobida.

Mintaqalar	Transport turlari.			
	Avtomobil transporti	Temir yo'l transporti	Suv (daryo va kabotaj)	quvur transporti (neft va tabiiy gaz)
Rossiya	9	46	5	40
SHimoliy	26	28	18	28

Amerika				
FarbiyEvropa	67	19	8	6
SHarqiy	9	78	2	11
Yevropa				
Yaponiya	40	9	51	-

Demak, turli mintaqalardagi aloqa yo'llari, transport yo'llari zichligi, yuk va yo'lovchi tashishdagi ulushi transport tarmoqlarining o'zaro aloqadorligi va uyg'unlashuvi turlicha ekanligi bilan ajralib turadi. Barcha mintaqalardagi transport tizimi birgalikda xalqaro transport tizimini tashkil qiladi.

3. Transport tulari. quruqlik transporti.

Temir yo'l transporti xalqaro yuk va yo'lovchi aylanmasida xissasi qisqarib borayotganligiga qaramay muxim transport vositasi bo'lib qolmoqda va sezilarli ravishda sifat o'zgarishlarni (elektrlashtirish va tez yurar temir yo'llar qurilishi) boshdan kechirmoqda. Dunyo bo'yicha temir yo'llarning umumiy uzunligi 1,2 mln.km. bo'lib buning 200 ming km. elektrlashtirilgandir.

Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlar va bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan mamlakatlarda temir yo'llarni elektrlashtirish, monorel'sli va magnit osilmali yo'llar qurish davom etmoqda. Dunyodagi 140 dan ortiq mamlakatda temir yo'llar bo'lishiga qaramay, 50% temir yo'llar «o'nlikka» kiruvchi mamlakatlar - AqSH, Rossiya, Kanada, Xindiston, Xitoy, Avstraliya, Argentina, Frantsiya, GFR va Braziliyada joylashgan. Mavjud temir yo'llarning 650 ming km yoki 54% iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarga, 31% (380 ming km) bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan mamlakatlarga va 29% (320 ming km) rivojlanayotgan mamlakatlar xissasiga to'g'ri keladi.

Temir yo'l tarmoqlarining zichligi jixatidan Yevropada Bel'giya, (100 km² xududga 25 km), Lyuksemburg, GFR, Buyuk Britaniya, SHveytsariya, Daniya, Niderlandiya, Frantsiya, Avstriya, Italiya, Vengriya, CHexiya va Slovakiya, Pol'sha, Osiyoda - Yaponiya oldingi o'rinda turadi. Turli

mamlakatlarda temir yo'l liniyalari orasidagi masofalar xam turlichadir. Iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda mavjud temir yo'llarning 2F3 qismi -1435 mm, SHarqiy Yevropa mamlakatlarida xam 1435 mm, MDX xududida esa 1524 mm, Janubi - SHarqiy Osiyo mamlakatlarida esa 1000 mm.dir.

Transkontinental temir yo'llar katta axamiyat kasb etadi. Yevropada bunday yo'llar: a) Kale-Parij-Lion-Marsel'-Italiyaning janubiy portlariga; b)Gamburg-Myunxen-SHveytsariya-Italiya; v) kenglik bo'yicha Madrid-Parij-Berlin-SHarq. Buyuk Britaniya parom aloqasi orqali (Duvr-Dyunkerk) Belgiya va Frantsiya bilan bog'langan. Daniya esa parom aloqasi (Katta Bel't va Eresund) orqali SHvetsiya, Vernemyunde paromi orqali Germaniya bilan bog'langan. SHvetsiya Trolleberg-Zasnits paromi orqali kontinent bilan bog'langandir.

SHimoliy Amerikada 12 ta transkontinental temir yo'llar mavjud. Janubiy Amerikada Buenos-Ayres-Vel'parasio va Buenos-Ayres-Antofagasto transkontinental temir yo'llari mavjuddir.

Osiyoda eng yirik transkontinental temir yo'l Buyuk Sibir' magistralidir. (9322 km). Parom aloqasi Kaspiy dengizida (Baku-Turkmenboshi) mavjuddir.

Afrika materigining eng qisqa xududida temir yo'llar kesishgan. (Bengola-Lobitu-Beyra va Lideriy-Durban) Avstraliyada esa sharqdan-Farbga yagona Sidney-Perta temir yo'li yo'nalgandir.

Temir yo'llarning joylashishiga iqtisodiy, siyosiy va tabiiy-geografik omillar kuchli ta'sir ko'rsatadi.

XX asrning oxirgi o'n yilligida Yevropada geopolitik xolatning jiddiy o'zgarishi, «sovuq urush» munosabatlarining tugashi va SHarq-Farb aloqalarining rivojlanishi transport tizimi saloxiyatlaridan xam integratsion aloqalarni amalga oshirish maqsadlarida foydalanish imkoniyatlarini yuzaga keltirdi.

Siyosiy chegarlardagi to'siqlarning bartaraf etilishi transport yo'lklarini ko'p magistralli shakllantirish kontseptsiyasini ishlab chiqish imkonini yaratdi. Natijada, Yevropada 9 ta transport yo'lkalari: 1) Xel'sinki-Tallin-Riga-Kaliningrad-Vrotslav; 2) Berlin-Varshava-Minsk-Moskva-Nijniy Novgorod; 3) Berlin-Vrotslav-Krakov-Kiev; 4) Drezden-Praga-Budapesht-Sofiya-Stambul; 5)

Venetsiya-Lyublyan-Budapesht-Ujgorod-Lьvov; 6) Gdanьsk-Katovitse-Ellin-Poznanь; 7) Dunay suv yo'li orqali Reyn-Mayn-Dunay kanaliga chiqish; 8) Durres-Tirana-Sofiya-Plovdiv-Varna; 9) Xelьsinki-Sankt-Peterburg-Moskva-Kiev-Buxarest (so'ngra Novorossiysk va Astraxanga qadar) shakllantirilmoqda.

Xelьsinki shaxrida (1997 yil) bo'lib o'tgan uchinchi Panevropa transport konferentsiyasida transport yo'lkalarini shakllantirish va kuchaytirish loyixasi tasdiklandi va uchta mintaqaviy transport tizimini - SHimoliy kontinent, O'rta Dengiz va qora dengiz soxil bo'yini rivojlantirish g'oyasini amalga oshirishga kirishildi.

Ayni vaqtda, XXI asr boshlarida tobora ko'proq joriy transport xarajatlariga nisbatan xam yuk tashishning sifat omili muxim o'rin tutmoqda. Buning yorqin ifodasi butun transport jarayonlariga inqilobiy ta'sir ko'rsatgan xalqaro konteyner tizimining shakllanishidir. Yiliga dengiz konteyner aylanmasi 70 mln.donaga yetdi va asosiy yuklarning 40%ga yaqinini qamrab olmoqda. Bu jarayonning aniq ko'rinishi transport aloqalarida ishonchli va kafolatli transkontinental konteyner «ko'prik» lari, ya'ni dengiz transporti bilan tez yurar temir yo'l sostavlari, avtopoezdlar (kontreyleri) kombinatsiyasiga asoslangan Transsibir (Yaponiya-Farbiy Yevropa), Transamerika, Farbiy Yevropa, Yaqin va O'rta SHarq magistrallarining yuzaga kelishidir.

SHuningdek, temir yo'llarning yangi yo'nalishlarini barpo etish Osiyo, Afrika va Lotin Amerikasi mamlakatlari ijtimoiy-iqtisodiy xayotida katta rol o'ynashdan tashqari bu mintaqa mamlakatlarini dunyo xo'jaligi integratsion jarayonlarga tortilishini tezlashtiradi.

Avtomobilь transporti - XX asr boshlarida yuzaga kelgan bo'lib, XX asr 50-yillaridan boshlab xalqaro transport tizimida asosiy o'rin tuta boshladi va ijtimoiy-iqtisodiy xayotning xamda insonlar faoliyatining ajralmas tarkibiy qismiga aylandi. Dunyo miqyosida avtomobil yo'llari tobora rivojlanib, sifat jixatidan takomillashib bormoqda va o'ziga xos avtomobil yo'llari industriyasi xam shakllanmoqda. Jami avtomobil yo'llari 25 mln.km.dan iborat bo'lib, buning 22 mln. km.qattiq qoplamga va 13 mln. km. takomillashgan yo'llardan iboratdir.

Mavjud avtomobil yo'llarining 50% AqSH, Xindiston, Rossiya, Yaponiya va Xitoyga to'g'ri keladi. SHimoliy Amerika, Farbiy Yevropa va Yaponiyadagi avtomobil yo'llari g'oyat yuqori sifatli va infratuzilmalar bilan ta'minlanganlik darajasi jixatidan oldingi o'rinda turadi. Jaxon avtomobil parki yildan-yilga avtomobillar bilan mustaxamlanib bormoqda. Agar, 1980 yil jaxon avtomobil parki 350 mln. avtomobilga ega bo'lgan bo'lsa, 1990 yil 400 mln. va XX asr oxirida bu 500 mln.dan ortib ketdi. SHuningdek, aholining transport xarakatchanligida, xalqaro yuk va yo'lovchi tashishda avtomobil transporti xissasi ortib bormoqda.

Yaqin masofalarga yuk tashishning qulayligi va katta xajmda (50-100 t) yuk tashuvchi ixtisoslashgan avtomobillarning yuzaga kelishi bilan xalqaro yuk aylanmalarida xam (ayniqsa) 30-50 km. (masofalarga) avtomobil transportining xissasi ortib bormoqda.

Avtomobil transporti bugungi kunda deyarli barcha mamlakatlarda tez rivojlanib bormoqda. Ammo, jaxon mamlakatlari o'rtasida AqSH, Germaniya, Frantsiya, Yaponiya, Buyuk Britaniya, Kanada, Avstraliya, Koreya Respublikasi, Turkiya, Braziliya aloxida ajralib turadi. Bu mamlakatlarda avtomobil yo'llari xozirgi zamon talablariga mos bo'lib, bir tomonlama xarakat, ko'p polosali, asfalt va beton qoplamiga, qulayaylanmalarga xamda xizmat ko'rsatish (mashinalarga texnik xizmat ko'rsatish, mexmonxona-kempinglar, ovqatlanish, sog'liqni saqlash muassasalari) shaxobchalariga egaligi bilan ajralib turadi.

Bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan mamlakatlar o'rtasida avtomobil transporti rivojlanganlik darajasi jixatidan Rossiya, SHarqiy-Evropa mamlakatlari ajralib turadi. Bu mamlakatlar avtomobil parklarida yengil avtomobillarga nisbatan yuk avtomobillari ko'pdir. Avtomobil yo'llarining uzunligi jixatidan Rossiya, zichligi jixatidan xamda sifati jixatidan SHarqiy Yevropa mamlakatlari aloxida o'rin tutadi. Mustaqillik yillarida O'zbekistonda «O'zDEU» avto qo'shma korxonasi turli markadagi yengil avtomobillar, Samarqand shaxrida 12 modifikatsiyadagi turli yuk va yo'lovchi avtomobillari ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi. Avtomobil yo'llari 115 ming.km. bo'lib, 3,2 ming. km xalqaro va 18,8

ming. km. davlat ahamiyatiga egadir. O'zbekistonda Xitoy va Tinch okeaniga chiqish imkoniyatini beradigan Toshkent-Andijon-O'sh-Ergashtom-qashqar-SHanxay xalqaro avtomobil yo'li qurilishi tugallanish arafasida bo'lsa, Afg'onistonda tinchlikning qaror topishi Xind okeaniga chiqish imkoniyatini beruvchi xalqaro Termiz-Xirot-Karachi avtomobil yo'li qurilishining boshlanishi ijobiy ta'sir qilishi mumkin.

Osiyo, Afrika va Lotin Amerikasidagi rivojlanayotgan mamlakatlarda keyingi yillarda avtomobil transporti tez rivojlana boshladi. Bu jarayon yirik avtomobil yo'llarining qurilishi xamda katta xajmdagi loyixalarni amalga oshirish bilan bog'liq bo'ldi.

Keyingi yillarda yo'lovchi tashishda aholi xarakatchanligining o'sish jarayoni va komfortlilikni ta'minlash katta ahamiyat kasb etmoqda. g'arb mamlakatlarida 40% ga yaqin yo'lovchi aylanmasi mexnat tashrifiga to'g'ri kelsa, 70% dan ortiq tashrif shaxsiy foydalanishdagi yengil avtomobillarga to'g'ri keladi. Turizm maqsadlaridagi yurishlar (shaxar atrofi va shaxar tashqarisiga) aholida «sifat» o'zgarishlarni ta'minlashdan tashqari, kichik shaxarlar va kam rivojlangan xududlarning iqtisodiy saloxiyatini o'sishiga olib kelmoqda.

SHuningdek, avtomobillashuv jarayoni komfortdan tashqari jamoat transportidagi singari qat'iy xarakat grafigining yo'qligi, tasodifiy yo'lovchilar bo'lmasligi, yo'nalishlarni erkin tanlash kabi qator qulayliklar bilan bog'liqdir. Xatto benzin narxining yuqorilab borishi xam avtomobillashuv sur'atlariga ta'sir etmadi. (AqSHda 1 kishiga 600 avtomobil, Farbiy Yevropada 400-500, Rossiyada - 100) va 100 km.ga sarflanadigan benzin sarfini qisqartirish jarayoni amalga oshirildi.

Avtomobillashuv urbanizatsiya jarayoni bilan chambarchas bog'liq bo'lib uning yanada rivojlanishiga olib kelmoqda. Ayni vaqtda urbanizatsiyaning yangi shakllari sub-, konurbanizatsiya, aglomeratsiyalarning shakllanishi aholining avtomobillashuvini yanada kuchaytirmoqda.

Xozirgi zamon urbanizatsiya jarayoni shaxar va shaxar atrofi yo'lovchi aloqalarining rivojlanishi bilan bog'liq. Keyingi 25 yilda AqSHda shaxar

atroflaridan shaxar markazlariga tashrif 35% dan 10% ga qadar qisqardi. Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida esa o'rtacha - 50% shaxarlararo aloqalar yengil avtomobillarda (2% yayov, 20% avtobus, tramvay va metropoliten, 15% velosiped va moped), 3% shaxar temir yo'llari orqali amalga oshirilmoqda.

Mutaxassislar xisob-kitoblariga ko'ra informatika vositalarining rivojlanishi bilan ish yuzasidan tashriflarga bo'lgan extiyojning 20-25%, maishiy tashriflar - 50% ga qadar qisqarishi mumkin.

quvur transporti, neft va tabiiy gaz zaxiralarini xududiy joylashishi, uni qazib chiqarish va iste'mol o'rtasidagi farqlarni yaqqol ifoda etadi. Dunyo bo'yicha neft va neft maxsulotlari quvurlari 680 ming km, gaz quvurlari esa 1,1 mln.km.dan ortdi. quvur transporti neft va neft maxsulotlari xamda tabiiy gaz tashishda boshqa transport vositalariga nisbatan bir qator qulayliklarga egadir. Bu qulayliklar avvalo neft va neft maxsulotlarini isrof bo'lishining oldini oladi, iste'mol rayoniga bir xil va doimiy kelib turishini ta'minlaydi, atrof-muxitni ifloslanishini sezilarli darajada kamaytiradi. Magistral neft va gaz quvurlari ayniqsa, AqSH, Rossiya, Markaziy Osiyo respublikalari (O'zbekiston va Turkmaniston), Kanada, Meksika, Yaqin SHarq mamlakatlari, Farbiy Yevropa mamlakatlarida rivojlangandir.

Neft quvurlari asosan neft qazib chiqaruvchi rayonlar bilan port shaxarlarni bog'laydi. Yaqin SHarq mamlakatlaridagi neft qazib chiqaruvchi rayonlardan port shaxarlarga neft quvurlari tortilgan. Farbiy Yevropada esa port shaxarlardan neftni qayta ishlovchi va uni iste'mol qiluvchi rayonlarga neft quvurlari tortilgandir. AqSH neft quvurlari ichki extiyojlari uchun xizmat qiladi.

Rossiya deyarli barcha SHarqiy Yevropadagi mamlakatlarni (Ruminiyadan tashqari) va Farbiy Yevropadagi mamlakatlarni, Ukraina va Belorusni neft va tabiiy gaz bilan «Do'stlik» va «qardoshlik» neft va tabiiy gaz quvurlari orqali ta'minlab turadi.

SHuningdek, yuk tashish ishonchliligini oshirish maqsadlarida xalqaro axamiyatga molik transport kommunikatsiyalari bilan barobar ishlaydigan ikkinchi aloqa vositalari qurish orqali «qaynoq nuqta» larni aylanib o'tilmoqda.

Jumladan, Suvaysh va Panama kanallariga paralel ravishda yirik neft quvurlari barpo qilindi. O'rta SHarqda Eron tomonidan nazorat qilinadigan Ormuz bo'g'ozidan tankerlarni o'tkazishdan qochib, Saudiya Arabistonini Yanbu (qizil dengiz) bilan bog'laydigan Transarab neft quvuri qurildi. Suvaysh kanalidan o'tmaslik maqsadida Sudan-Kamerun Transafrika neft quvuri loyixalashtirilmoqda. Erkin xarakat qilish maqsadida Transport turlarini birlashtirish jarayoni Farbiy Yevopada Janubiy va SHimoliy quvurlar tizimining qo'shilishi, La-Mansh bo'g'ozi ostidan «Evrotunnel» ning ochilishi Yevropa gaz quvuri «xalqa» sini tashkillashga olib keldi.

4. Suv va xavo transporti. Transportning shakllari.

Xalqaro iqtisodiy aloqalarda dengiz transporti juda katta o'rin tutadi. Dengiz transporti orqali 8000-10000 km masofadagi (o'rtacha) yuklar tashiladi va unga xalqaro yuk aylanmasining 3F5 qismi to'g'ri keladi. Yo'lovchi aylanmasidagi xissasi unchalik katta emas (xavo transportining rivojlanib borishi tufayli). Dengiz turizmi xam bir muncha muxim o'rin tutadi.

Dunyo dengiz floti 80 mingdan ortiq kemalardan iborat bo'lib, yalpi sig'imi 500 mln. br-reg-t (registr-tonna kemalarning shartli yuk ko'tarish birligi bo'lib 100 kub.futga yoki 2,8 m³ teng; registr tonna-bruttoda- kemaning butun xajmi xisobga olinsa, tonna-nettoda -kema xajmida yashash joyi, maishiy xonalar va mashinalar joylashgan xonalar xisobga olinmaydi) yoki ko'tarish quvvati 500 mln.t. ortiq, dengiz floti tarkibida universal kemalar bilan bir qatorda suyuq (neft va neft maxsulotlari, suyultirilgan tabiiy gaz), quruq yuklar - ko'mir, ruda, g'alla va yog'och-taxta, fosfor tashishga ixtisoslashgan tanker, super tankerlar, refrijeratorlar (muzlatgich jixozlarga ega), temir yo'l paromlari katta o'rin tutadi. Dengiz floti yangi tiplardagi kemalar - konteyner tashigichlar, lixter (ruda va ruda maxsulotlari) tashigichlar, paket tashigichlar xisobiga kengaymoqda. Dengizlarda konteynerlarda yuk tashish yagona transport tsiklini, ya'ni «eshikdan-eshikka» yuk yetkazib berish tsiklini yaratishga olib keldi. «R₀-R₀» tipidagi kemalar

(rolkerlar) kemalarning ikki tomonidagi darvozalar orqali yuklarni gorizonta usul bilan tushirish va ortish imkonini bermoqda.

Ko'pchilik mamlakatlar yirik savdo flotiga (160 davlat bayrog'i ostida suzadi) ega bo'lishiga qaramay Yaponiya, Buyuk Britaniya, Norvegiya, Gretsiya, Niderlandiya, SHvetsiya, Liberiya, Panama, Gonduras, Rossiya¹, Pol'sha, Xitoy, Yugoslaviya, Ruminiya, V'etnam, Koreya Respublikasi va boshq. aloxida ajralib turadi. Liberiya, Panama, Gonduras, Gretsiya davlatlarining katta savdo flotiga ega bo'lishi, bu mamlakatlarda soliqlarning pastligi bilan xarakterlanadi. SHuning uchun xam chet el kompaniyalariga karashligi kemalar yuqoridagi mamlakatlar bayrog'i ostida suzsa-da, umuman bu mamlakatlar portlariga kirmaydi. Panlibgoko mamlakatlari (Panama, Liberiya, Gonduras, Kolumbiya) savdo flotining 50% Gretsiyaga qarashlidir, maxsus chet el adabiyotlarida ta'kidlanishicha, Gretsiya kemalari 16 ta boshqa davlat bayroqlari ostida suzadi. Xuddi shunday xolat Niderlandiya uchun xam xosdir.

Dengiz transportining rivojlanishi xalqaro iqtisodiy aloqalarning kengayishi, ya'ni yangi xom-ashyo va iste'mol mintaqalarining ishlab chiqarish va iste'molning o'sib borishi bilan bog'liqdir. Xalqaro aloqalarda neft va neft maxsulotlarining asosiy o'rin tutishi savdo floti yuk tashishda xam o'z ifodasini topgan. Dengiz floti orqali tashilayotgan yuklarning 50% neft va neft maxsulotlari xissasiga to'g'ri kelmoqda. SHuningdek, qora va rangli metallar, ko'mir, tog'-kimyo maxsulotlari, o'rmon maxsulotlari, qishloq xo'jalik maxsulotlariga to'g'ri keladi. ITI sharoitida esa tobora tayyor maxsulotlar tashish (konteynerlarda) muxim o'rin tutmoqda.

Dengiz aloqalarida port va xalqaro kanallar juda muxim o'rin tutadi. Bugungi kunda barcha dengiz va okeanlarda 2700 port mavjuddir, 840 portga esa yuk aylanmasining 96% to'g'ri keladi. 30 ta gigant-portning yillik yuk aylanmasi esa 50 mln.t.dan, 4 tasi esa 100 mln.t.dan ortiqdir.

Bunday yirik portlar AqSHda - Nyu-York, Filadelfiya, Baltimor, San-Frantsisko, Boston, Buyuk Britaniyada - London, Liverpul, Glazgo, Frantsiyada

¹ Sobiq ittifoqqa qarashli bo'lgan savdo flotining (1800 ta kema) asosiy qismi Rossiyada qoldi.

- Marselʼ, Yaponiyada- Simonoseki, Osaka, Kobe, GFRda - Gamburg, shuningdek, Rotterdam, Antverpen, Singapur, Port-Said, quvaytda - Man-al-Axmad, Rossiyada - Sankt-Peterburg va boshqalar.

Bu portlarni maqsadli xizmat koʻrsatish xolatiga koʻra quyidagi gruppalariga ajratish mumkin:

1. Xarbiy-dengiz portlari (CHatem, Portsmut, Pirl-Xabor, Gibraltar, Sevastopol). Bu portlarning bir qismi tijorat maqsadlariga xam xizmat qiladi (AqSHda - San-Diego, Yaponiyada - Yokosuka, Rossiyada (Sankt-Peterburg, Kronshtad).
2. Baliq ovlash va baliqni qayta ishlash xamda panoxgox portlar.
3. Parom aloqasiga ega portlar (Gavr, Duvr, Folkston).
4. Tranzit portlar va erkin gavanlar - London, Amsterdam, Kopengagen, Rotterdam, Antverpen, Marselʼ, Lissabon, Singapur. Erkin gavanlarda boj soligʻi olinmaydi. Bunday gavanlar Gamburg, Bremen, Kopengagen, Malʼmyo, Stokgolʼm, Triest, Rio-De-Janeyroda mavjuddir.
5. Avan portlar port oldi yaʼni yirik tonnajli kemalar uchun maxsus qurilgan portlar. (Gamburg uchun Kuksxafen, Nant uchun Sen-Nazer, Ruan uchun Gavr).
6. qirgʻoq boʻyi va yaqin aloqalarga (kabotaj²) xizmat qiluvchi portlar. (Gretsiya, Daniya, Norvegiya, Baltika boʻyi davlatlari, Rossiya, Italiya), Oʻrta dengiz xavzasi, Karib dengiz xavzasida).
7. Maxsus portlar (koʻmir, ruda, neftʼ, va neftʼ maxsulotlari, oʻrmon va boshqa yuklarga moʻljallangan).

Xalqaro kema katnovida Atlantika okeani yetakchi oʻrin tutadi. Bugungi kunda Atlantika soxil boʻyida (Evropa, Afrika, SHimoliy va Janubiy Amerika) 70 mamlakat va 1,5 mlrd. aholi joylashgan boʻlib dengiz yuk tashishining kariyib 50% toʻgʻri keladi. Dunyodagi 70% ga yaqin portlar, ayniqsa eng yirik universal

² Каботаж алоқалари икки қисмдан катта каботаж ва кичик каботаждан иборат. Катта каботаж бир нечта денгиз хавзасида кемаларнинг сузиши, кичик каботаж бир ёки икки денгиз хавзаларида кемаларнинг сузишидир.

va ixtisoslashgan Yevropa va SHimoliy Amerikada yirik port-sanoat majmualari shakllangan.

Ikkinchi o'rinda Tinch okeani turadi. Asosiy yo'nalishlari Yaponiya, Xitoy, AqSH ning g'arbiy soxil bo'yi, Koreya Respublikasi, Janubiy-SHarqiy Osiyo mamlakatlari Avstraliyada, Rossiyada (Vladivostok, Janubiy Saxalin) shakllansa, Xind okeanida - Fors ko'rfazi (asosan neft va neft maxsulotlari), Xindiston va boshqa mamlakatlar yirik yuk yo'nalishlarida ishtirok etmoqda.

Xalqaro kanallar iqtisodiy aloqalarda muxim o'rin tutadi. Bunday kanallar uchta - Suvayish (1869 yilda ishga tushgan, uzunligi 173 km, eni 120-150 m, chuqurligi 12-13 m, yiliga 250-300 mln.t.yuk o'tadi, barcha mamlakat kemalari uchun ochiq), Panama (1914 yil ishga tushgan, uzunligi 82 km, eni 16 km.li kanal AqSHga qarashli bo'lgan va 1999 yil 31 dekabrda Panama xukumatiga berish xaqida shartnoma imzolangan bo'lib, belgilangan muddatda Panama xukumatiga berildi. Yiliga 150-200 mln.t. yuk o'tadi), Kill (uzunligi 95 km, eni 102 , chuqurligi 11 m, yiliga 50-100 mln.t. yuk o'tadi).

SHuningdek, qora dengiz, Baltika, Duvr, Gibraltar, Malakka, Singapur, Zond, Laperuza, Singapur, Koreya bo'g'ozlari xam muxim iqtisodiy ahamiyatga egadir.

Dengiz suvlarida suzish barcha mamlakat kanallari uchun ochiq. qirg'oq bo'yi xududlarida esa kemalar shu xududdagi mamlakatlar tomonidan nazorat qilinadi. Dunyo bo'yicha yagona xududiy suvlarni kenglik bo'yicha nazorat qilish qonuni yo'q. Xududiy suvlarni nazorat qilish qirg'oq bo'yi mamlakatlari tomonidan yoki xalqaro shartnoma asosida o'rnatiladi. Masalan, Buyuk Britaniya, Frantsiya, AqSH va boshqa bir qator mamlakatlarning qirg'oq bo'yi xududidagi chegaralari 3mil³, O'rta Dengiz qirg'oq bo'yi mamlakatlari, Markaziy Amerika davlatlari, Xindistonda - 5 mil, CHili, Peruda 200 mil, Rossiya, Bolgariya, Ruminiyada 12 mil deb belgilangan. 80-yillarning boshlarida deyarli barcha soxil bo'yi mamlakatlari dengiz chegaralarini 200 mil deb o'zgartirdilar.

³ 1 мил - 1,609 км (инглиз мили), 1,8 км (рус мили)

Ichki suv transportidan asosan, mamlakat ichki aloqalarida va mamlakatlararo aloqalarda xam keng foydalaniladi. Yuk aylanmasi xajmi jixatidan AqSH, Rossiya, Kanada, umumiy yuk aylanmasi jixatidan esa Niderlandiya (50% ortiq), Belgiya shuningdek, Tropik Afrika mamlakatlari, Janubiy Amerika va Janubiy-SHarqiy Osiyo, Farbiy Yevropa (Frantsiya, Germaniya), SHarqiy Yevropa mamlakatlari aloxida o'rin tutadi. Xalqaro yuklar Reyn, Dunay, Amazonka, Missisipi, Ob, Yenisey, Yantszi, Kongo, Odra, SHim. Lavrentiy va Buyuk ko'llar, Gang, Mekong, Niger va Parana, Volga va boshqa daryolarida tashiladi. Ichki suv yo'llarining umumiy uzunligi 600 ming.km. ortadi, shuning 100 ming.km.ga yaqini kanallardir. Sun'iy suv yo'llari (shlyuzli daryo va kanallar) AqSH, Xitoy, Rossiya, Yevropa mamlakatlarida rivojlangan. Bozor iqtisodiyoti rivojlanayotgan mamlakatlardan ichki suv transporti Rossiya, Ukraina, Markaziy Osiyo (Amudaryo), Xitoy, Vengriya, Ruminiya, Polsha, Bolgariya, Yugoslaviyada rivojlangan.

Ayni vaqtda, Osiyo, Afrika, Lotin Amerikasidagi yirik daryo tizimlari xissasiga 5% yuk aylanmasi to'g'ri keladi, xolos. Ko'l kemachiligi AqSH va Kanadadagi Buyuk ko'llarda rivojlangan bo'lib, SHim, Lavrentiy daryosidan chuqur suv yo'li orqali Atlantika okeaniga chiqiladi va kontinent ichkarisiga (4 ming.km.) dengiz kemalari kira oladi. SHuningdek, ichki maqsadlarda Rossiyada - Baykal, Ladogada xamda Kaspiy dengizida ko'l kemachiligi rivojlangandir.

Xavo transporti - yo'lovchi va shoshilinch yuklarni tashishda juda katta o'rin tutmoqda. Agar 1946 yil dunyo bo'yicha 20 mln. yo'lovchi tashilgan bo'lsa, 1980 yil 700 mln., 1990 yil 1,2 mlrd. va 2000 yilda 1,4 mlrd. yo'lovchidan ortib ketdi. Bugungi kunda jaxondagi barcha mamlakatlar va mintaqalar biri-biri bilan xavo yo'llari orqali bog'langan. Dunyo bo'yicha 500 dan ortiq aeroportlar mavjud bo'lib, shundan 300 dan ortig'i xalqaro aeroportlardir. 100 dan ortiq aeroport esa eng yirik aeroportlar (yiliga 10-20 mln. dan ortiq yo'lovchiga xizmat qiladi) bo'lib xisoblanadi. Bunday aeroportlar qatoriga CHikago, Nyu-York, Los-Andjelos, London, Moskva, Sankt-Peterburg, Parij, Berlin, Tokio, Pekin, Bombay, Koxira, Toshkentni kiritish mumkin. Dunyodagi eng yirik Xitrou

(London) aeroporti sutkasiga 700 dan ortiq samolyot va 100 ming.dan ortiq yo'lovchiga xizmat qiladi. Xavo transporti rivojlangan mamlakatlar: AqSH, Rossiya, GFR, Yaponiya, Buyuk Britaniya, Kanada, Frantsiya, Avstraliyadir. Xavo transporti tobora mamlakatlarning bosh transport vositasiga aylanmoqda.

ITI tufayli xavo transportida keng fyuzelyajli samolyotlardan foydalanish (charter reyslari) xalqaro turizmni tez rivojlanishiga olib kelmoqda. Bunda reyslarni yo'lovchilar guruxlari uchun tashkillash, bilet tannarxining past bo'lishi aholi keng qatlamlarini jalb etmoqda (xorijiy turizm bilan bog'liq).

Ayni vaqtda, yuk tashishda xalqaro transport ma'lum ma'noda iqtisodiy aloqalar va xo'jalik xududi tarkibidagi siljishlarga xam ta'sir etmoqda. AqSH tajribasi shuni ko'rsatmoqdaki, ixtisoslashgan texnik vositalar va terminallardan iborat shart-sharoitlar mavjud bo'lsa yuklarni samolyotlarning otseklarida tashishga nisbatan maxsus yuk samolyotlarida tashish 2 marta arzonlashadi. AqSHda keyingi 25 yilda yuklarni yuk samolyotlarida tashish 40% dan 85% yetdi va bugungi kunda 80 ta yuk terminali faoliyat ko'rsatmoqda.

Istiqbolda transport va ekspeditsiya - taqsimlash korxonalarini qo'shish jarayoni muxim ahamiyatga ega. Ishonchli va tez transport aloqalari tugunlarida xavo va dengiz konteynerlari liniyalaridan iborat yirik ixtisoslashgan transport - taqsimlovchi xalqaro markazlar (Parij, Marsel', Frankfurt-na Mayne, Myunxen va boshq.) tashkillanmoqda.

Transportning boshqa shakllari. Zamonaviy transport tarmoqlaridan tashqari o'tmish transporti - chanalardan chekka shimoldagi xalqlar, jilovli transportdan esa cho'l, va tog'li rayonlardagi xalqlar, eshkakli qayiqlardan daryo va ko'l bo'yida yashovchi xalqlar foydalanib kelmoqda. Osiyo, Afrika, Lotin Amerikasidagi mamlakatlarda esa xanuz xammolchilik saqlanib qolgan.

Xulosa

- Dunyo xo'jaligi tizimida iqtisodiy aloqalarni rivojlanishida transport yetakchi mavqega egaligi bilan ajralib turadi. Yuk tashishning xajmi, tarkibi va yo'nalishlari, mamlakat va mintaqalarning iqtisodiy rivojlanish jarayonlarini ko'rsatsa, transport to'ri aholi va ishlab chiqarishning joylashishini ifodalaydi. Transport tarmoqlarning rivojlanganlik darajasi mintaqalarning ixtisoslashuviga xo'jalikni majmuali taraqqiy etishga muayyan sharoit xozirlaydi. Transport xududdiy (geografik) mehnat taqsimotini yuzaga kelishining moddiy-texnik asosidir.
- XX asr oxiri va XXI asr boshlarida dunyo xo'jaligida juda katta o'zgarishlar ta'sirida transport-logistika tizimi shakllandi va o'zida intermodel (tarmoqlararo) jarayonni ya'ni aniq yuklarni bir yoki bir nechta transport turida eltib bera boshladi. Yuklarni konteynerlarda tashishni yo'lga qo'yilishi transport vositalari va jixozlarini standartizatsiyalash butun transport tizimi qolaversa, dunyo xo'jaligini qayta qurishga olib keldi.
- Xalqaro yuk tashishda dengiz transporti asosiy o'rin tutadi va xalqaro yuk aylanishining 62% to'g'ri keladi xamda bu ulush o'zgarmay qolmoqda. SHuningdek, xalqaro yuk aylanishida temir yo'l transporti xissasi keyingi 45 yil ichida 17,2% ga qisqargani xolda avtomobil transporti xissasi 2,8% ga, neft quvurlari xissasi 4,8% ga, gaz quvuri xissasi 3,2% ga o'sdi. Xavo transportida yuk tashish xajmi ortganligiga qaramay, uning xissasi o'zgarmay qolmoqda. Yo'lovchilar tashishda esa avtomobil transporti, ikkinchi o'rinda xavo transporti va uchinchi o'rinda temir yo'l transporti turadi.
- Dunyo transporti tizimida quruqlik transporti (temir yo'l, avtomobil va quvur), suv transporti (dengiz va daryo), xavo transporti xamda Osiyo, Afrika va Lotin Amerikasining bir qator mamlakatlarida an'anaviy transport turlari (jilovli transport, xammolchilik va boshq.) mavjud.

Xalqaro transport tizimida SHimoliy Amerika, Farbiy Yevropa, MDX va Boltiq bo'yi davlatlari, SHarqiy Yevropa, Xorijiy Osiyo (MDXga nisbatan), Lotin Amerikasi, Afrika va Avstraliya mintaqaviy tizimlari shakllangan.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Karimov I.A. Ozod va obod vatan erkin va farovon hayot – pirovard maqsadimiz. 8-tom., T., «O'zbekiston», 2000.
2. Karimov I.A. Vatan ravnaqi uchun har birimiz mas'usmiz. 9—tom., T., «O'zbekiston», 2001.
3. Karimov I.A. Xavfsizlik va tinchlik uchun kurashmoq kerak. 10—tom., T., «O'zbekiston», 2002.
4. Karimov I.A. Tinchlik va xavfsizligimiz kuch-qudratimizga, hamjihatligimiz va qat'iy irodamizga bog'liq. 12—tom., T., «O'zbekiston», 2004.
5. Karimov I.A. O'zbek xalqi hech qachon, hech kimga qaram bo'lmaydi. 13—tom., T., «O'zbekiston», 2005.
6. Karimov I.A. Inson, uning huquq va erkinliklari-oliy qadryat. 14—tom., T., «O'zbekiston», 2006.
7. Karimov I.A. Jamiyatimizni erkinlashtirish, isloxotlarni chuqurlashtirish, ma'naviyatimizni yuksaltirish va halqimizning hayot darajasini oshirish barcha ishlarimizning mezoni va maqsadidir. 15—tom., T., «O'zbekiston», 2007.
8. Karimov I.A. Yuksak ma'naviyat – yengilmas kuch – T., «Ma'naviyat», 2008.
9. Karimov I.A. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari. – T., «O'zbekiston», 2009.
10. Abdullaev.O. Iqtisodiy geografiya va ekologiya. Namangan 2002.
11. Atlas Mira stranni mira v kartax i faktax. M.: ZAO “kompaniya”, AST-PRESS. 1999.
12. Axmedov.E., Sayidaminova.Z. O'zbekiston Respublikasi (qisqacha ma'lumotnoma). T., 1998.
13. Lomakin V.K. Mirovaya ekonomika. Rostov-, izd-vo Yuniti. 2007
14. Mirovaya ekonomika. Ekonomika zarubejnyx stran/Pod red. V.P.Kolesova, M.I.Oсьmonovoy. –M., 2000.
15. Стрыгин A.V. Mirovaya ekonomika. –M., 2002.
16. Soibnazarov A. O'rgimchak to'ri. //“XXI asr” gazetasi, 2009 yil 23 apreль, № 17 (283)-son.
17. O'zbekiston milliy entsiklopediyasi. 1—14 jildlar. T., Davlat ilmiy nashriyoti. 2000-2006.
18. O'zbekiston Respublikasi yillik statistik to'plam. –T., 2007.
19. Xodiev B. va boshq. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimovning “Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari” nomli asarini o'rganish bo'yicha o'quv qo'llanma. – T.: Iqtisodiyot, 2009.
20. Population Reference Bureau 2008 Word Population Data sheet.
21. Ohmae K. The Bordless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy. - Fontana, 1990