

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O'RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI
ANDIJON DAVLAT UNIVERSITETI
TABIATSHUNOSLIK VA GEOGRAFIYA FAKULTETI**

**5440500 - «Geografiya» ta'lim yo'nalishi
bitiruvchisi**

Shobduraximova Muyassarning

**“Farg’ona viloyatida aholiga transport xizmat ko’rsatish”
mavzusidagi**

**BITIRUV-MALAKAVIY
ISHI**

Ilmiy rahbar:

Andijon - 2013

MUNDARIJA

Kirish	
1-bob. Transport-iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning o'rganish ob'ekti sifatida.	
1.1. Transportning asosiy turlari va ularni joylashtirish tamoyillari.	
1.2. Yuk hajmi va tarkibiga ta'sir etuvchi geografik omillar.	
1.3. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining hizmat kursatish xususiyatlari	
2-bob. Farg'ona viloyatida transport tarmoqlarini hozirgi xolati va rivojlanish istiqbollari.	
2.1. Farg'ona viloyati iqtisodiyotida avtomobil transportining o'rni va ahamiyati.	
2.2. Buyuk Ipak yo'lining viloyat hududining kesib o'tuvchi qismlarida xizmat ko'rsatish tizimi.	
2.3. Farg'ona shahrida rejalashtirilgan kichik va katta avtomobil xalqa yo'llarini ekologik ahamiyati.	
Xulosa	
Ilovalar	
Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati	

KIRISH

Mavzuning dolzarbligi. Yangi siyosiy-iqtisodiy munosabatlarga o'tish sharoitida turli davlatlar, ayniqsa O'zbekistonga yaqin joylashgan mamlakatlar bilan iqtisodiy, madaniy aloqalarni amalga oshirish, milliy va mintaqaviy iqtisodiyotni tadrijiy rivojlantirish, mamlakatning mudofaa qudratini oshirish kabi masalalar bevosita zamonaviy transport tizimini takomillashtirish orqali amalga oshiriladi.

Prezidentimiz I.A.Karimovning "Jahon moliyaviy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari" kitobida transport infratuzilmasini, birinchi navbatda avtomobil va temir yo'llarni rivojlantirishga alohida e'tibor qaratilgan. 2007-2010 yillarda umumiy foydalanishda bo'lgan avtomobil yo'llarini rivojlantirish dasturining amalga oshirilishi respublikamizning barcha mintaqalari o'rtasida yil davomida ishonchli transport aloqasining ta'minlanishi ta'kidlangan. SHuningdek, dastur doirasidagi ishlar qo'shni mamlakatlar chegaralaridan o'tmasdan, yuklarni manzilga uzluksiz yetkazish, yo'lovchilar tashish uchun sharoit yaratilganligi, hududimiz orqali o'tadigan yuklar tranzitini sezilarli darajada ko'paytirishga xizmat qiladi.

2009 yilda yanada ishonchli transport xizmati ko'rsatish uchun qabul qilingan qo'shimcha chora-tadbirlar bilan bir qatorda xalqaro ahamiyatga molik umumiy foydalanishda bo'lgan 400 kilometrdan ortiq avtomobil yo'lini modernizatsiya qilish ko'zda tutilgan. Jumladan, Beynov – Buxoro – Samarqand – Toshkent – Andijon yo'nalishi bo'yicha 4 qatorli xalqaro avtomobil yo'lini, shuningdek, Buxoro – Olot va Samarqand – G'uzor yo'llarining strategik uchastkalarini qurish mo'ljallangan. SHu bilan birga, mahalliy byudjetlar va Respublika yo'l jamg'armasi mablag'lar hisobidan mahalliy ahamiyatga molik yo'llarni rekonstruktsiya qilish va kapital ta'mirlash ko'lamni kengaytirish vazifasi qo'yilgan.

O'zbekistonda transport sohasida amalga oshirilayotgan ishlar natijasida yangidan yangi aholi manzilgohlari, shaharlar, sanoat korxonalari, transport tugunlari vujudga keladi, hududlar qiyofasi o'zgaradi, tranzit avtomobil va temir yo'l transportidan iqtisodiyotga ma'lum darajada foyda keladi. Ta'kidlash kerakki, "rivojlangan mamlakatning yo'li yaxshi bo'lmaydi, aksincha, yo'li yahshi mamlakat rivojlangan bo'ladi" bu iboraning zamirida mamlakat ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishining belgilab beruvchi asoslardan biri transport tizimlari ekanligini tushinib olish qiyin emas.

Darhaqiqat 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. Ayniqsa, respublikaning sharqiy qismida, "yopiq" holatda joylashgan Farg'ona iqtisodiy rayoni respublikaning boshqa mintaqalariga qaraganda transport-geografik

o'rni noqulay. Faqat re'lefi murakkab bo'lgan Qamchiq davoni orqali respublikaning boshqa viloyatlari bilan bog'lana oladi. Qo'shni Tojikiston orqali tranzit yuk va yo'lovchi tashish transport harajatlarini ko'payishiga, vaqtdan yutqazishga sabab bo'lmoqda. Bundan tashqari mazkur hududda aholi zich, mehnat resurslari haddan tashqari ko'p. Mintaqada ish o'rinlarini tashkil etish, mehnat resurslarini ish bilan ta'minlash kabi muammolarni yechimi ham bevosita mintaqa transporti rivojlanishi bilan bog'liq.

Muammoning o'rganilganlik darajasi. Transport tarmoqlarining rivojlanishi va hududiy tashkil etilishi masalalari XX asrning boshlaridanoq o'rganila boshlangan. Bu borada, eng avvalo, G'arbiy Yevropa mamlakatlarida (Germaniya, Frantsiya va boshqalar) yaratilgan shtandort va geoiqtisod g'oyalari, MDH davlatlarida asos solingan hududiy ishlab chiqarish majmualari va energiya ishlab chiqarish tsikllari, 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-Koganlarning (1920) ilmiy ishlari transport geografiyasi faning rivojlanishida alohida o'rin tutadi. M.I.Galitskiy, S.K.Danilov (1965), I.V Nikol'skiy (1978), N.N Kazanskiy (1973), transport geografiyasining nazariy muammolariga O.A. Kibal'chich (1962) yo'lovchilar tashish geografiyasi, Neys Xeysemalar (1989), avtomobil transportini xo'jalikdagi ahamiyati masalalariga ko'proq e'tibor qaratgan.

O'zbekistonda esa S.M.Xodjaev (1961) respublika transportining shakllanish va rivojlanish masalalari bilan, Ul'jabaev K (1999) bozor munosabatlari sharoitida temir yo'l transportidagi islohatlarni borishi muammolari bilan, D.I. Mengeldin (1971) O'zbekiston transport to'ri joylanish va rivojlanish masalalari, M.N Adilov (1964) transportni kompleks jihatdan o'rgangan bo'lsa, R.V. Nabiev (1964) Qoraqalpog'iston avtomobil P.X. Maxmudov (1973), B.A.Xujaev (1994-1999) yagona transport tizimi va respublika transport tarmoqlarining rivojlanishiga doir tadqiqotlar olib borgan.

SHu o'rinda ta'kidlash joizki, iqtisodiy va ijtimoiy geografiya fanining keng miqyosida turlanish davri kuzatilmoqda. Uning siyosatlashuvi, ijtimoiylashuvi, ekologiyalashuvi, demografiya va boshqa omillarni o'rganishga e'tibor kuchayayotgan davrida ushbu fanning a'anaviy yo'nalishlaridan biri bo'lgan transport geografiyasi bo'yicha tadqiqotlar juda oz. Respublikamizda esa transport to'ri va tizimlari, ularning hududiy xususiyatlariga bag'ishlangan mukammal, alohida tadqiqot darajasida ilmiy ishlar esa umuman yo'q. Binobarin, transport tizimi alohida iqtisodiyot tarmog'i va ayni vaqtda ishlab chiqarish kuchlarini hududiy tashkil etishning muhim omili sifatida o'rganish kattta ilmiy va amaliy ahamiyatga ega.

Tadqiqot ob'ekti va predmeti. Mazkur tadqiqot ishining **ob'ekti** sifatida Farg'ona viloyati transport tizimi tanlangan. Uning **predmeti** esa mintaqa transporti xizmati ko'rsatish tizimlarining shakllanishi va rivojlanish xususiyatlari o'rganish xizmat qiladi.

BMIning maqsadi va vazifasi. Mazkur ishning asosiy maqsadi Farg'ona viloyati misolida transport tizimini tahlil qilish asosida uning hududiy tashkil qilish va takomillashtirishga qaratilgan ilmiy-amaliy tavsiyalarni ishlab chiqishdan iborat:

Tadqiqot vazifalari. Qo'yilgan maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilab olingan:

- ❖ Transportning milliy va mintaqaviy iqtisodiyotdagi o'rnini bozor munosabatlari sharoitida tadqiq qilish;
- ❖ Transportni iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning tadqiqot ob'ekti sifatida o'rganish;
- ❖ Farg'ona viloyati transport tizimini tashkil etish va uni rivojlantirish uchun mavjud imkoniyatlarni tahlil qilish va baholash;
- ❖ Viloyat ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirishda transport omili ahamiyatini baholash;
- ❖ Mintaqa transportining rivojlantirish muammolari, kelajak istiqbollarini aniqlash bilan bog'liq amaliy takliflar ishlab chiqish.

BMI 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, xorijlik va mamlakatimiz olimlarining iqtisodiy-geografiya sohasidagi tadqiqotlaridan iborat. Ilmiy ishda geografik taqqoslash, tizimli yondashuv, tarixiy, iqtisodiy-statistik, guruhlash, xaritalash, so'rovnoma va boshqa usullardan qo'llanilgan.

Tadqiqot usullari. Ishni bajarishda geografik taqqoslash, taraqqiy qiyoslash, kartografik statistik, matematik va boshqa tadqiqot usullaridan keng foydalanildi. Ishni tayyorlashda asosiy manba bo'lib O'zbekiston respublikasi Davlat statistika qo'mitasi, internet tarmog'i va boshqa tashkilotlar ma'lumotlaridan foydalanildi.

BMIning tarkibiy tuzilishi. Bitiruv malakaviy ishi kirish, ikki bob, xulosa hamda foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatidan iborat. Uning umumiy xajmi – 61 bet. Ishda 1 ta chizma, 1 ta diagramma, 3 ta jadvallar mavjud. Ishni bajarilishi jarayonida 12 ta adabiyot va internet saytlaridan foydalanilgan.

1-BOB. TRANSPORT-IQTISODIY VA IJTIMOIIY GEOGRAFIYA¹NING O'RGANISH OB'EKTI SIFATIDA.

1.1. Transportning asosiy turlari va ularni joylashtirish tamoyillari.

Mustaqil mamlakatning milliy iqtisodiyotini shakllantirish va mustahkamlashda hozirgi zamon transport tizimlarini ahamiyati beqiyosdir. Bu muhim tarmoqning rivojlanish tarixiga nazar tashlasak, u doimo jamiyat bilan birga, undan ajralmagan holda rivojlanib kelgan. Dastlabki davrlarda aholi transportning juda oddiy usullaridan foydalangan, yuklarni yog'ochlarda, zanballarda, g'ildiraksiz aravalarda tashigan bo'lsa, keyinchalik transport vositasi sifatida hayvonlardan foydalanganlar, daraxt po'stloqlarida suzganlar. g'orlardan topilgan kadimgi lotin bitiklarida «Via est vita» yani, yo'l- demak, hayot mavjud kabi so'zlarni uchratish mumkin. **Transport** so'zi aslida lotinchadan olingan bo'lib, transporto -"tashiyman", "tashimoq" degan ma'noni anglatadi. U aholi va xalq xo'jaligiga o'zaro bog'lab, yuklarga bo'lgan ehtiyojlarini o'z vaqtida muttasil ta'minlab turadi.

Dexqonchilikdan hunarmandchilik va savdoning ajralib chiqishi natijasida inson ehtiyojlarini o'sishi transport rivojlanishini zaruriy shart qilib qo'ydi, jamiyat taraqqiyotining keyingi bosqichlarida transport vositalari juda tezlik bilan takomillashdi. SHu o'rinda aytish joizki, jahon tsivilizatsiyasi, madaniy va iqtisodiy rivojlanishi turli darajada hududiy mehnat taqsimoti ayni vaqtda transport vositalarining rivojlanib va takomillashib borishi bilan birga sodir bo'lgan.

Odatda, transport geografik mavqei qulay bo'lgan hududlarda tsivilizatsiya juda kuchaygan. Quruqlik transporti asosiy transport bo'lib qolganda, ya'ni Buyuk ipak yo'li taraqqiy etgan davrlarda jahon tsivilizatsiyasi materik ichkarisidagi davlatlarda bo'lgan, keyinchalik suv transportining rivojlanishi dengiz yo'llarini ochilishidan so'ng jahon tsivilizatsiyasi dengiz va okean bo'ylariga ko'chdi.

Transport tarmoqlarining rivojlanib borishi turli mintaqalardagi xalqlarni bir biriga bog'lagan. SHuningdek, u qadimgi ko'chmanchi xalqlarning o'troqlashuviga zamin tayyorlagan; eng muhimi qishloq xo'jaligi, xunarmandchilikning rivojlanishiga hamkorik qilgan. Fan texnika inqilobi tufayli transportning yangi turlarini vujudga kelishi jamiyat taraqqiyotini yanada tezlashtirdi va bu uning ayrim turlari o'rtasidagi «mehnat taqsimoti» natijasi edi.

Transportning uch turi, ya'ni quruqlik transporti (temir yo'l, avtomobil, quvur transporti), havo va dengiz tansporti o'rtasida raqobat yuzaga keldi. Ushbu jarayon bugungi kunga qadar davom etib, transport tizimi o'zining texnik darajasi, ko'lami bilan aholi ehtiyojlariga moslashdi. XXI asrga kelib zamonaviy transport muayyan talablarga javob berishi kerak bo'lib qoldi. CHunonchi, ishonchlilik, xavfsizlik, transport to'rining har qanday qismida «etkazib berish vaqti»ning aniqliligi, jo'natishlar me'yorini saqlab turish kabi omillar muhim ahamiyat kasb

etmoqda. Transportdan foydalanuvchilar talablari «aniq vaqtda» (just in time) printsipiga asoslanib, amalga oshirilishi talab etiladi. Ayni paytda, jahonda transport bilan 100 mln. atrofida aholi band bo'lib, barcha transport turlari tomonidan har yili 100 mlyard tonna yuk 1 trilionga yaqin yo'lovchi tashilmoqda.¹

Prezidentimiz I.A.Karimov ta'kidlaganidek, «Ishlab chiqarish uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan yoqilg'i-energetika kompleksini jadal rivojlantirmay, mustahkam energetika bazasini tashkil etmay turib, temir yo'l va avtomobil yo'llarini taraqqiy ettirmay, suv, issiqlik, telekommunikatsiya aloqalari, boshqa infratuzulma turlari bilan ta'minlamay turib biron bir tarmoqni yuksaltirib bo'lmaydi».¹ SHu nuqtaiy nazardan qaraganda, transportning rivojlantirish davlatning birinchi galdagi vazifalaridan biriga aylandi.

Ma'lumki, respublikamiz iqtisoiy geografik jihatdan Yevroosiyo qoq o'rtasida, dunyo okeani va dengizlardan uzoqda ichkarida joylashgan. Bu esa uning halqaro yo'llarga chiqish, tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga o'z ta'sirini ko'rsatadi. SHuningdek mamlakatimizning Markaziy Osiyo mintaqasining markazida joylashganligi ham transport geografik nuqtaiy nazardan katta mazmun kasb etadi. Markazda, demak ichkarida, qo'shnilari ko'p va x.k. Bu esa uning tranzit xarakterini belgilab beradi.

O'zbekiston Respublikasining ayrim hududlari anklav va eksklav xolda joylashgan. Masalan, Farg'ona vodiysi, So'x, SHoximardon va boshqalar. Bu xol albatda mahalliy va xalqaro transport tizimlarini rivojlantirishni dolzarbligini ko'rsatadi.

Tabiat boyliklaridan oqilona foydalanish va ularni tashishda transport alohida o'rin tutadi. Agar zamonaviy transport vositalari va yo'llar bo'lmasa, yangi o'zlashtirilgan mintaqalardagi tabiat boyliklardan unumli foydalanish qiyin bo'ladi. Transport hududiy ishlab chiqarish majmualarini shakllanishida yetakchi hisoblanadi. CHunki, yangi topilgan kon yoki o'zlashtirilayotgan hududga birinchi navbatda yo'llar kirib boradi. SHu yo'llar atrofida keyinchalik aholi manzillari, korxona va zavodlar barpo bo'ladi. Misol tariqasida keltirib o'tish mumkinki qazilma yer osti boyliklari, neft va gaz, ko'mir, rangli metallar hamda qurilish materillariga boy bo'lgan O'zbekistonning janubiy mintaqalaridan samarali foydalanish maqsadida Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on temir yo'li juda qisqa muddatlarda qurib bitkazilib foydalanishga topshirildi.

Transportning iqtisodiy ahamiyati turli xil hajmdagi yuklarni, aholi ehtiyojiga zarur bo'lgan tavarlarni, oziq-ovqat va sanoat mahsulotlari bilan aholini o'z vaqtida tashishda benihoya kattadir. Ayniqsa transport turli xil xom ashyolar, metall, toshko'mir, neft, qurilish materiallarini, asbob uskunalar, yoqilg'i mahsulotlarini qayta ishlovchi sanoat tarmoqlariga

¹ <http://www.ostu.ru/vzido/resurs/ecogeogr/5.htm#5>

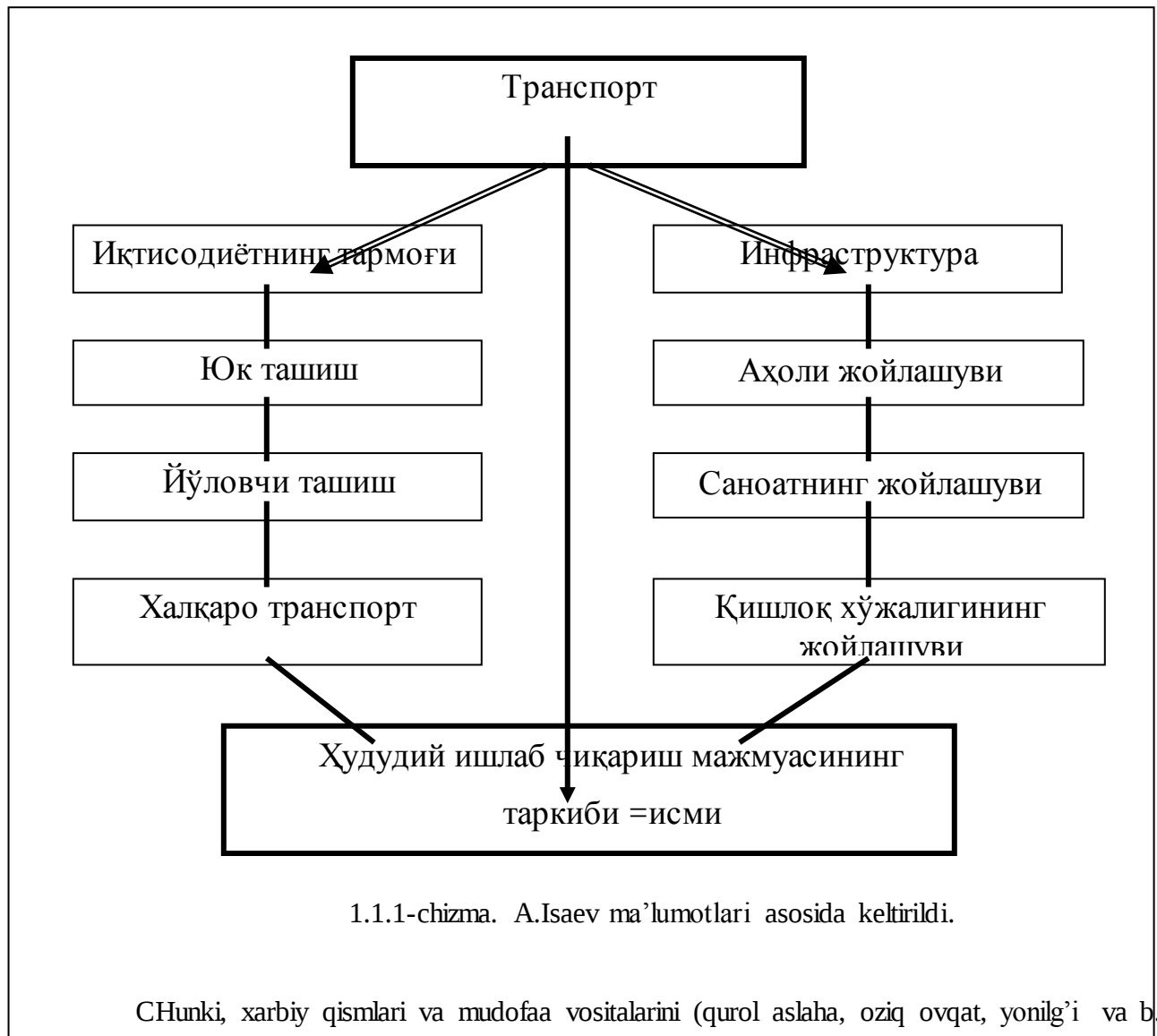
¹ Каримов И.А. Ватан равнаи учун шар биримиз масъулмиз. –Т.: Ўзбекистон, 2001. –165 б.

yetkazib beradi va qishloq xo'jaligini mineral o'g'itlar, yem-xashaklar bilan ta'minlaydi, uning mahsulotini aholi va sanoat markazlari yetkazib beradi.

Transportning boshqa makroiqtisodiyot tarmoqlaridan ajralib turuvchi muhim xususiyati uning g'oyatda xilma-xil ishlarni bajarishi, ko'p funktsiyaliligi turli vazifalarni hal etishidadir. SHabar va qishloqlarning ijtimoiy masalalarini hal qilishda transport asosiy omil hisoblanadi (Ul'jaboev K. U., 1999, s.19) U kishilarning kundalik ehtiyojini qondiradi, ularni fan-texnika, sport, madaniyat, san'at va boshqa yutuqlardan bahramand etish bilan bir qatorda bu sohalarining rivojlanishiga o'z ta'sirini ko'rsatadi. Odamlarni o'z vaqtida ish joyiga, ishdan esa uyga eltib qo'yadi, ishchi va xizmatchilarni dam olishini ta'minlaydi. Bundan tashqari, transport mintaqalar o'rtasida turli sohalarda tajriba almashinishiga zamin yaratadi. Transportsiz aholi joylashuvi tizimlari, shu jumladan shahar aglomeratsiyalarini tasavvur qilib bo'lmaydi. Bularning barchasi transportning ijtimoiy ahamiyatiga kiradi. SHu bilan birga transportning rivojlanishi qishloqni shaharga yaqinlashtiradi va, ayniqsa, malakali kadrlarni qishloqda mustahkam o'rnashib qolishiga ma'lum darajada ko'maklashadi. Natijada, katta ijtimoiy vazifani hal etishga, mehnat resurslaridan oqilona foydalanishga yordam beradi.

Transportning 2 muhim xususiyati mavjud bo'lib, biri milliy iqtisodiyot tarmog'i va ikkinchisi ishlab chiqarish kuchlarini joylashtirish omilidir (1-chizma). Davlat mudofaa qobiliyatini oshirishda, uning harbiy strategik holatini mustahkamlashda ham transportning roli muhimdir. Bu sohada temir yo'l va avtomobil transportining ahamiyati ayniqsa sezilarli.

Transportning asosiy vazifalari



Chunki, xarbiy qismlari va mudofaa vositalarini (qurol aslaha, oziq ovqat, yonilg'i va b.) bir joydan ikkinchi joyga tezkorlik bilan ko'chirishda asosan transportning shu ikki turi yordam beradi. Hozirgi kunda avtomobil transporti xarbiy qo'shinlardagi barcha texnika bo'linmalarining ajralmas qismi hisoblanadi. O'zbekistondagi oliy harbiy o'quv yurtlarining uchtasida oliy ma'umotli harbiy uchuvchi, avtomobilchi va tankchilar tayyorlanishi bu sohaning qanchalik ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatadi. SHuningdek, zamonaviy harbiy transport vositalarini boshqarish proffesional armiyani tashkil etishda eng muhim omildir. Ba'zi armiyalarda avtomobil transporti qo'shinlari ham tashkil etilgan. Mustaqillik yillarida O'zbekiston Respublikasi harbiy qismlarining barchasi zamonaviy transport vositalariga ega bo'lib, ularni boshqara oladigan yetuk o'ziga xos proffesional armiya shakllantirildi. Respublikaning barcha harbiy bo'linmalari zamonaviy transport yo'llari va vositalari orqali mustahkam bog'landi.

Xalqaro aloqalarni kengaytirish va mustahkamlashda, transport katta ahamiyatga ega. (Abdusalyamov M., Alimov A., Musienko I., 1987. –140s.).Xalqaro savdo, turistik va boshqa

aloqalarning rivojlanishi, fan va texnika, madaniyat va sport sohalaridagi munosabatlarning yuksalishi transport vositalari va aloqa yo'llarining rivojlanishiga ko'p jihatdan bog'liq (Karimov E., 2002, 6 b.).

Yuqordagilarga qo'shimcha qilib aytganda, transport moddiy ishlab chiqarish tarmog'i sifatida ishlab chiqarish jarayonini davom ettiradi, transport moddiy mahsulot ishlab chiqarmaydi, u faqat boshqa milliy iqtisodiyot tarmoqlari ishlab chiqarish mahsulotlarni tashiydi. U mahsulot tashish ishlab chiqarilgan joydan uni iste'mol qilingunga qadar bo'lgan jarayonda qatnashadi va mahsulot tannarxiga ta'sir ko'rsatadi. SHu bois ham transport xar qarnday ishlab chiqarishning ajralmas qismidir. Binobarin, transportsiz ishlab chiqarish jarayoni nihoyasiga yetmaydi (Xodjaev S.M, 1963, str.190).

Transport bozor munosabatlari sharoitida makroiqtisodiyot tarmoqlari va mintaqalar orasidagi ichki va tashqi aloqalarni rivojlantirishda muhim omil bo'lib xizmat qiladi. O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlariga ko'ra, transport va aloqa mamlakat yalpi milliy mahsulotining 11,4 foizini beradi (2006 yil) Investitsiya hajmini 20,7 foizi uning hissasiga to'g'ri keladi. 1999 yilda bu ko'rsatkich 60 mlrd. so'mni tashkil qilgan bo'lsa, 2006 yil u 792,7 mlrd. so'mga yetdi. Transportdan tushgan foyda esa 17,2% tashkil qilgan. Mehnatga yaroqli aholini 4,8 % ya'ni 506,9 ming kishi (15 % ayollar) transport tashkilotlarida xizmat qiladi.

Aholiga pullik xizmatlar ko'rsatishda ham transport xizmati ko'rsatish doimo yetakchi bo'lib kelgan. Aholigi pullik xizmat ko'rsatish hajmining 30-40 foizi yo'lovchi tashish transporti xizmatini tashkil etishi fikrimizning dalilidir. Sababi, yo'lovchi tashish transport xizmatlari muhimligi, doimiyliigi bilan boshqalardan ajralib turadi. Aholiga transport xizmatining ikki ko'rinishi mavjud: birinchisi yuk tashish bo'lsa, ikkinchisi yo'lovchi tashish xizmatidir. Transport xizmati ko'rsatish mahalliy ko'lamdan tortib, xalqaro miqyosidagi xizmatlar bilan aloqada rivojlanadi. 2006 yil 17 aprelda xizmat ko'rsatish sohasini rivojlantirish maqsadida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasida 2006-2010 yillarda xizmat ko'rsatish va servis sohasini rivojlantirishni jadallashtirish chora tadbirlari to'g'risida" qarori qabul qilindi. Prezidentimiz I. Karimov rivojlangan mamlakatlarda xizmatlarning yalpi milliy mahsulotdagi ulushi 60-80 foizni tashkil etadi, xizmat ko'rsatish sohasida band aholining qarib 70 foizini tashkil etadi, vaholanki respublikamizda bu ko'rsatkich 10 -15 foizdan oshmaydi² deb ta'kidlaydi. Transport xizmati ko'rsatishni bevosita xizmat ko'rsatish sohalari,

²Ўзбекистон Республикасида 2006-2010 йилларда хизмат кўрсатиш ва сервис соҳасини ривожлантиришни жадаллаштириш чора тadbirlari тўғрисида" Ўзбекистон Республикаси Президентининг № ПК-325 қарори // Ўзбекистон Республикаси Қонун ҳужжатлари тўплами - Т.: 2006. 16-сон. 5 б.

turizm va transport tarmoqlari o'rtasidagi tadqiqotlarda o'rganiladi. Respublikada transport xizmati ko'rsatish yuqoridagi omillar ta'sirida hududiy tafovutlarga ega .(ilova)

Transport xizmati ko'rsatishda Toshkent shahri va Farg'ona viloyatlari yuqori ko'rsatgichlarga ega ekanligini ilova ma'lumotlari tasdiqlaydi.

Transportning makroiqtisodiyotni asosiy tarmog'i sifatida yana bir asosiy xususiyati shundaki, u muhim ishlab chiqarish infratuzulmasidir. Iqtisodiy adabiyotlarda transportga shunday ta'rif beriladi: "Transport avvalo, ishlab chiqarish infratuzulmasi bo'lib, uning ishlab chiqarish xarajatasi 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'hliov N. va b.,2007,108 b).

Darvoqe, ilmiy adabiyotlarda infratuzulma termini 1950 yillardan boshlab qo'llanila boshlangan. Umuman olganda, infratuzulma aholi va iqtisodiyot tarmoqlarini rivojlanishi omili va shart sharoitlar majmuini bildiradi. Transport esa iqtisodiy infratuzulmaning bosh bo'g'ini hisoblanadi (Golikov N.F., 1984, str.122).

Tarixdan yaxshi ma'lumki, Buyuk ipak yo'li o'tgan hududlarda savdo-sotiq, ilmu-fan, xunarmandchilik yuqori cho'qqilarga ko'tarilgan. Ushbu yo'l o'z ahamiyatini yo'qotgandan so'ng O'zbekistonning geosiyosiy mavqei ancha o'zgardi. Natijada, O'zbekiston bevosita dengizga chiqa olmaydigan, buning ustiga dengiz portlaridan eng uzoqda joylashgan mamlakat bo'lib qoldi. Bugungi kunda respublikaning Qora dengiz, Boltiq dengizi, Yapon dengizi, 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 chegaralaydi, yuk tashishini qimmatlashtirib, mahsulotlarni raqobatga bardosh berolmaydigan qilib qo'yadi.

Bozor munosabatlari tizimida transportni hududiy tashkil qilish va rivojlantirish jarayoni qator omillarga bog'liq. Avvalombor, buning uchun tabiiy zaxiralar, 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 infratuzulma tarmoqlari transportni joylashtirish va rivojlantirishga yanada kuchliroq ta'sir ko'rsatadi. Bu va shunga o'xshash shart-sharoitlar mamlakatning turli mintaqalarida bir xil emas. Binobarin, 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 xududda joylashgan. Uzoq tarixga nazar soladigan bo'lsak, yurtimiz bir paytlar tsivilizatsiya markazlaridan biri sifatida jahonda o'z o'rniga ega bo'lgan. Bunda o'z navbatida Buyuk Ipak yo'lining roli nihoyatda kattadir. 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 hamda iqtisodiyot fanlarining hozirgi kundagi muhim tadqiqot ob'ektlaridan biridir.

Bozor munosabatlari shakllanayotgan paytda davlat transporti bilan bir qatorda xususiy transportlar o'rtasida raqobat kuchayadi. Bugungi kunga kelib xususiy transportlarda yuk va yo'lovchi tashish benihoya keng rivoj topdi. Xususiy transport egalari yildan-yilga ko'paymoqda, davlat transportining ahamiyati esa kamaymoqda. Yengil avtomobillar sonining ko'payishi avtobuslarga bo'lgan talabni keskin kamaytirdi. Keyingi yillarda xususan 1999-2010 yillar mobaynida avtobuslarning yo'lovchi tashish hajmi respublikaning barcha viloyatlarida kamayib borgan.

Ma'lumotlarga ko'ra, sobiq Ittifoq davrida har 1000 aholiga 40 tadan avtomobil to'g'ri kelgan bo'lsa, hozirda bu ko'rsatkich har 1000 ta aholiga 200-250 tani tashkil etadi. Natijada, mavjud iqtisodiy va ijtimoiy infratuzulmalardan foydalanish darajasi ortmoqda. Iqtisodiy infratuzulmaning asosiy bo'g'ini bo'lmish transport tizimlari mintaqalarning har tomonlama rivojlanishiga katta ta'sir ko'rsatmoqda.

Yo'lovchi tashishga va transportning ish natijalariga ta'sir etishda turizmning rivojlanishi ham sezilarlidir. O'z navbatida turizmning rivojlanishida transport muhim o'rin tutadi.

1995 yil 2-iyunda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti «Buyuk Ipak yo'lini qayta tiklashda O'zbekistonning ishtirokini avj oldirish va respublikada xalqaro sayyohlikni rivojlantirish borasidagi chora tadbirlar to'g'risida farmon qabul qildi. SHu asosda «O'zbekturizm» milliy kompaniyasi «Ipak yo'li» o'tgan tarixiy manzillar bo'ylab 200 dan ortiq yo'nalishlar ishlab chiqilgan. Ular asosiy sayyohlik zonalarini qamrab oladi va Toshkent, Samarqand, Buxoro, Xiva hamda Farg'ona tarmoqlari hisoblangan muhim transport markazlari orqali o'tuvchi yo'nalishlar eng asosiylaridir.

Buyuk Ipak yo'li sayyohlik yo'nalishida sayyohlar uchun qulay shart-sharoitlar yaratish ularga namunali xizmat ko'rsatish maqsadida yo'l bo'ylariga yangi shinam mehmonxonalar, kempinglar, motellar, umumiy ovqatlanish va dam olish maskanlari bunyod etilmoqda. SHu bilan birga avtomobil yo'llarini jahon talablariga moslash va undan oqilona foydalanish bo'yicha ham bir qator ishlar amalga oshirilmoqda. Jumladan, 2011-2015 yillarda Farg'ona shahrini qayta rekonstruktsiya qilish bo'yicha respublika Prezidentining qaroriga muvofiq qator ishlar rejalashtirildi. Xususan,

- ❖ Respublika avtomobil yo'llari tarmog'ining rivojlanish darajasini va hozirgi vaqtdagi ahvolini hamda ularning barcha kamchiliklarini ko'rsatgan holda baho berilishini, yo'lni

o'tkazish qobiliyatini, ekspulatsiya vaqtida olinadigan manfaat, ularning hozirgi zamon talablariga javob berishi, shuningdek jahon transport inshootlariga qo'shilishi;

- ❖ 2015-yillargacha yo'l qurilishini asosiy printsiplarini aniqlab, jahon transport tizimi va yo'lagini kelajakda ichki va tashqi yuk oqimini, yo'lovchilar tashishning o'sishini aniqlash;
- ❖ 2011-2015 yillarda yo'llarni qurish uchun aniq takliflarni ishlab chiqish, ayniqsa katta tezlikka mo'ljallangan, xalqaro talablarga, me'yorlarga, standartlarga javob beradigan yo'llarni;
- ❖ Viloyat ichidagi yangi, qayta quriladigan, kapital va joriy ta'mirlash, saqlash va xavfsiz harakatni ta'minlash bo'yicha zamonaviy texnologiyalarni qo'llash lozimligi, shuningdek bajariladiga ishlar uchun ishchi chizmalar va texnik-iqtisodiy jihatlarini asoslash kerakligi belgilab berilgan.

Avtomobil yo'llarini qurish, rekonstruktura qilish va ta'mirlash bo'yicha tasdiqlangan dasturga muvofiq, 2007 yilda 245 km uzunlikdagi xalqaro va davlat ahamiyatiga ega umumiy foydalaniladigan avtomobil yo'llari, 156 pagonometr uzunlikdagi 1 ta ko'priklarni rekonstruktura qilindi.

Yuqorida keltirilgan ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki, O'zbekistonda bozor munosabatlariga o'tish sharoitida respublika rahbariyati tomonidan e'tiborga molik ishlar qilindi. Kelajakda O'zbekistonning yo'l mustaqilligini mustahkamlash va ichki va tashqi transport kommunikatsiyalarini jahon talablari darajasiga yetkazish va shu asosda respublika milliy iqtisodiyotini rivojlantirish eng muhim masalalar qatoriga kirdi.

Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda transport masalasini ilmiy va nazariy jihatdan chuqur va atroflicha o'rganish iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning eng muhim tarmog'i bo'lgan transport geografiyasi fani zimmasiga tushadi. Ayniqsa, transportning hududiy jihatlarini tadqiq etish, nafaqat iqtisodiy rayonlar doirasida, balki viloyatlar va tumanlar undan qishloq joylar darajasiga tushib o'rganish kerak. Prezident I. A. Karimov o'zining asarlarida "Temir yo'l va avtomobil transporti kommunikatsiyalari tarmog'i respublikaning eng olis tumanlari va aholi manzilgohlarini o'zaro puxta bog'lab turadi, xalqaro transport tizimlariga ulanishni ta'minlaydi",³ deb alohida ta'kidlab o'tgan. Bundan ko'rinib turibdiki, viloyatlar darajasida transport tizimlarini o'rganish nafaqat mintaqaning ichki rayonlari o'rtasida, balki MDH va Uzoq xorij mamlakatlari bilan ham transport aloqalarini rivojlantirishni ilmiy asoslarini ishlab chiqishga yordam beradi.

³ Karimov I. A. O'zbekiston XXI asr bo'sag'asida: Xavfsizlikka taxdid, barqarorlik shartlari va taraqqiyot kafolatlari. -T.: O'zbekiston, 2003.-246 b.

Transport geografiyasida ham transportning o'zi bir qancha tarmoqlarga bo'linishi va ularning har bir hududda o'ziga xos xususiyatlarini o'rganishdan iborat. Masalan, avtomobil transporti dengiz va temir yo'l transporti mavjud bo'lmagan joylarda yuklarni tez yetkaza olishi, qisqa masofalarga yuk tashishda samaradorligi bilan boshqalardan ajralib turadi. Temir yo'l transportiga esa avtomobil va havo transportiga nisbatan arzonligi, tabiiy sharoitni qulay yoki noqulayligiga qaramay ko'p hajmli, og'ir yuklarni uzoq masofalarga yetkazib bera olishi, yo'lovchi tashishda temir yo'l va havo transporti raqobati kabilar xosdir.

Havo transporti, odatda tez buziladigan yuklarni va shoshilinch yo'lovchilarni uzoq masofalarga qisqa muddatda yetkazishi bilan ajralib turadi. SHu o'rinda aytib o'tish kerakki, havo transporti yo'nalishlari daryo transportiga nisbatan 30-50 foiz, temir yo'l transportiga qaraganda esa 20-30 foiz qisqa. Biroq, shunday bo'lishiga qaramay, uning tannarxi qimmat. Quvur transporti esa neft, neft mahsulotlari va gazni tashishda eng arzon va ekologik toza transport turidir. Quvur transporti temir yo'lga nisbatan neft mahsulotlari tashish tannarxi 2-3 barobar arzon hamdir.

1.2. Yuk hajmi va tarkibiga ta'sir etuvchi geografik omillar.

Yuk va yo'lovchilar transport ishining asosiy mehnat ob'ektlaridir. Har qanday mahsulot (tovar) transportda jo'natilishga qabul qilingandan boshlab, to iste'molchilarga topshirilguncha transport uchun yuk hisoblanadi. Tashilgan yukning miqdori esa yuk hajmini belgilaydi. Transportning bajargan ishiga ko'ra asosan ikki funktsiya yuk va yo'lovchi tashishni bajaradi. Odamlar transport vositalari orqali bir yerdan ikkinchi yerga borishlarida transport uchun yo'lovchi (passajir) hisoblanadilar.

Yuklar hajmi va vazni ortish-tushirish, tashish va saqlanishga mosligi hamda boshqa xususiyatlari bo'yicha tasniflanadi. Tovarlar jo'natish uchun yig'iladigan maxsus joylar yuk hosil qiluvchi (yoki yuk jo'natuvchi) joylar va yuklar keltirib tushiriladigan maxsus joylar yuk qabul qiluvchi joylar deb ataladi. Yuk jo'natuvchi va qabul qiluvchi joylarga asosan sanoat korxonalari, jamoa xo'jaliklari, yer usti kon va shaxtalari, karqerlar, temir yo'l va avtomobil yuk bekatlari, portlar, qurilish maydonchalari, bazalar, omborlar va hokazolar kiradi. Ayrim hollarda yuk jo'natish va qabul qilish joylari birlashtirilgan bo'lishi mumkin. Bunday joylarda qabul qilingan yuk partiyalari sarhillash va guruh-guruh qilinib, qayta jo'natilishi mumkin.

Yo'lovchilarning transport vositalariga chiqish va ulardan tushish joylari yo'lovchilar jo'natish va qabul qilish bekatlari deb ataladi.

Ma'lum vaqt birligida tonna hisobida qabul qilingan va jo'natilgan yuklar hajmi shu joylarning yuk oboroti deyiladi. SHuningdek, ma'lum vaqt birligida jo'natilgan va qabul qilingan yo'lovchilar soni ana shu joylarning yo'lovchi oboroti deyiladi.

Transport turlari bo'yicha bajarilgan yuk va yo'lovchilar oboroti ayni transportning ishi hisoblanib, u tonna-kilometr va yo'lovchi-kilometr ko'rsatkichi bilan o'lanadi.

Mamlakatimiz hududi geografiyasiga muvofiq ko'pchilik katta hajmli yuklar, masalan, yonilg'i, mineral o'g'it va hokazolar uzoq masofalarga tashiladi. SHuning uchun ham transport turlarida bajarilgan ishlarning o'rtacha tashish masofasini aniqlash katta ahamiyatga ega. Uni aniqlash uchun bajarilgan yuk va yo'lovchilar oborotini tashilgan yuk hajmi yoki yo'lovchilar soniga taqsimlash lozim.

Yuk jo'natish joylaridan qabul qilish joyiga mahsulot yuborish natijasida yuk oqimi hosil bo'ladi. Xuddi shuningdek yo'lovchilar jo'natishda yo'lovchilar oqimi hosil bo'ladi. Biror yo'nalishdagi barcha yuklar miqdori yoki harakatdagi umumiy yo'lovchilar soni shu yo'nalishdagi yuk yoki yo'lovchilar oqimi hisoblanadi. Yuk va yo'lovchilar oqimi o'z yo'nalishlari bo'yicha bir tomonlama yoki ikki tomonlama bo'ladi. Tashish miqdori jihatidan katta bo'lgan yo'nalish asosiy yo'nalish va tashish miqdori jihatidan kichik bo'lgan yo'nalish

orqa tomonga yo'nalish deb qabul qilingan. Tashish miqdori jihatidan ular o'rtasidagi mavjud tafovut yuk va yo'lovchilar oqimining yo'nalishlar bo'yicha notekisligi deb ataladi.

Barcha transport turlarida yuk va yo'lovchilar tashish jarayoni quyidagi asosiy uch elementdan iborat bo'ladi:

1) transport vositalarga yuklar ortish va yo'lovchilarni chiqarish (yoki jo'natish joylaridagi dastlabki ishlar);

2) yuk va yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga tashish;

3) transport vositalaridan yuklar va yo'lovchilarni tushirish (yoki yetib kelingan manzildagi so'nggi ishlar).

Yuk va yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga tashishda ularni ortish (chiqarish) va tushirish ishlari tashish jarayonining ajralmas qismi hisoblanadi.

Har qaysi tashish jarayonining elementi bir qancha kichik ishlardan iborat bo'ladi. Masalan, yuk tashish jarayonining birinchi elementida quyidagi kichik ishlar bo'lishi mumkin: transport vositalarini yuk ortish joyiga keltirish, yuk ortish, yuk ortilgan transport vositasini ortish joyidan olib ketish, hujjatlarni rasmiylashtirish, transport vositasi birligini (temir yo'l va avtomobil, poezdlarini) tuzish va boshqalar. Tashish jarayonining eng sermehnat elementlaridan biri-uchinchi elementiga poezd vagonlarini ajratib, uni yuk tushirish joyiga keltirib qo'yish, yukni tushirish, hujjatlarni rasmiylashtirish va hokazolar kiradi. Tashish jarayoni elementiga yuklarni ekspedig'iya qilish ishi (ya'ni yukni qabul qilib olish, o'rash-bog'lash va tamg'alash (markirovka) qilish, qisqa vaqt ichida saqlash, yo'lda kuzatib borish va topshirish yoki bir transport turidan ikkinchisiga o'tkazish, zaruriyatiga qarab ayrim to'lovlarni bajarish, hujjatlarni rasmiylashtirish) ham kiradi.

Bir tonna yuk ishlab chiqarishdan iste'moligicha yetib borguncha o'rtacha hisobda uch, to'rt, ba'zida esa olti marta yaqin ortish-tushirish ishlarida bo'ladi. Agar ortish va tushirish ishlari mexanizag'iya yordamisiz, ya'ni qo'l kuchi bilan bajariladigan bo'lsa, xarajatlar juda ko'payib ketishi mumkin. Ortish-tushirishda xarajatlarni qisqartirish uchun turli mexanizmlar: kran, transportyor, yuklagichlar, uyib ortish mumkin bo'lgan yuklarni tushirishda samosval avtomobillardan va boshqa shunga o'xshash vositalardan foydalanish maqsadga muvofiqdir. Bunday ishlarni amalga oshirishda yuklarni konteyner va tagliklarda paketlab tashish, bir transport turidan ikkinchisiga o'tkazmay, bir yo'la manzilga yetkazish ancha qulay va arzon bo'ladi.

Tashishning ikkinchi elementi, ya'ni yuk va yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga aynan tashishni transportning bir yoki bir necha turi yordamida bajarish mumkin.

Agar tashish jarayoni birgina transport korxona vositalari bilan tugallansa, bunday tashishni mahalliy tashish tizimi deyiladi.

Agar tashish jarayoni bir turdagi transportning bir necha korxonalari vositalari yordamida bajarilsa, bunday tashishlarni to'g'ridan-to'g'ri tashish tizimi deyiladi.

Agar tashish jarayoni yagona malakat transportining bir necha (ikki yoki uch) turida bajarilsa, bunday tashishlarni aralash tashish tizimi deb ataladi. Aralash tashish tizimi yuklarni bir transportdan ikkinchisiga o'tkazishda ortish-tushirish ishlari ko'payib boradi va bu holat tashish tannarxining oshishiga sabab bo'ladi.

Aralash tashish tizimi qo'llanilganda yuklarni ishlab chiqarishdan iste'molchilarga yetkazishda bir transport turidan ikkinchisiga o'tkazish bilan bog'liq qayta ortish-tushirishlar tufayli transport vositalari ko'p turib qolmasligi kerakligini hisobga olinib, ularni katta taralarda, masalan, konteynerlarda yoki tagliklarda paketlab tashish maqsadga muvofiqdir. Aks holda yuklarni qayta ortish-tushirish ishlari ortishi natijasida xarajatlar ko'payib ketishi mumkin.

Yuklarni to'g'ridan-to'g'ri tashish tizimi qayta ortish-tushirishlarni kam ishlatish bilan birga tashish tezligini oshirish, sarf-xarajatlarni tejash imkoniyatini ham beradi. Lekin ayrim hollarda uzoq manzillarga yuk jo'natishda aralash yoki to'g'ridan-to'g'ri tashish tizimlarini qo'llanishni texnik-iqtisodiy hisoblar bilan sinchiklab tekshirilib turilishi zarur. Chunki to'g'ridan-to'g'ri tashish tizimida qo'llaniladigan transport vositalari (ko'p hollarda avtomobil transporti) dan foydalanish umumiy xarajatlarni oshirib yuborishi mumkin. Bunga asosiy sabab avtomobil transportida tashish tannarxining kattaligidir. Aralash tashish tizimini qo'llanishda tashkiliy va tezkor boshqarishni amalga oshirish ancha murakkabdir.

O'zbekistonning XX asrga qadar transport ravnaqi nihoyatda past bo'lgan, transport tuzilmasiga kirgan aloqa yo'llari ham sust jihozlangan edi. Dengiz va daryo transportlaridagi portlar sanoqli bo'lib, transport floti (kemalari) kam quvvati bo'lgan. Chor Rossiyasida va sobiq ittifoqda XX asrning 30-yillarigacha bo'lgan davrda avtomobil transportiga, uning yuk tashish va boshqa iqtisodiyot faoliyatiga qariyb e'tibor berilmagan. Yuqorida keltirilgan davr ichida sobiq ittifoq xududida, shu jumladan O'zbekistonda ham temir yo'l transporti nihoyatda izdan chiqqan edi. Amalda fabrika va boshqa sanoat korxonalariga xom ashyo va ko'mir yetkazib berish ot uloviga to'g'ri kelganligini hisobga olib hukumat bir qancha favquloddagi chora tadbirlarni kiritishga majbur bo'lgan. Jumladan, temir yo'l vayronligini oldini olish, shahar bilan qishloq o'rtasida mahsulotni to'g'ri ayirboshlash, ya'ni oziq-ovqat ta'minoti ishlarini tartibga solish kabi zarur choralar kiritilgan. 30 yillarga kelib hozir Rossiyaning Moskva, Yaroslavl, Nijniy-Novgorod shaharlarida avtomobil ishlab chiqarish zavodlari barpo etilishi mamlakatni avtomobillar bilan ta'dirish imkonini berdi.

GOELRO rejasida (1920 yil dekabr) transport ishini yo'lga qo'yish sohasida yangi temir yo'llar qurish va khpchilik asosiy yo'nalishlarni elektrlashtirish, yuk va yo'lovchilar tashishni

arzonlashtirish, temir yo'llar htkazuvchanligini oshirish, katta magistral yo'llar qurish mo'ljallangan edi.

Sobiq ittifoqda daryo transportining moddiy-texnika bazasini rivojlantirish bo'yicha, jumladan, uning Ovropa qit'asida ma'lum ishlar bajarildi. SHular jumlasiga 227 kilometrli Belomor-Baltika, 106 kilometrli Volga-Don, 362 kilometrli Volga-Baltika, 202 kilometrli Dnepr-Bug, 128 kilometrli Moskva suv kanallari va boshqalarni kiritish mumkin. Markaz o'zining chetki o'lkalarni rivojlantirishga zid bo'lgan imperialistik siyosatiga binoan Markaziy Osiyo respublikalari suv transporti arteriyasini rivojlantirishga Moskva hech qanday ahamiyat bermadi. Ayni masalani to'g'ri tushinishlik uchun Hazar (Kaspiy) va hozirgi kunda sobiq KPSS Markaziy qo'mitasi rahnomoligida quritib yuborilgan Orol dengizlari orasidagi masofa atigi 200 km.lar atrofida bo'lib, (bu masofa Sibir daryolaridan suvni Orol dengiziga yetkazishdan ko'ra ancha qisqa) Hazar dengizining ortiqcha suvini kema harakatiga moslangan kanal bilan birlashtirish, Orol dengizini quritmasdan suv transporti arteriyasi orqali Markaziy Osiyo respublikalari (O'zbekiston, Qozog'iston, Tojikiston, Turkmaniston) va qo'shni Afg'oniston davlatini Amudaryo, Orol va Hazar dengizlari, Volga daryosi bilan Rossiyaning Ovropa qismida va uning davomida Belomor-Baltika kanali bilan dunyo okeaniga chiqarish imkoni bilan xalqaro va respublikalararo savdo-sotiqni va mahsulotlar almashuvini suv yo'li orqali hal qilinishi va Kaspiy dengizi sohillaridagi ba'zi bir aholi yashovchi qardosh Qozog'iston Respublikasi qishloqlarini suv ostida qoldirmaslik hamda Orol dengizi atroflarini noekologik holatga keltirmaslik mumkin edi. Ayni masalani hozirgi kunda ham Markaziy Osiyo va Rossiya davlatlari birgalashib hal qilishlari maqsadga muvofiqdir.

O'zbekiston Respublikasi yagona transport tizimida transport ayrim turlarining 2009 yilda tutgan o'rni va ularning rivojlanish darajalari: avtomobil transporti yuk tashish hajmi bo'yicha 93,6 foiz, yuk oboroti bo'yicha 36,7 foiz, shahar atrofi va shaharlararo yo'lovchilar tashish hajmi bo'yicha 98,6 foiz, yo'lovchilar oboroti bo'yicha 64,8 foiz; temir yo'l transporti yuk tashish hajmi bo'yicha 6,4 foiz, yuk oboroti bo'yicha 63,3 foiz, yo'lovchilar tashish hajmi bo'yicha 1,2 foiz, yo'lovchilar oboroti bo'yicha 29,8 foiz; havo transporti yo'lovchilar tashish hajmi bo'yicha 0,2 foiz, yo'lovchilar oboroti bayicha 5,4 foizni tashkil etdi. Keltirilgan raqamlardan ko'rinib turibdiki, O'zbekiston Respublikasi xududida suv transportning deyarli yo'qligi va temir yo'l transport tarmoqlari kam (3655 ming km) bo'lganligi uchun yuk va yo'lovchilarni tashishda avtomobil transportining hisyasi kattadir.

Transport korxonalari oldiga mamlakat iqtisodiyoti iqtisodiyoti va aholining barcha turdagi shaxsiy yuklarni tashishga bo'lgan ehtiyojlarini thla qondirish vazifasi yuklanadi. Bunday muhim vazifani transportning ayrim turlari bo'yicha yuk tashishni to'g'ri taqsimlash, ayrim transport turlarini yagona transport tizimining uzviy qismi sifatida rivojlantirish orqaligina

hal etish mumkin. Boshqa transport turlarini yuqori darajada taraqqiy ettirish bilan birga avtomobil va temir yo'l transporti mamlakatimizning bundan buyon ham asosiy transport tarmog'i bo'lib qolaveradi. SHuning uchun ham transportning ana shu turini yanada rivojlantirishga va uning bajaradigan ishini transportning boshqa turlari bilan muvofiqlashtirishga alohida e'tibor berish kerak bo'ladi.

Avtomobil, temir yo'l va quvur yuborgich transportining salmog'i keskin osha borgan sari transportning barcha turlarini o'zaro muvofiq ravishda rivojlantirish, transport tarmoqlari tuzilishiga tub hzgartirishlar kiritish talab qilinadi. Avtomobil yo'llari, quvur orqali yuborgichlar, aeroportlar, daryo portlari va boshqa shu kabi transport inshootlarini qurishni yanada avj oldirishga erishmoq zarur. Ayrim turdagi qatnov yo'llarini yuk va yo'lovchilar tashish tavsifi bilan thla bog'liq suratda rivojlantirish davr talabidir.

Viloyat avtomobil transporti iqtisodiy geografik jixatdan batafsil (avtomobil yo'llari aholi nuqtayi nazardan qisman oldingi bobda ko'rilgan edi) tahlil qilinarkan, u bevosita avtomobil yo'llari uzunligi, zichligi, yo'llarining qoplami va toifalari kabi omillar bilan bog'langan. Xalq xo'jaligining barcha tarmoqlari va aholi ehtiyojlarini qondirishda avtomobil transportining ahamiyat kattadir. Viloyat 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 6 mingdan ortiq ishchi va muxandis texnik xodimlar band (2009 yil). Ma'lumki, 2007 yil "Avtomobil yo'llari to'g'risida" qonuni qabul qilindi. 1992 yil fevralda esa O'zbekiston avtomobil yo'llarini qurish va undan foydalanish davlat aktsiyadorlik kontserni (Uzavtoyo'l) tuzildi. Kontsern tarkibi Farg'ona avtomobil yo'llari boshqarmasi hamda "Farg'onayo'lloha" viloyat yo'l va inshootlar qurish, qayta qurish va ta'mirlash bo'yicha loyiha qidiruv instituti va boshqalar kiradi.

Eng muhim yo'llardan hisoblangan Farg'ona-Qo'rg'ontepa, Farg'ona-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-Farg'ona-O'sh yo'li Farg'ona vodiysi viloyatlarini bir biri bilan bog'lashdan tashqari, qo'shni Qirg'iziston Respublikasi hamda Xitoy davlati bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qiladi.

Respublika mustaqillikka erishgandan so'ng mavjud avtomobil yo'llarini xalqaro andozalarga moslash, yo'llarni saqlash va ta'mirlash yangi barpo etilayotgan sanoat rayonlarini xalqaro magistrallar bilan bog'laydigan yo'llar qurish masalasiga e'tibor kuchaydi. Avtomobil yo'llarining uzunligi jihatidan Farg'ona tumani yetakchi hisoblanadi. Farg'ona tumanida umumfoydalanadigan avtomobil yo'llarining uzunligi 293 km. ni tashkil etadi. Jami avtomobil

yo'llarining 4,1 foizi xalqaro, 33,3 foizi davlat ahamiyatidagi va qolgan 62,5 foiz viloyat va mahalliy ahamiyatdagi yo'llari hisoblanadi.

1.3 . O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining xizmat kursatish hususiyatlari

2011-yilda ham respublika avtomobil transporti xizmatlari bozorida bozor munosabatlarini va sog'lom raqobat muhitini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish ishlari davom ettirildi. Agar 2000-yilda respublika bo'yicha 2000 taga yaqin yo'lovchilar tashish yo'nalishlari faoliyat ko'rsatgan bo'lsa, hozirgi kunda yo'nalishlar soni 3873 taga (2010-yilga nisbatan o'sish 152 ta yoki o'sish 104,1 foiz) yetdi. Ularning 988 tasi shahar, 2272 tasi shahar atrofi va 613 tasi shaharlararo yo'nalishlardir. Avtomobil transporti xizmatlari bozorida raqobat muhitini shakllantirish va barcha tashuvchilarga teng sharoit yaratib berish bo'yicha viloyat va shahar hokimiyatlaridagi Komissiyalar hamda Agentlik qoshidagi Idoralararo Komissiya tomonidan yo'lovchi tashish yo'nalishlari ochiq tender tanlovlari orqali joylashtirilmoqda. Faoliyat ko'rsatayotgan 3873 ta yo'nalishning 3563 tasi yoki 92,0 foizi tenderlar orqali joylashtirilgan. Shu jumladan 2011-yil mobaynida respublikadagi yo'nalishlarni joylashtirish bo'yicha jami 151 ta ochiq tender o'tkazilgan bo'lib, ularda 1509 ta yo'nalish joylashtirilgan. Shundan 44 tenderda 326 ta shahar ichidagi, 99 tenderda 907 ta shahar atrofi va 152 ta shaharlararo-viloyatlar ichidagi, 8 tenderda 124 ta shaharlararo-viloyatlararo yo'nalishlar joylashtirilib, bu boradagi ishlar davom ettirilmoqda.

Barcha viloyatlarda 2012-yilning birinchi yarim-yilligiga mo'ljallangan yo'lovchi tashish yo'nalishlarini joylashtirish bo'yicha ochiq tenderlar o'tkazish jadvali ishlab chiqilgan va tasdiqlangan. Avtoransport xizmatlari va servisni rivojlantirishining prognoz ko'rsatkichlarini bajarish, aholiga, xususan, qishloq aholisiga ko'rsatilayotgan avtotransport xizmatlari va servis darajasi va sifatini oshirish doirasida yo'nalishli transport tarmog'i rivojlanmoqda, 2011-yilda 152 ta yo'lovchi tashish yo'nalishlari ochildi, shu jumladan, qishloq joylarda 135 ta yo'nalish tashkil etildi. Natijada hozirgi kunda respublikaning eng chekka qishloqlarida ham yo'lovchi tashish transporti xizmati yetib bormagan joy qolmadi. Agentlik tomonidan Qo'qon shahrida barpo etilayotgan yangi avtovokzal qurilishiga jami 1,1 mlrd. so'm, Guliston shahridagi avtovokzalni qayta ta'mirlash uchun 316 mln. So'm mablag' ajratildi. Viloyatlarda hokimliklar bilan birgalikda yo'nalishlarda yo'lovchilar oqimi va aholining yo'lovchi tashishga bo'lgan ehtiyojlari o'rganib chiqilmoqda va avtokorxonalaridagi mavjud avtobuslarni yangilash masalalarida amaliy yordam ko'rsatilmoqda. 2011-yil davomida tashuvchilar tomonidan Samarqand avtomobil zavodida ishlab chiqarilgan «ISUZU» rusumli avtobuslardan

Qoraqalpog‘iston Respublikasida 108 ta, Andijon viloyatida 107 ta, Xorazm viloyatida 87 ta, Surxondaryo viloyatida 70 ta, Toshkent shahrida 69 ta, Buxoro viloyatida 33 ta, Qashqadaryo viloyatida 30 ta, Samarqand viloyatida 27 ta, Toshkent viloyatida 26 ta, Farg‘ona viloyatida 25 ta va Navoiy viloyatida 12 ta — jami 594 ta avtobuslar lizing asosida sotib olinib, shahar va shahar atrofi yo‘nalishlarida xizmat ko‘rsatilishi yo‘lga qo‘yildi.

2011-yil davomida Agentlik va uning hududiy bo‘limlari tomonidan xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarga 2 ming 398 ta litsenziya (2010-yilga nisbatan 102,4 foiz) va 171 ming 400 ta litsenziya varaqalari (2010-yilga nisbatan 107,2 foiz) berilgan.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006-yil 9 martdagi «Avtomobil transportida yo‘lovchilar tashish sohasidagi tadbirkorlik faoliyatining alohida turlarini amalga oshirishni tartibga solish to‘g‘risida»gi PQ-303-sonli Qarori chiqqunga qadar jismoniy shaxslarni o‘z tarkibiga birlashtirib faoliyat ko‘rsatayotgan yuridik shaxslar soni 314 tani tashkil etgan bo‘lsa, 2012-yilning 1 yanvar holatiga ularning soni 2032 taga yoki 7,5 martaga ortdi va 2346 tani tashkil etdi. Avtotransport sohasida litsenziyalashdan tushadigan davlat boji miqdori 2011-yilda 2010-yilga nisbatan qariyb 12,7 foizga o‘tdi.

Agentlik xodimlari Davlat soliq qo‘mitasi va Yo‘l harakati xavfsizligi boshqarmasi vakillari bilan birgalikda yo‘llarda 4208 ta qo‘shma reydlar o‘tkazdilar. Natijada ular tomonidan 40548 ta avtotransport sohasida faoliyat ko‘rsatish qoidalarini buzish holatlari aniqlandi, shulardan 24211 tasi jismoniy shaxslar tomonidan sodir etilgan. Ushbu qoidabuzarliklar bo‘yicha hujjatlar tegishli ravishda rasmiylashtirilib, chora ko‘rish uchun soliq idoralariga topshirildi. 2011-yil davomida litsenziatlarga tegishli 116 ta litsenziyaning amal qilish muddati 10 ish kuniga to‘xtatildi va 417 ta litsenziya litsenziat arizasiga ko‘ra tugatildi. Sud qarorlariga asosan 13 ta litsenziyaning amal qilish muddati tugatildi va 5 tasi bekor qilindi. 2011-yilda avtomobil va daryo transporti sohasida me‘yoriy-huquqiy bazani shakllantirish borasida ham qator rejali ishlar amalga oshirildi:

1. Tashuvlar xavfsizligini ta‘minlash bo‘yicha choralarni kuchaytirish, yo‘lovchilar marshrutlarida band bo‘lgan avtomobilda tashuvchilarni tender yo‘li bilan tanlash mexanizmini takomillashtirish, shuningdek, yo‘lovchilar va yuklarni avtomobil transportida tashish qoidalarini tartibga solish maqsadida 2011-yil 16-fevralda Agentlik tashabbusi bilan ishlab chiqilgan Vazirlar Mahkamasining 34-sonli «Yo‘lovchilar tashish yo‘nalishlarini joylashtirish uchun tenderlar o‘tkazish tizimini takomillashtirish to‘g‘risida»gi qarori qabul qilindi.

Ushbu me‘yoriy-huquqiy hujjatda tender ishtirokchilariga nisbatan qo‘shimcha talablar ko‘zda tutilgan bo‘lib, ular tender takliflarida ko‘rsatilayotgan har bir avtotransport vositasi uchun tegishli litsenziya va litsenziya varaqasiga ega bo‘lishlari zarur. Tugallanish yoki bankrotlik arafasida turgan yoki mulki hibsga olingan da‘vogarlarning tenderda ishtirok etishiga yo‘l

qo'yilmaydi. Transport vositalarining har kunlik reys oldi texnik nazorati va haydovchilarning kundalik tibbiy ko'rikdan o'tkazilishini ta'minlash choralari ta'minlanmagan hollarda tashuvchilarning tender takliflari rad qilinadi.

2. Agentlik tomonidan xavfli yuklarni avtomobil transportida tashish, tashish jarayoni ishtirokchilarining huquq, majburiyatlari va ma'suliyatini belgilash, harakat xavfsizligini ta'minlash maqsadida ishlab chiqilgan O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2011-yil 16-fevraldagi 35-sonli qarori bilan O'zbekiston Respublikasida xavfli yuklarni avtomobil transportida tashish qoidalari hamda O'zbekiston Respublikasida avtomobil transportida tashishga ruxsat berilgan xavfli yuklar ro'yxati tasdiqlandi.

3. Yo'nalishsiz taksilar tomonidan yo'lovchilarni tashish bo'yicha ko'rsatilayotgan xizmatlar sifati va xavfsizligini oshirish maqsadida Vazirlar Mahkamasining 2011-yil 18-maydagi 139-sonli "Yo'nalishsiz taksilar faoliyatini tartibga solish to'g'risida"gi qarori qabul qilindi. Ushbu qaror ijrosini ta'minlash maqsadida Agentlik tomonidan O'zbekiston Respublikasining "O'zbekiston Respublikasi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksiga qo'shimchalar kiritish to'g'risida"gi Qonuni loyihasi ishlab chiqilib, o'rnatilgan tartibda Vazirlar Mahkamasiga kiritildi. Hozirda ushbu Qonun loyihasi Oliy Majlisning Qonunchilik palatasi tomonidan ko'rib chiqilmoqda.

4. Vazirlar Mahkamasining "O'zbekiston Respublikasi avtomobil transportida yuk tashish qoidalarini tasdiqlash to'g'risida"gi qaror loyihasi Vazirlar Mahkamasiga kiritildi.

5. Avtomobil transportida va elektr toki bilan harakatlanadigan transportda tashilgan yo'lovchilarni aniqlash bo'yicha yo'riqnomaga kiritilgan o'zgartish va qo'shimchalar Adliya vazirligida 2011-yil 14-aprelda 1164-1-son bilan ro'yxatga olingan.

6. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2004-yil 30-yanvarda 1305-son bilan ro'yxatga olingan "Yo'lovchilar avtovokzallari, avtostantsiyalari to'g'risidagi nizom"ga o'zgartish va qo'shimchalar kiritildi va O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2011-yilning 28-iyunida 1305-2-raqami bilan ro'yxatga olindi. Unda faoliyat xavfsizligiga doir qo'shimcha talab va me'yorlar ko'zda tutilgan. Jumladan, agar ilgari yo'lovchilar xavfsizligini ta'minlash yuzasidan monitor orqali kuzatish bo'yicha texnologik jihozlarning faqat yirik va katta avtovokzallarda o'rnatilishi ko'zda tutilgan bo'lsa, loyihada barcha avtovokzal, avtostantsiyalarda (kutish zallari, chiptaxonalarda va yo'lovchilar to'planadigan boshqa joylarda) video-kuzatuv kameralarining o'rnatilishi taklif qilinmoqda. Barcha avtovokzallarda ularga kirish joylarida yo'lovchilarni va yuklarni tekshirish uchun statsionar detektorlar bilan jihozlangan tekshiruv postlari tashkil etilishi mo'ljallanmoqda.

7. "Yo'nalishsiz taksilar uchun hisoblagichlar (taksometrlar) va tanish belgilarini yetkazib berish bo'yicha yuridik shaxslarni tanlov asosida tanlab olish tartibi to'g'risida nizom" Adliya vazirligi

tomonidan 2011-yil 19-avgustda 2256-son bilan ro'yxatga olindi va 29-avgustdan amalga joriy etildi. Ushbu Nizomga asosan 2011-yil 11-oktabr kuni tanlov o'tkazildi.

8. Vazirlar Mahkamasiga belgilangan tartibda tasdiqlash uchun 2006-yil 14-iyuldagi 138-sonli «Avtomobil transportida yo'lovchilarni va yuklarni shaharda, shahar atrofida, shaharlararo va xalqaro yo'nalishlar bo'yicha tashish faoliyatini litsenziyalash to'g'risidagi Nizomni tasdiqlash haqidagi Nizomga o'zgartishlar va qo'shimchalar kiritish to'g'risida»gi qarori loyihasi kiritildi. Ushbu me'yoriy-huquqiy hujjat loyihasida litsenziyalanadigan faoliyat turini amalga oshirish uchun ruxsat (huquq) beruvchi litsenziya varaqasining huquqiy maqomi ko'zda tutilgan bo'lib, bunda yo'lovchilar va yuklarni tashishda ishlatiladigan muayyan avtotransport vositasiga beriladigan litsenziya talab va shartlarga majburiy tarzda rioya qilinishi hamda litsenziya va litsenziya varaqalari reestrini yuritish tartibi yoritilgan.

9. "O'zbekiston Respublikasida umumfoydalanish avtomobil transportida tariflarni shakllantirish tartibi to'g'risidagi nizom" bo'yicha Vazirlar Mahkamasining qaror loyihasi Moliya vazirligi, Monopoliyadan chiqarish, raqobat va tadbirkorlikni qo'llab-quvvatlash davlat qo'mitasi, Davlat soliq qo'mitasi bilan kelishilib, Iqtisodiyot vazirligiga kiritilgan.

10. "Siqilgan tabiiy gaz va suyultirilgan neft gazida ishlash uchun qayta jihozlangan avtotransport vositalarining xavfsizligi bo'yicha Umumiy texnik reglamentni tasdiqlash to'g'risida"gi qaror loyihasi Vazirlar Mahkamasiga kiritildi.

11. Bir qator davlat standartlari, qoidalari va rahbariy hujjatlarga kiritiladigan o'zgartish va qo'shimchalar ishlab chiqildi:

— «Avtomobil transportida sayyohlarni tashish» davlat standartiga yo'lovchilar salonida yoqilg'i va boshqa tez yonuvchan suyuqliklar va materiallar solingan idishlarni (kanistralarni) tashishni man qiluvchi me'yor kiritilgan. Me'yoriy hujjat Ichki ishlar vazirligi, «O'zbekturizm» kompaniyasi bilan kelishilgan va ro'yxatdan o'tkazish uchun «O'zstandart» agentligiga taqdim qilingan.

— "Tashuvchining nazorat-texnik punktlarining ishi va navbatchi mexanikning lavozim majburiyatlari to'g'risida Nizom" ro'yxatdan o'tkazish uchun «O'zstandart» agentligiga kiritilgan.

Ushbu hujjatda quyidagi qo'shimcha me'yor ko'zda tutilgan: avtomobilda tashuvchining nazorat-texnik punkti, mulkchilik shaklidan qat'iy nazar, navbatchi mexaniklar yoki tashuvchining qo'riqchilari tomonidan yashirin tarzda yoqilishi mumkin bo'lgan video-kuzatish kamerasi va militsiya naryadini tezkor chaqirish tugmasi bilan jihozlangan bo'lishi kerak.

12. O'zbekiston Respublikasi Davlat mulki qo'mitasi va boshqa mutasaddi vazirlik va idoralar bilan hamkorlikda Vazirlar Mahkamasining "Yo'lovchilar avtovokzallari (avtostantsiyalari) faoliyati sohasida ular tomonidan yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish darajasini va sifatini tubdan

oshirish, eng muhimi, ular faoliyatining xavfsizligini ta'minlashga yo'naltirilgan boshqaruvni takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarori loyihasi ishlab chiqilmoqda.

13. "O'zbekiston Respublikasi daryo floti kemalarining shturmanlarini, mexaniklarini va boshqa ekipaj a'zolarini tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirish to'g'risidagi Nizomini tasdiqlash haqida"gi loyihasi yakuniga yetkazilmoqda.

14. "Daryo transportidan foydalanish qoidalariga o'zgartirishlar kiritish to'g'risida"gi Agentlikning buyrug'i Adliya vazirligi tomonidan 2011-yil 5-martda 990-1-son bilan ro'yxatga olindi.

15. "O'zbekiston Respublikasi suv ob'ektlarida kichik hajmli kemalardan foydalanish qoidalarini" ishlab chiqildi va belgilangan tartibda tasdiqlash uchun Vazirlar Mahkamasiga kiritildi.

16. Agentlik mutaxassislari quyidagi me'yoriy-huquqiy hujjatlar yuzasidan kelishuvlarda bevosita ishtirok etgan:

— "Faoliyatning ayrim turlarini litsenziyalash to'g'risida"gi qonun loyihasi;

— "Harakat xavfsizlik to'g'risida"gi qonun loyihasi;

— "Transport xavfsizlik to'g'risida"gi qonun loyihasi;

— "Tadbirkorlik faoliyati sohasidagi ruxsat berish jarayonlari to'g'risida"gi qonun loyihasi;

— O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Ruxsat berish jarayonlarini amalga oshirishda rasmiyatchilik to'siqlarini bartaraf etish va davlat boshqaruv funktsiyalarini qisqartirish to'g'risida"gi qarori loyihasi shular jumlasidandir.

Tashqi iqtisodiy faoliyat sohasida bir qator ishlar amalga oshirildi. Jumladan, xalqaro avtomobil tashuvlarini amalga oshirish bilan bog'liq masalalarni muhokama qilish maqsadida, hukumatlararo bitimlar doirasida, avtomobilda xalqaro tashuvlar bo'yicha Qo'shma Komissiyaning ikkita yig'ilishi o'tkazildi:

1. O'zbekiston Respublikasi Hukumati bilan Latviya Respublikasi Hukumati o'rtasida xalqaro avtomobil qatnovi to'g'risidagi 1996-yil 23-mayda imzolangan Bitimning 17-moddasiga asosan 5 — 6-aprel kunlari Toshkent shahrida O'zbekiston va Latviya o'rtasida avtomobilda xalqaro tashuvlar bo'yicha Qo'shma Komissiyaning navbatdagi yig'ilishi o'tkazildi.

2. O'zbekiston Respublikasi Hukumati bilan Belarus Respublikasi Hukumati o'rtasida xalqaro avtomobil qatnovi to'g'risidagi 1994-yil 22 dekabrda imzolangan Bitimning 19-moddasiga asosan 23 — 25-may kunlari Minsk shahrida O'zbekiston va Belorussiya o'rtasida avtomobilda xalqaro tashuvlar bo'yicha Qo'shma Komissiyaning navbatdagi yig'ilishi o'tkazildi.

Ushbu yig'ilishlarda tomonlar imzolangan bitimlarning bajarilishi va ikki davlatlar o'rtasida avtomobilda xalqaro tashuvlarni rivojlantirish masalalarini muhokama etishdi.

Shuningdek, Ummon Sultonligi, Eron Islom Respublikasi, Turkmaniston, O'zbekiston Respublikasi va Qatar davlatlari o'rtasida xalqaro transport va tranzit yo'lagini barpo etish

to'g'risidagi hukumatlararo Bitim loyihasini muhokama etishga oid ekspertlar yig'ilishida ishtirok etildi.

Shanxay Hamkorlik Tashkilotiga (ShHT) a'zo-davlatlar Hukumatlari o'rtasida xalqaro avtomobil tashuvlari uchun qulay shart-sharoitlar yaratish to'g'risidagi Bitim loyihasining ilovalarini muhokama etishga oid ekspertlar yig'ilishida ishtirok etildi. YeXHTning 2011-yil 14 — 16-sentabr kunlari Praga (Chexiya) "Barqaror energiya va transport tashuvlarini rivojlantirish sohasida YeXHT mintaqasida qo'shma harakatlar va hamkorlikka ko'maklashish" mavzusida o'tkazilgan o'n to'qqizinchi iqtisodiy-ekologik forumining yakuniy uchrashuvida ishtirok etildi. 2011-yilning 30-sentabrida Agentlikda Bolgariya elchisi ishtirokida Bolgariyaning "Somat" kompaniyasi direktori bilan uchrashuv bo'lib o'tdi. Ushbu uchrashuvda xalqaro tashuvlarni amalga oshirish uchun ishlatiladigan ruxsatnoma blankalari miqdorini ko'paytirish va boshqa masalalar muhokama qilindi.

2011-yilning 24-noyabrida Ruminiya Respublikasining Buxarest shahrida Hukumatlararo TRASYeKA komissiyasi yig'ilishida ishtirok etildi.

Belgiya tomonidan diplomatik kanallar orqali taqdim etilgan O'zbekiston Respublikasi Hukumati va Belgiya Qirolligi Hukumati o'rtasida xalqaro avtomobil tashuvlari to'g'risidagi Bitim loyihasi tegishli vazirlik va idoralar bilan birgalikda ko'rib chiqildi. 2011-yilning 5-dekabrida Agentlikda Jahon banki delegatsiyasi bilan navbatdagi hamda joriy-yilning 9-dekabrida Sloveniyaning Moskvadagi elchisi Ada Filip — Slivnik bilan uchrashuvlar bo'lib o'tdi. Ushbu uchrashuvda Sloveniya elchisi bilan ikki davlatlar o'rtasida avtomobilda xalqaro tashuvlarni rivojlantirish masalalari muhokama qilindi. Estoniya tomonidan diplomatik kanallar orqali taqdim etilgan O'zbekiston Respublikasi Hukumati va Estoniya Hukumati o'rtasida xalqaro avtomobil tashuvlari to'g'risidagi Bitim loyihasi tegishli vazirlik va idoralar bilan birgalikda ko'rib chiqilmoqda.

Ispaniya tomonidan diplomatik kanallar orqali taqdim etilgan O'zbekiston Respublikasi Hukumati va Ispaniya Hukumati o'rtasida xalqaro avtomobil tashuvlari to'g'risidagi Bitim loyihasi tegishli vazirlik va idoralar bilan birgalikda ko'rib chiqilmoqda.

2011-yilda avtomobilda xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirish uchun Hukumatlararo Bitimlar doirasida 25 ta xorijiy mamlakatning transport bo'yicha vakolatli organlari bilan 5695 dona ruxsatnoma blankalari teng huquqlilik asosida almashtirildi. Kemachilik registri va kemachilik inspeksiyasi tomonidan Qorakalpog'iston Respublikasi va Xorazm viloyatida joylashgan 4 ta suzuvchan ponton ko'priklarning texnik holati tekshiruvdan o'tkazildi. Aniqlangan kamchiliklarni bartaraf etish yuzasidan tashkilot rahbarlariga taqdimnomalar berilib, tegishli idoralar xabardor qilindi, suzuvchan panton ko'priklar egalariga kuz-qish mavsumiga tayyorgarlik ko'rish yuzasidan ko'rsatmalar berildi.

Foydalanishdagi 40 ta suzish vositalari, shu jumladan, bitta ponton ko'prik har-yili amalga oshirib boriladigan shahodatlashtirishdan o'tkazildi. 7 ta daryo transporti vositasi ro'yxatga olindi, 14 tasi qaytadan ro'yxatdan o'tkazildi va ularga 21 ta Kemachilik guvohnomasi berildi. Kema yig'ish va ta'mirlash ishlarini amalga oshiruvchi 3 ta korxonaning imkoniyatlari o'rganib chiqilib, ularga kema yig'ish va ta'mirlash ishlari bilan shug'ullanishi uchun guvohnomalar berildi.

Respublikamiz uchun Rossiya davlatida qurilayotgan bitta 400 tonna yuk ko'tarishga mo'ljallangan barjaning qurish loyiha hujjatlari o'rganilib, kelishib olish uchun Tatariston Respublikasining Naberejnye Chelny shahridagi «Sudostroitel'naya kompaniya «TKT» MChJga Agentlik mutaxassislari bordi va uni qurish davrida registrning nazorati o'rnatildi. Agentlikning hududiy bo'limlari boshliqlariga harakat xavfsizligini ta'minlash maqsadida viloyat hududidagi yo'llar holatini o'rganib, ularning ahvolini yaxshilash, kerakli yo'l belgilari bilan ta'minlanishi lozimligi haqida «O'zavtoyo'l» kompaniyasining viloyat yo'l boshqarmalariga muntazam ravishda xatlar kiritib borish yuzasidan topshiriqlar berilgan edi. Ushbu topshiriqqa asosan 2011-yil davomida hududiy bo'limlar tomonidan viloyat yo'l boshqarmalariga jami 116 ta xat kiritilgan.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2011-yil 26-dekabrdagi yig'ilish bayoni qarori bilan 2012-yilda yangi ishga tushiriladigan qoramolchilik, parrandachilik, baliqchilik va asalarichilik bo'yicha Dasturlar tasdiqlandi. Avtotransport korxonalari negizida qishloq xo'jaligi mahsulotlarini yetishtirishni ko'paytirish va ushbu korxonalar ishchi-xodimlarining arzonlashtirilgan naxlarda va sifatli oziq-ovqat mahsulotlariga bo'lgan ehtiyojini qondirish maqsadida ushbu tasdiqlangan Dasturlarda Agentlikka jami 6 ta loyiha bajarilishini ta'minlash vazifasi yuklangan, jumladan:

1. Qoramolchilik bo'yicha Agentlikka ikkita loyiha bo'yicha 20 bosh qoramol boqishni tashkil etish va-yil yakuniga ko'ra 5,5 tonna go'sht yetishtirish;
2. Parrandachilik bo'yicha dasturda ikkita loyiha bo'yicha 3 ming 500 bosh parranda boqishni tashkil etish va-yil yakunigacha 400 ming dona tuxum yetishtirish;
3. Baliqchilik bo'yicha dasturga bitta loyiha kiritilgan bo'lib, 2011-yilda tashkil etilgan 3 gektar tabiiy suv havzasiga qo'shimcha ravishda 2012-yilda yana 3 gektar sun'iy suv havzasini tashkil qilish va-yil yakunigacha 2,5 tonna baliq yetishtirish;
4. Asalarichilik bo'yicha dasturga bitta loyiha kiritilgan bo'lib, 2011-yilda sotib olingan 100 ta asalari uyasiga qo'shimcha ravishda 2012-yilda yana 50 ta asalari uyasi sotib olish va-yil yakunigacha 0,2 tonna asal yetishtirish belgilangan.

Shu bilan birga, yuqoridagi yig'ilish bayoni qarorining 4-bandida Qishloq va suv xo'jaligi vazirligiga 2011-yilda qoramolchilik, parrandachilik, baliqchilik va asalarichilik sohalarini

rivojlantirish bo'yicha belgilangan vazifalarning bajarilishini o'rganish bo'yicha maxsus Ishchi guruhi tashkil qilish hamda unga 2011-yilda tashkil etilib faoliyat ko'rsatayotgan xo'jaliklarni joyida to'liq o'rganib chiqib, yo'l qo'yilgan xato va kamchiliklar, mavjud muammolar bo'yicha yig'ilishlarda muhokama qilish maqsadida ma'lumotlarni Vazirlar Mahkamasiga taqdim etish vazifasi yuklatilgan.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2011-yil 7-fevralda qabul qilingan PQ-1474-sonli "Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik-yili" Davlat dasturi to'g'risida"gi qarorining bajarilishini ta'minlash maqsadida 2011-yil 18-fevralda Agentlikning buyrug'i qabul qilinib, "Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik-yili" Davlat dasturini amalga oshirish bo'yicha tarmoq Dasturi tasdiqlandi.

Agentlikning mazkur buyrug'i asosida haftaning har juma kuni "Tadbirkorlar kuni" deb e'lon qilindi. Shu kuni joylardagi hududiy bo'lim rahbarlarining tadbirkorlar bilan uchrashuvlari, seminarlar, ularni qiziqtirgan savollar va mutaxassislar maslahatlari bo'yicha uchrashuvlar tashkil etildi.

Kichik biznes va xususiy tadbirkorlarga "Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik-yili Davlat dasturi"ning maqsad va vazifalarini keng ko'lamda tushuntirish, 2011-yilda qonunchilikda soliq va bugalteriya hisobotlarini yuritishdagi yangiliklar va o'zgarishlarni yetkazish yuzasidan mintaqaviy seminar-kengashlari o'tkazildi. Ushbu seminar-kengashlarida jami 1780 ta tashuvchi ishtirok etdi. Seminar qatnashchilariga me'yoriy hujjatlar to'plamlari tarqatildi.

Farg'ona shahrida o'tkazilgan seminar-kengash markaziy televideniyaning "Axborot" dasturi orqali yoritildi. Shuningdek, barcha seminarlar mahalliy televideniya va radio to'liqlari, gazeta sahifalari orqali ommaga yetkazildi.

Shu bilan birga, 2011-yilning 24-iyun kuni «Milliy matbuot markazi» binosida Vazirlar Mahkamasining 2011-yil 18-maydagi "Yo'nalishsiz taksilar faoliyatini tartibga solish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 139-sonli qarorining mohiyatini tushuntirish bo'yicha mutasaddi vazirlik va idoralar, tashuvchilar (yo'lovchilarga yo'nalishsiz taksilarda xizmat ko'rsatuvchi korxonalar rahbarlari), OAV vakillari ishtirokida seminar o'tkazildi. Yo'lovchilarga yo'nalishsiz taksilarda xizmat ko'rsatuvchi korxonalar rahbarlari seminar materiallari va yo'nalishsiz taksilar faoliyatiga oid me'yoriy-huquqiy hujjatlar to'plami bilan ta'minlandilar. Tadbirkorlik faoliyati bilan shug'ullanuvchi yuridik shaxslar rahbarlari va mutaxassislari hamda xususiy tadbirkorlarning malakasini oshirish, ularga maslahat yordamini ko'rsatish va faoliyatini tashkil etish choralari ko'rilmoqda.

2-BOB. FARG'ONA VILOYATIDA TRANSPORT TARMOQLARINI HOZIRGI XOLATI VA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI.

2.1. Farg'ona viloyati iqtisodiyotida avtomobil transportining o'rni va ahamiyati.

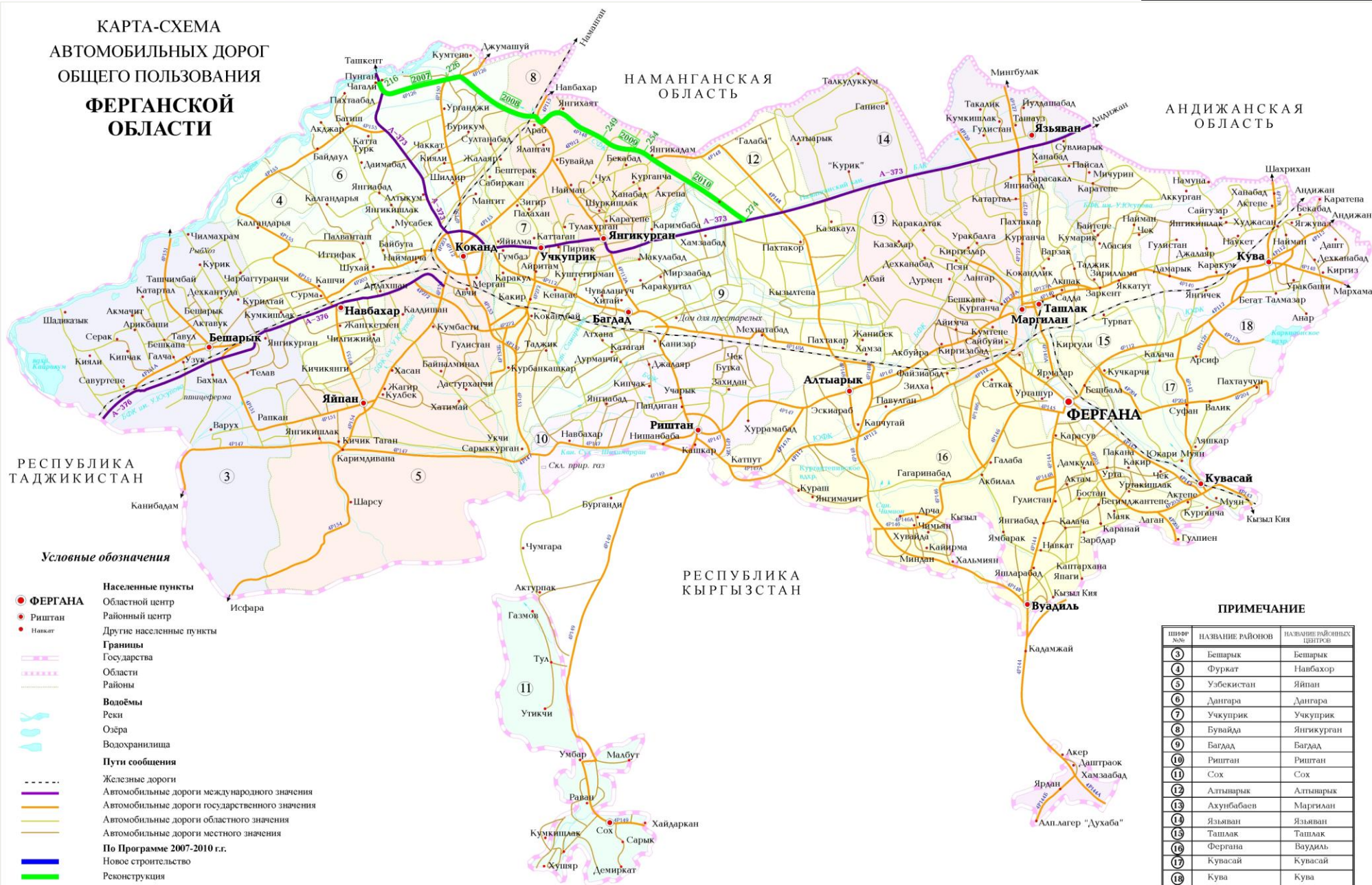
Farg'ona viloyatining tabiiy-geografik xususiyatlari aynan quriqlik transportining eng muhim turi bo'lgan avtomobil transportiga to'g'ri keladi. Viloyat transport potentsialida avtomobil transportining ahamiyati o'ta muhimdir. 2011 yil ma'mulotlariga ko'ra viloyat jami yuk aylanmasida 3013600,0 ming tonna yuk tashilgan bo'lib, uning jami 91,1 foizi aynan quriqlik transportiga to'g'ri kelgan. Tashilgan yukning 1406416,4 ming tonnasi yoki qariyb 47 foizi shaxsiy avtotransport vositalari xissasiga to'g'ri kelgan.

Eng muhim yo'llardan hisoblangan Farg'ona–Qo'rg'ontepa, Farg'ona–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 vodiyning barcha viloyatlari va yirik shaharlarini bir-biri bilan bog'lab, transport iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi. Toshkent–Farg'ona–O'sh yo'li Farg'ona vodiysi viloyatlarini bir biri bilan bog'lashdan tashqari, qo'shni Qirg'iziston Respublikasi hamda Xitoy davlati bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshirish uchun xizmat qiladi.

Keyingi yillarda mustaqillikdan avvalgi davrdan qolgan eski avtomobil yo'llari kengaytirilib borilmoqda. Farg'ona vodiysi–Toshkent–Samarqand–Buxoro–Nukus–Beyneu zamonaviy andozalarga javob beruvchi 1800 km li magistral avtomobil yo'li ilgari g'arb va sharqni birlashtirgan "Buyuk ipak yo'li"ning tiklashning ramzidir. Andijon–Osh–Erkemtosh avtomobil yo'li Xitoy orqali SHarqiy suv havzalariga chiqish imkonini beradi.

2.1.1-карта

КАРТА-СХЕМА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ



Evropa ittifoqi Tasis dasturi ekspertlarning tan olishiga ko'ra Markaziy Osiyo davlatlari ichida faqat bizning mamlakatimizdagi g'arb va sharq davlatlari bilan savdo-sotiq bilan tovar almashtirishga yetarli miqdorda avtomobil saroyi, ularning me'yorida ishlashi uchun texnika xizmati ko'rsatish va avtoservis xizmatlari mavjud.

Avtomobillar soning ko'payishi bilan davlat ahamiyatidagi yo'llarda I va II turkumga kiradigan avtomobil yo'llarini qurishga ehtiyoj seziladi. Bunday yo'llar bilan faqatgina Farg'ona tumani tumani yaxshi ta'minlangan.

Yuqoridagi 2.1.1-kartada Farg'ona viloyatining umumfoydalanilagan avtomobil yo'llari kartasi keltirilgan. Ko'rinib turibdiki viloyatning asosiy shaharlari oraliqlarida avtomobil yo'llari zich joylashgan. Nisbatan chikka O'zbekiston tumanining janubiy qismi Yozyavon tumanining shimoliy qismlarida avtomobil yo'llarining biroz siyrak ekanligi ko'zga tashlanadi. Xalqaro ahamiyatiga ega bo'lgan yo'llar ikki yo'nalish orqali Tojikiston-Qo'qon, Toshkent-Qo'qon-Andijon yo'nalishlari orqali o'tmoqda.

Viloyatda tumanlararo va viloyatlararo iqtisodiy aloqalarning rivojlanishida avtomobil transporti yetakchi rol o'ynaydi. Paxtachilik, bog'dorchilik, uzumchilik, savzovotchilik, chorvachilik mahsulotlarini yetkazib beruvchi qishloq ho'jaligi korxonalari bilan shahar va sanoat tugunlari o'rtasidagi aloqalar viloyatdagi avtomobil transportning uzluksiz ishlashiga bog'liq. Transport-iqtisodiy aloqalar Farg'ona xalqasimon yo'li hisoblangan Farg'ona-Namangan-Farg'ona-Qo'qon-Xo'jand, O'sh—Toshkent yo'li Bishkek, Xorik shaharlari va MDX doirasidagi yo'llar bilan bog'langan. Barcha aholi manzilgohlari, qo'shma korhonalari, qishloq ho'jalik mahsulotlarining kayta ishlovchi korxonalar qattiq qoplamali yo'llar orqali temir yo'l stantsiyalariga va xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan yo'llarga bog'langan.

Avtomobil transporti bir qancha o'ziga xos xususiyatlari bilan transportning boshqa turlaridan ajralib turadi. Avtomobil transporti yuqori darajada manevrchanligi va harakatchanligi tufayli kerakli miqdordagi transport vositalarini zarur joylarga tez yig'a oladi, yuklarni jo'natuvchilar omboridan yuk qabul qiluvchilar omborigacha bevosita yetkazib beradi. Bunda yuklarni bir transport turidan boshqasiga qayta yuklashga ehtiyoj qolmaydi. Avtomobil transportining qisqa masofalarda yuk va passajirlar tashish tezligi temir yo'l va daryo transportlardagiga nisbatan ancha yuqoridir. Yuk va passajirlar oqimi kam bo'lgan yerlarda avtomobil transporti temir yo'l transportiga nisbatan investitsiya sarfini kam talab etadi. Chunki avtomobillar har qanday yo'llarda ham ishlashi mumkin bo'lib, maxsus izlar yoki yo'l qurilishini talab qilmaydi. Avtomobil transporti yo'llarning doimiy bo'lishi bilan bog'liq bo'lmay, ayrim yo'llar ishdan chiqqan paytda ularga parallel bo'lgan yo'llarda ham qatnashi mumkin. Ba'zan avtomobil yo'llari orqali yuk yoki passajirlar tashish masofalari temir yo'l va

daryo yo'llariga nisbatan qisqa bo'lgan hollari ham uchraydi, chunki ular yo'llardagi to'siqlarni aylanib o'tmay, to'g'ri yo'l marshrutlari bilan harakatlanishlari mumkin.

SHuningdek viloyatning barcha tuman markazlari ham ozmi-ko'pmi transport tuguni, transport punkti vazifasini o'taydi. Barcha transport markazlari va tugunlarda ishlab chiqarishning ixtisoslashuviga mos xolda transportning asosiy ish natijasi bo'lgan yuk va yo'lovchilar tashiladi. Jumladan, viloyatda tashilayotgan qurilish materiallarining ko'proq qismi Farg'ona, Qo'qon va Marg'ilon kabi transport markazlarida tashiladi.

2.2. Buyuk Ipak yo'lining viloyat hududining kesib o'tuvchi qismlarida xizmat ko'rsatish tizimi.

Qadimgi xalqlarning turli tomonlama rivojlanishida savdo va tranzit yo'llarning ahamiyati nihoyatda kattadir. Mil. avv. III ming yillikka kelib, O'rta Osiyoning ko'pgina hududlari qadimgi aholi tomonidan o'zlashtirib bo'lingan edi. CHo'l va dasht hududlardagi ko'chmanchi chorvador aholi vohalardagi o'troq aholi bilan o'zaro aloqalarni bronza davriga kelib yanada rivojlantiradilar. Tarixiy adabiyotlardan ma'lum bo'lishicha, Buyuk ipak yo'li tashkil topmasdan ancha ilgariyoq Qadimgi SHarq va O'rta Osiyo hududlarida o'zaro almashinuv yo'llari mavjud edi.

Bronza davridagi (mil. avv. III—II ming yilliklar) ana shunday yo'llardan biri «Lojuvard yo'li» deb atalib, uning bir tarmog'i Badaxshon, Baqtriya va Marg'iyona hududlarini Xorazm, So'g'd, Markaziy Qozog'iston va Ural bilan bog'lagan. Yana bir tarmog'i esa, Baqtriya va Marg'iyonani Mesopotamiya bilan bog'lagan. Bu yo'l Pomir tog'laridan boshlanib, Eron, Old Osiyo, Misr orqali o'tgan. Badaxshon Lojuvardining Hind vodiysi, Mesopotamiya va Misrdan topilishi bu qimmatbaho toshning Qadimgi SHarqda nihoyatda qadrlanganligidan dalolat beradi.

Qadimgi yo'llardan yana biri, Eron ahmoniylarining yo'li bo'lib, bu yo'lining bir tarmog'i mil. avv. VI—IV asrlarda kichik Osiyo shaharlarini hamda O'rta Yer dengizi bo'yidagi Efes, Sardi shaharlarini Eronning markazlaridan biri Suza bilan bog'lagan bo'lsa, yana bir tarmog'i Eron-Baqtriya orqali So'g'diyona, Toshkent vohasi va Qozog'iston hududlaridan o'tib Oltoygacha borgan. Tarixiy adabiyotlarda bu yo'l «shoh yo'li» deb ataladi.

Mil. avv. 138 yilda Xitoy imperatori U-Di CHjan TSyanni O'rta Osiyo yerlariga jo'natadi. Elchi CHjan TSyan (mil. avv. 138-126 yillarda) Xitoyning xunlarga qarshi kurashi uchun ittifoqchi izlab kelgan edi. Mil. avv. II-I asrlarga kelib, CHjan TSyan yurgan yo'llarda Xitoyni O'rta va o'arbiy Osiyo bilan bog'layigan karvon yo'li paydo bo'ladi. Bu yo'l Buyuk ipak yo'li deb atalib, umumiy uzunligi 12 000 km dan iborat edi. Ilk o'rta asrlarga kelib, Ipak yo'lining yanada rivojlanganligini kuzatish mumkin. O'z davrida nihoyatda katta ahamiyatga ega bo'lgan bu yo'lining dastlabki tarmog'i Xitoydagi Sian' shahridan boshlanib, SHarqiy Turkiston, O'rta Osiyo, Eron, Mesopotamiya orqali O'rta Yer dengizigacha cho'zilgan.

Buyuk ipak yo'lining tarmoqlari, Xitoyning Anosi shahriga kelib, Ipak yo'li bir necha tarmoqlarga bo'linib ketgan. Xususan bir tarmoq Anosi-Xami-Qoshg'ar orqali Qo'qonga, undan esa Toshkentga o'tgan. Bu yerdan Jizzax va Samarqand orqali Buxoroga kelgan yo'l Urganch orqali Gur'evga, u yerdan Oqsaroy orqali Qora dengiz bo'ylariga chiqqan. Yana bir tarmoq esa Dunxuan orqali Xo'tanga, undan Loxurga o'tib ketgan.

Undan tashqari Buxoroga kelib, bu tarmoq ikkiga bo'lingan. Janubiy yo'nalish Bu-xoro-Qarshi-Termiz orqali Nishopurga o'tgan va Hirot orqali Hindistonga o'tib ketgan. Nishopurdagi tarmoqlardan biri Tehron-Qazvin-Hamadon-Bog'dod-Palmira yo'nalishi bo'ylab O'rta Yer dengizi bo'yidagi Tir shahrigacha cho'zilgan. Umuman olganda Ipak yo'lining janubiy tarmog'i O'zgan orqali O'shga o'tib, Quva — Marg'ilon-Qo'qon orqali Xo'jand, Samarqand, Buxoroga o'tgan. SHimoliy yo'nalishi esa, Xazar xoqonligi va Bulg'or davlati orqali Kiev Rusi va Yevropa mamlakatlariga borib, bu tarmoq VI asrdan boshlab rivojlana boshlagan. Ipak yo'lining asosiy karvon yo'llaridan tashqari ichki savdo yo'llari ham mavjud edi.

Buyuk ipak yo'lining ahamiyati. O'rta Osiyo hududlarida antik davrdan boshlab, rivojlanish jarayonlari Buyuk ipak yo'li bilan uzviy bog'liqdir. Xususan, mil. avv. II asrdan boshlab Xitoy va O'rta Osiyo tarixiy-madaniy viloyatlari bilan savdo va madaniy aloqalar rivojlanib bordi. Farg'ona, So'g'd va Baqtriya ipakchilik kirib keldi. Karvon yo'li rivojlanib borgan sari savdo-sotiq va madaniy aloqalar rivojlanib bordi. Kushonlar va eftalitlar davriga kelib (I-VI asrlar), O'rta Osiyo orqali o'tuvchi Ipak yo'li tarmoqlari nazoratini mahalliy so'g'diy aholi qo'lga oladilar. Qo'shni davlatlar ham Ipak yo'lidan manfaatdor bo'lganligi sababli ilk o'rta asrlarda Eron va Vizantiya hukmdorlari so'g'diylar bilan qonli kurashlar olib bordilar.

Milodning boshlarida qadimgi dunyoning ilg'or madaniyatli davlatlari asosan to'rttaga: Rim, Parfiya, Xitoy va Kushon davlatlariga bo'linar edi. o'arbda Britan orollaridan sharqda Tinch okeani sohillarigacha cho'zilgan bu zabardast saltanatlar insoniyat tarixida birinchi bo'lib «Buyuk ipak yo'li» deb nomlanuvchi yo'l bilan bog'landilar. Ipak yo'li rivojlanib borgan sari podsholarning o'zaro elchilar yuborishlari, bir-birlariga har xil sovg'alar in'om etishlari an'anaga aylandi. Savdo-sotiq misli ko'rilmagan darajada rivojlanib bordi. SHuningdek, SHarq bilan o'arb madaniyatining bir-biriga ta'siri kuchaydi. Davlatlar rivojlanishidagi ko'plab madaniy o'xshashliklar ham shu tufayli yuzaga keldi.

Buyuk ipak yo'li bo'ylab ko'plab karvonsaroylar, shaharlar barpo etildi. Bu yo'ldan borayotgan savdogarlar ko'pincha yo'ning oxirigacha bormas edilar. O'rta Osiyo viloyatlari bu yo'ning o'rtasida joylashganligi sababli savdogarlar Xorazm, Samarqand, Termiz va boshqa hududlarda o'z mollarini sotib, mahalliy mahsulotlarni xarid qilar edilar. O'rta asrlar O'rta Osiyo bozorlarida chetdan keltirilgan ko'plab mahsulotlar mavjud ediki, hozirgi kunda ipak yo'li ustidagi ko'hna shaharlar va manzilgohlardagi arxeologik qazishmalar natijasida topilayotgan topilmalar fikrimizning dalilidir.

Mil. avv. II asrda paydo bo'lib, milodning XVI asriga qadar faoliyat ko'rsatgan Buyuk ipak yo'li shu davr ichida SHarq va o'arb xalqlarining keng miqyosidagi o'zaro madaniy va iqtisodiy aloqalari tarixida katta ahamiyatga ega bo'ldi. Bu yo'l orqali aloqalar qilgan qadimgi xalqlarning o'zaro hamkorlik, almashinuv va madaniyatlarining boyib borishi, tinchlik va

taraqqiyot uchun asos bo'lib xizmat qildi. O'zbekiston hududlari bu yo'ning chorrahasida joylashgan bo'lib, bu yerga turli mamlakatlardan savdogarlar, hunarmandlar, olimlar va me'morlar tashrif buyurgan-lar.

YuNESKO tomonidan «Buyuk ipak yo'li-muloqot yo'li» dasturining ishlab chiqilishi Yevrosiyodagi 30 dan ortiq yetakchi davlatlarning 2000 yilga qadar ilmiy-madaniy faoliyati uchun yo'nalish bo'ldi. Respublikamiz hududlarida ham ilmiy ekspeditsiyalar tashkil etildi. Buning natijasida ko'pgina tarixiy-madaniy obidalar o'rganildi, qadimgi yo'llar va yo'nalishlar aniqlandi, milliy va ma'naviy boyligimiz hamda an'alarimiz o'rganildi. Juda ko'pchilik tadqiqotchilar ishtirok etayotgan «Buyuk ipak yo'li-muloqot yo'li» dasturining asosiy vazifasi SHarq va o'arb xalqlari o'rtasida iqtisodiy va madaniy aloqalar o'rnatgan hamda rivojlantirgan bu yo'lni xalqlarning birodarlik, o'zaro hamkorlik va samimiy muloqot yo'lga aylantirishdan iboratdir.



2.2.1-karta sxema. Buyuk Ipak yo'lining Farg'ona vodiysini kesib o'tuvchi qismlari.

2.2.1-karta sxemadan ko'rinib turibdiki Farg'ona vodiysi uchun Ipak yo'lining ahamiyati juda muhimdir. Anklav hududda joylashgan barcha vodiylarining transport tizimini bevosita Ipak yo'lga bog'lash bugungi kunning eng muhim iqtisodiy shartidir.

2.3. Farg'ona viloyatida transport tarmoqlarini rivojlantirishning iqtisodiy ahamiyati.

Transportning eng muhim vazifalaridan biri milliy va mintaqaviy iqtisodiyotni muhim tarmoqlari bo'lgan sanoat va qishloq ho'jaligini bir-biri bilan bog'lashdir. U infratuzulma elementi sifatida ishlab chiqarish kuchlarining hududiy tashkil etilishiga ta'sir ko'rsatadi.

Prezident I.A. Karimov Farg'ona viloyatning iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishiga to'xtalib o'tar ekan, quydagilarni ta'kidlaydi: "Bugungi kunda viloyatda ishlab chiqarilayotgan mahsulotlar jahonning 44 mamlakatiga eksport qilinmoqda. Ular orasida Rossiya va Ukraina, Avstriya va Buyuk Britaniya, Germaniya, Frantsiya va Italiya singari iqtisodiy rivojlangan Yevropa mamlakatlari, Xitoy va Koreya, Xindiston va Yaponiya, Eron va Singapur kabi osiyoning yetakchi davlatlari borligi e'tiborga loyiq, albatta".⁴ Xaqiqatdan ham viloyatda yildan-yilga tashqi iqtisodiy aloqalar hajmi va geografiyasi kengaymoqda.

Viloyatda ishlab chiqarilgan mahsulotlarni respublikaning boshqa hududlariga va xorijiy mamlakatlarga eksport qilishda transport tizimlari muhim o'rin tutadi. Chunki, transport tizimlari, ularning tarkibi, milliy va mintaqaviy iqtisodiyotning barcha sohalarini 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 tashilgan yuklar orasida asosan eksport va import mahsulotlari: tabiiy boyliklar, qurilish materiallari, xom ashyo va turli xil tayyor mahsulotlar ist'molchilarga yetkazib berilgan.

Viloyat 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 jixozlari, 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.

Farg'ona viloyati Farg'ona vodiysining janubida, respublikaning sharq mintaqasidagi eng janubiy 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

⁴Изчил ислохотлар ватан тараккиётига, халқ фаровонлигига хизмат қилади. Андижоннома газетаси. № 108 (18449) 2007- йил, 13-декабр.

mamlakatlar bilan ijtimoiy va iqtisodiy aloqalarni amalga oshirmoqda. Bu aloqalarning rivojlanishi birinchi navbatda eksport uchun ishlab chiqarilgan mahsulotlar hajmiga bog'liq.

Viloyatning xalqaro tashqi savdo aloqalari tizimidagi o'rni mustahkamlanib bormoqda. Masalan, 1995 yilda 30 ta mamlakatlar bilan tashqi iqtisodiy aloqalar o'rnatilgan bo'lsa, bugungi kunga kelib, ularning soni 50 dan oshdi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2011-2015 yillarda infratuzilmani, transport va kommunikatsiya qurilishini rivojlantirishni jadallashtirish to'g'risidagi 50-sonli qaroriga muvofiq "ishlab chiqarish, transport va muhandislik-kommunikatsiya infratuzilmasi tarmoqlarining respublika iqtisodiyoti tarmoqlari va hududlarini istiqbolda rivojlantirish borasida amalga oshirilayotgan dasturlar bilan uzviy bog'liq holda ildam rivojlanishini ta'minlash hamda buning negizida yangi ish joylarini yaratish, aholining bandligi va turmush darajasi uzluksiz o'sib borishini ta'minlash" belgilab qo'yilgan. Respublika Prezidenti qaroriga asosan viloyatda talay ishlar amalga oshrilibgina qolmay balki Farg'ona shahrini 2011-2015 yillarda zamonaviy talablar asosida loyixalash ishlari boshlab yuborilgan. Xususan shaharda rivojlangan shahar aglomeratsiyalari talablaridan kelib chiqib kichik va katta xalqa (aylanma) yo'llarining qurilayotgani fikrimizning dalilidir.

Mustaqillik yillarida Prezidentimizning oqilona strategiyasi tufayli O'zbekistonimiz dunyoning rivojlangan davlatlari qatoriga qo'shilib bormoqda. SHabar, qishloqlarimizning ko'rki, chiroyi aqlarimizni shoshirib qo'yyapti. SHunday bunyodkorlik ishlarini amalga oshirish navbati O'zbekistonimiz gavhari - Farg'ona shahriga keldi.

Muhtaram Prezidentimizning «Farg'ona shahrining bosh rejasini amalga oshirish, 2012-2015 yillarda ijtimoiy va transport-kommunal infratuzilmasi ob'ektlarini qurish va rekonstruktsiya qilish chora-tadbirlari to'g'risida»gi PQ-1641 qarorida Farg'ona shahrining ertangi jamoli bundan-da ko'rkam, shaharsozlik arxitekturasi talablariga to'liq javob beradigan go'zal, mukammal shart-sharoitlar yaratilgan zamonaviy shaharga aylantirishdek g'oyat ezgu maqsadlar nazarda tutilgan.

Viloyat hokimligida bo'lib o'tgan yig'ilishda Prezidentimizning yuqoridagi tarixiy qarori ijrosini to'la-to'kis ta'minlash masalasi ko'rib chiqildi. Mazkur qaror ijrosiga muvofiq belgilangan Dasturda Farg'ona shahrida 2012-2015 yillarda ko'zda tutilgan ob'ektlarda qurilish va rekonstruktsiya qilish ishlarini amalga oshirish bo'yicha tegishli chora-tadbirlar belgilab olindi.

Qaror ijrosi bo'yicha viloyat hokimligi tomonidan belgilangan chora-tadbirlar, Farg'ona shahrining **yo'l-transport tizimini takomillashtirish**, shaharning arxitekturaviy ko'rinishi, ijtimoiy va bozor infratuzilmasini yangilash, injenerlik va kommunal infratuzilmasini rekonstruktsiya va modernizatsiya qilish, ekologik zararli bo'lgan va aholi salomatligiga salbiy

ta'sir ko'rsatuvchi sanoat korxonalarini hududdan ko'chirish, 2012 yilda shaharda ob'ektlar qurilishi, rekonstruktsiya va mukammal ta'mirlash ishlarini amalga oshirishning manziliy ro'yxati tasdiqlangan.

Dastur doirasida Farg'ona shahrida 2012-2015 yillarda jami 830 mlrd. so'm va 166 mln. dollar, jami 1,1 trln. so'mdan ortiq mablag' o'zlashtirish belgilangan. SHu jumladan salkam yarim trillion yoki 498 mlrd. so'm byudjet mablag'lari, 170 mlrd. so'm bank kreditlari sarflash ko'zda tutilgan.

2012 yilning o'zida **katta halqa yo'lini** rekonstruktsiya qilish, **kichik halqa yo'lining** Bahor, Nurafshon va Oqariq ko'chalaridagi qismini rekonstruktsiya qilishni tugallash, A.Navoiy ko'chasini rekonstruktsiya qilish ishlari amalga oshiriladi. SHuningdek, Marg'ilonsoy ustiga qurilgan 12ta ko'priklar rekonstruktsiya qilinib, kapital ta'mirlanishi, atrofi obodonlashtirilishi, 2ta ko'priklar yangidan qurilishi rejalashtirilgan. Qo'qon yo'nalishi bo'yicha 115 avtoyo'nalishga xizmat ko'rsatadigan «Yormozor» avtovokzali foydalanishga topshiriladi. SHahar yo'nalishida xizmat ko'rsatish uchun 50ta «Isuzi» markali yangi avtobuslar sotib olinadi. Albatta, quriladigan va rekonstruktsiya qilinadigan ob'ektlar, obodonlashtiriladigan hududlar ro'yxatini yana davom ettirish mumkin.

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.

2009 yilda viloyatda 18 ta yangi chet el investitsiyalari ishtirokidagi korxonalar tashkil etildi: Farg'ona shahrida yiliga 120 ming dona plastmassa buyumlari ishlab chiqarishga moslashgan «China bao plast» (Xitoy), 1000 tonna kalava ip ishlab chiqarishga moslashgan «Ulmatexile», (Xorvatiya), yiliga 140 ming juft poyabzal ishlab chiqarishga ixtisoslashgan «Maymat slippers» (Xitoy), sutkasiga 1 tonna kalava ipdan mato to'qish va bo'yash bo'yicha «Mateks Farg'ona» (Malayziya), chinni idish tovoq ishlab chiqarishga ixtisoslashgan «Hamkorlik kuloli» (Xitoy), avtomagnitola ishlab chiqaruvchi «Idas elektroniks sistemas» (Singapur) hamda savdo xizmati ko'rsatuvchi «Ural And trans» QK (Rossiya), parranda mahsulotlarini yetishtiruvchi «Turon fouling» (Rossiya-Qirg'iziston), Farg'ona tumanida qurilish materiallari va xo'jalik mollari ishlab chiqaruvchi «Jinfulai and» (Koreya), qurilish materiallari ishlab chiqaruvchi «Vodiy elegant servis» QK (Xitoy) QK lar tashkil etildi.

Bunday qo'shma korxonalar sonining ortishida albatta transport kommunikatsiya tizimining ahamiyati katta. Viloyat transport infratuzilmasining reja asosida bosqichma-bosqich olib borish yaqin kelajakda o'z samarasini beradi.

Ko'rinib turibdiki, viloyatning tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlanishi asosan mintaqada mavjud sanoat korxonalari transport infratuzulmasi, zamonaviy transport turlari bilan

ta'minlanganligiga bevosita bog'liq. SHuning uchun tashqi iqtisodiy aloqalarni kelajakda yanada rivojlantirish uchun uzoq xorij mamlakatlariga temir yo'l, avtomobil hamda xavo transporti qatnovini yo'lga qo'yib, mavjud imkoniyatlardan to'la foydalanish talab jtiladi.

Xulosa.

O'ziga xos transport tarkibiga ega, dengiz va okeanlardan uzoqda, Yevropa va Osiyo davlatlarining markazida joylashgan O'zbekiston Respublikasida, shu jumladan anklav hudud-Andijon viloyatida transport tizimlarini rivojlantirish masalasi doimo eng dolzarb va murakkab masalalardan biri bo'lib kelgan va hozir ham shunday bo'lib qolmoqda.

Mazkur tadqiqot ishida iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaga oid makroiqtisodiy rivojlanishning transport tizimlaridan samarali foydalanishga ta'siri va ushbu tarmoqning hududiy jihatlari, nazariy va amaliy masalalari Farg'ona viloyati misolida yoritib berildi. Ishning asosiy natijalaridan kelib chiqqan holda quydagi xulosalarni chiqarish mumkin.

Birinchidan, O'zbekiston Respublikasida transport tizimini rivojlantirish mamlakat milliy iqtisodiyotiga juda katta o'rin tutishini hisobga olgan holda uning mintaqaviy xususiyatlari ilmiy jihatdan o'rganildi.

Ikkinchidan transportni geografik jihatdan o'rganish katta ahamiyatga ega ekanligini e'tiborga olib, transport turi, to'ri, tuguni (transport majmualari) va ularni o'ziga xos funksiyalari Farg'ona viloyati misolida ko'rib o'tildi.

Farg'ona viloyatining yuqoridagi xususiyatlaridan kelib chiqqan holda uning transport tizimi tahlili quyidagi xulosa va takliflarni ilgari surish imkonini berdi:

– Iqtisodiy va ijtimoiy geografiyaning iqtisodiy blokiga kiruvchi transport tarmoqlarini geografik nuqtai nazardan o'rganish katta nazariy va amaliy ahamiyatga ega. Transport geografiyasi iqtisodiy geografiyaning alohida tarmog'i sifatida hududiy majmuani tashkil qiladi hamda aholi, sanoat, qishloq xo'jaligi geografiyasi kabi tarmoqlar qatorida o'zining hududiy rivojlanish qonuniyatlariga ega.

– Transport iqtisodiyotning muhim tarmog'i va infratuzulma elementi sifatida rivojlanish uchun ushbu sohaga keng yo'l ochish hamda ilmiy jihatdan chuqurroq va kengroq o'rganish maqsadga muvofiq;

– Farg'ona vodiysi jumladan, Farg'ona viloyati transport tizimi shakllanishi uchta yirik bosqichni bosib o'tgan. **Birinchi** ya'ni "Buyuk ipak yo'li" bosqichida aholi asosan transport vositasi sifatida ot-ulov va tuyalardan foydalangan. **Ikkinchi bosqichda** esa Farg'onaga temiryo'l transportini kirib kelishi bilan boshlangan va bu bosqich bir asr davom etgan. Ikkinchi bosqichning o'ziga xos xususiyati viloyatda quruqlik transportining barcha turlari shakllangan. Navbatdagi **uchinchi bosqich** esa O'zbekiston mustaqilligini qo'lga kiritgandan so'ng boshlandi va uni "Buyuk ipak yo'lining qayta tiklanish bosqichi" deb atash mumkin. Yangi bosqichda mintaqa transporti O'zbekistonning yagona transport tizimlariga qisqa yo'llar (Qamchiq davoni), orqali qo'shildi va bu jarayon davom etib dunyo transport tizimi hamda jahon bozoriga bevosita chiqmoqda.

– Viloyat ishlab chiqarish kuchlarini joylanishi va rivojlanishga mavjud transport infratuzulmaning umumiy holati yetarli deb baholash mumkin. Imkoniyatlardan to'la foydalangan holda viloyatga xorij investitsiyalarini jalb etish muhim vazifa bo'lib qoldi. Bunda "Jeneral motors O'zbekiston" qo'shma korxonasining viloyat sanoatining tarmoqlari va hududiy tarkibiga ta'siri katta ekanligini hisobga olish shart.

Ushbu bitiruv malakaviy ishida asosan transport geografiyasini umumiy xususiyatlariga e'tibor qaratildi. Kelajakda yuk va yo'lovchi tashish geografiyasi, alohida transport markazi, tuguni, to'rini iqtisodiy geografik jihatdan tadqiq etishga e'tibor qaratish kerak. Undan tashqari bu ish maydoni kichik, aholi zich joylashgan, anklav geografik o'ringa ega bo'lgan mintaqa doirasida tadqiq etildi. Kelajakda aholi zichligi kam bo'lgan, markazda joylashgan, maydoni katta, tabiiy boyliklari o'zlashtirilmagan viloyatlar yoki transport iqtisodiy rayonlar doirasida ilmiy tadqiqotlar olib borilsa maqsadga muvofiq bo'lar edi.

I L O V A L A R

Transport tizimi – unga kiruvchi elementlar transport to'ri, transport turlari, transport tuguni, transport markazlari va transport vositalarining o'zaro uyg'unlashgan holda to'g'ri hududiy tashki etilganligi, ularning mustaqil faoliyat ko'rsata olishi va boshqaruvchanligiga tizim deyiladi.

Yagona transport tizimi - Transportning barcha turlari majmui bo'lib, mahsulotlarni (yo'lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga) ishlab chiqarish markazlaridan ist'mol joylariga yetkazib berishni ta'minlaydigan va transport tarmoqlarni va mintaqalarni o'zaro bog'laydigan yaxlit majmua deb qarash mumkin. O'zbekistonda transport sohasida amalga oshirilayotgan islohatlar yagona transport tizimini yaratishga qaratilgan. Bunga yangi avtomobil va temir yo'llarni qurilishi, turli transport vositalarini ishlab chiqarishdan tortib, aeroportlarni jahon talabiga moslashtirish, ko'priklar bunyod etishgacha bo'lgan jarayonlarni kiritish mumkin.

Transport tuguni - bir necha transport turlari, aloqa yo'llari o'zaro qo'shilgan va tarmoqlangan joy. Transport tugunlari xilma xil belgilari, transport turlari, transport asosiy shaxobchalar sxemasi, xalq xo'jaligidagi ahamiyati yuk oborotidagi asosiy yuk turlari, yuk va yo'lovchi aylanmasining katta kichikligiga qarab turlanadi. Ahamiyatiga ko'ra xalqaro, respublika, viloyat, mahalliy ahamiyatdagi transport tugunlariga ajratiladi.

Transport markazlari- Temir yo'l stantsiyalari, dengiz bandargohlari-daryo pristanlari tushiniladi. Bu yerda ortish tushirish ishlari amalga oshiriladi. Yo'lovchilar boshqa transport vositalari bilan almashinish imkoniyati mavjud. Transportmarkazlari iqtisodiyotni barcha sohalarini bog'laydi. Masalan, temir yo'l stantsiyasi, dengiz bandargohlari, daryo pristanlari tushiniladi

Transport punkti - mahalliy ishlab chiqarish bilan aloqador bo'lgan transport korxonalari, omborxonalar, alohida stantsiyalar va portlarni o'z ichiga oladi. Asosiy vazifasi yuklarni o'z ta'sir doirasidagi yuklarni ortish tushirish bir transport turidan ikkinchisiga o'tkazish kabi ishlarni bajaradi.

Transport magistrali - (lotincha – magistralis- bosh) – ko'plab yuk va yo'lovchi oqimlari tashiladigan va texnik jihatdan jahon talablariga javob beradigan transport yo'li. Temir yo'l magistrali, odatda, ikki izli bo'lib, elektrovozlar yoki teplovozlar yordamida amalga oshiriladi. Transport magistrali eng muhim yo'nalishlarda xo'jalik aloqalarining markazlashuvidan vujudga keladi. Masalan, Transibir temir yo'l magistrali, Transevropani temir yo'l magistrali, Transamerika magistrali va x.q.

Transport to'ri zichligi - aholi jon boshiga yoki hudud maydoniga to'g'ri keluvchi transport yo'llari uzunligi. Mazkur ko'rsatkich transportning ish natijalariga katta ta'sir ko'rsatadi.

Tranzit - (lotincha- tranz-o'tish) yo'lovchi va yuklar tashiladigan vositalarning yuk jo'natiladigan hamda yuk borishi kerak bo'lgan manzillar o'rtasida joylashgan stantsiyalar, yo'llar, shuningdek, mamalakatlar orqali o'tish. Aniqroq qilib aytganda, yuk yoki yo'lovchini bir joydan ikkinchi joyga borishi uchun uchinchi joyni (boshqa joyni) kesib o'tishi. Tranzit avtomobil, tranzit yuk, tranzit yo'lovchi, tranzit daryo kabi tushunchalar ham ishlatiladi.

Tonna kilometr - transport yuk aylanmasini ifodalaydigan ko'rsatkich. Tonna hisobida tashilgan yuk vaznini kilometr hisobida bosib o'tilgan yo'l uzunligiga ko'paytirish orqali aniqlanadi

Yo'lovchi kilometr - yo'lovchi tashishni o'lchov birligi. Yo'lovchi kilometr tashilgan yo'lovchilar sonini ular qancha masofaga (kilometr) olib borilgani bilan o'lchanadi.

Yo'lovchi aylanmasi - yo'lovchilar tashish bo'yicha transport ishi hajmini ifodalaydigan ko'rsatkich. Bunda yo'lovchilarni qanchalik uzoq masofaga olib borilishi ham hisobga olinadi.

Yo'lovchi oqimi - transport yo'lagida biron bir vaqt davomida tashilgan yo'lovchilar miqdori. Ko'pincha shahar va shahar atrofi yo'nalishlarida yo'lovchi oqimi nisbatan yuqori bo'ladi. Yo'lovchi oqimi sutkaning ma'lum vaqtida, hafta kunlarida va yil mavsumiga qarab ham farqlanishi mumkin.

Avtostrada - har ikki tomonga avtomobillar qatnashi uchun mo'ljallangan 14 metrdan kam bshlmagan keng yo'l. Odatda ko'priklar yoki tonnellarda avtostrada ostidan yoki ustidan o'tadigan yo'llar bo'ladi. Germaniyada ikala yo'nalishda ikki qatorli mashinalar qatnovi uchun mo'ljallangan, orasiga daraxtlar ekilgan va mashinalar tezligi yuqori bo'lgan yo'l. Topografik kartalarda avtostradalar to'g'ri paralel chiziq bilan ko'rsatiladi va to'q sariq ranga bo'yaladi.

SHosse - asfalt, beton, tosh va shag'al yotqizilgan 6 metrdan keng yo'llar.

Konteyner - hajmi 1 m.kub. dan kam bo'lmagan yuklash tushirish ishlari mexanizatsiyalashgan, ko'p marta ishlatish uchun mo'ljallangan yuklarni qisqa muddatga saqlashni ta'minlaydigan qurilmaga aytiladi. Konteynerlar yuk ko'taruvchanligiga qarab katta tonnali (10-30 t), o'rta tonnali (2,5-5) va kichik tonnali (0,625 va 1,25 t) konteynerlarga ajratiladi. Konteynerlar yuklarni chang va namdan sof holda saqlash, yuklash –tushirish ishlarini bajarishga va har xil turdagi transportlarda tashishga qulayligi, arzon materiallardan tayyorlanish va qisqa muddatda kam xarajat sarf qilib ta'mirlanishi kabi xususiyatga ega.

Yuk oboroti (gruzooborot) – yuk tashish jarayonida bajariladigan transport ishidir, u tashilgan yuk xajmini urtacha tashish masofasiga kupaytirish yuli bilan aniklanadi (T-km):

$$R = Q \cdot L_{urt} \quad (T\text{-km})$$

$$R = Q \cdot L_{urt} \quad (\text{pass-km})$$

Passajir oboroti – passajirlar tashish jarayonida bajaradigan transport ishidir. Passajir oboroti passajirlar soni urtacha tashish masofasiga kupaytirish yuli bilan aniklanadi (pass-km).

Yo'lining o'tkazuvchanlik qobiliyati – yo'lining o'tkazuvchanlik kobiliyati deb belgilangan vakt birligi (1-soat) davomida xisoblangan tezlik bilan bir yo'nalishda yo'lining bitta xarakat bo'lagidan o'tadigan ko'zgaluvchi tarkib birligining eng yukori soniga aytiladi.

Xisoblangan tezlik - xarakat xavfsizligini ta'minlovchi eng yukori ruxsat etilgan tezlikdir.

Estokadalar deb yer yuzasi satxidan ma'lum masofada ko'tarib kurilgan yo'l kismiga aytiladi

2-Ilova

Farg'ona viloyatiga tegishli transport ma'lumotlari.

Jami korxonalari soni		3588
sh.j. yirik korxonalari soni		160
Kichik tadbirkorlik sub'ektlari soni		420
SHaxsiy avtotransport egalari		3006
Temir yo'l		1
Xavo transporti		1
Yuk aylanmasi	ming t.	%
Jami yuk aylanmasi	3013600,0	91,1
sh.j.yirik korxonalari	528777,7	93,2
kichik tadbirkorlik sub'ektlari	98405,9	108,0
shaxsiy avtotransport egalari	1406416,4	118,3
temir yo'l	980000	67,1
Yo'lovchi aylanmasi	ming k.	%
Jami yo'lovchi aylanmasi	6468200,0	102,3
sh.j.yirik korxonalari	1541336,7	73,3
kichik tadbirkorlik sub'ektlari	269069,6	122,3
shaxsiy avtotransport egalari	4605793,7	116,4
temir yo'l	52000,0	86,5
Jami jismoniy shaxslarga berilgan litsenziyalar		6239
sh.j. faoliyat turlari bo'yicha		
Yuk tashish		956
Yo'lovchi tashish		5283
ulardan:		
Avtobus		675
Mikroavtobus		137
Yengil avtomobil		4471
sh.j. "Damas"		3421

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Karimov I.A. O'zbekistonning o'z istiqlol va taraqqiyot yo'li. — T.: «O'zbekiston», 1992. —54 b.
2. Karimov I.A. O'zbekiston XXI asrga intilmoqda. — T.: “O'zbekiston”, 1999. — 344 b.
3. Karimov I.A. Jahon moliyaviy-iqtisodiy inqirozi, O'zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo'llari va choralari. — T.: O'zbekiston, 2009.
4. Abirqulov A.K. Qishloq joylarga xorijiy investitsiyalarni jalb etish asosida sanoatni rivojlantirish //O'tish iqtisodiyoti sharoitida O'zbekiston iqtisodiyoti va tashqi iqtisodiy aloqalarini erkinlashtirish xususiyatlari: Resp. ilm. amal. konf. tez. - T., 2004. -135 b.
5. Abdullaev O. Farg'ona vodiysi (ijtimoiy –iqtisodiy rivojlanishi). Namangan-2000 y.
6. Ahmadaliev Yu.I. Yer resurslaridan qishloq xo'jaligida foydalanishning hududiy tashkil etilishini takomillashtirish (Farg'ona vodiysi misolida) Geografiya fanlari doktorligi ulish uchun yozilgan dissertatsiya.Toshkent.: O'zMU 2007-329 bet.
7. Vahobov A.V. Iqtisodiyotni erkinlashtirish bosqichida O'zbekistn tashqi savdosini rivojlantirishning asosiy yo'nalishlari //O'tish iqtisodiyoti sharoitida O'zbekiston iqtisodiyoti va tashqi iqtisodiy aloqalarini erkinlashtirish xususiyatlari: Resp. ilm. amal. konf. tez. - T., 2004. 6-6.
8. Isaev A. Transportining tashqi iqtisodiy aloqalar rivojlanishidagi o'rni (Farg'ona vodiysi misolida). Geografiya fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. Toshkent, 2008 y.
9. Rayimjonov R.Z. Farg'ona mintaqasi iqtisodiy salohiyatidan oqilona foydalanish va rivojlantirish masalalari // geografiya fanlari ilmiy darajasini olish uchun taqdim etilgan dissertatsiya. Toshkent., 2006 yil.
10. Raxmatov A.A., Imomov V.A. Kichik biznesda bandlikni ta'minlash va aholi daromadlarini samarali tashkil etishda kasanachilikning roli // Tadbirkorlik menejmenti: nazariya, amaliyot, istiqbol: Respublika ilmiy-amaliy konferentsiya materiallari. — Toshkent: TDIU, 2008. — B. 145-146.
11. Soliev A., Qarshiboeva L. Iqtisodiy gegrafiyaning nazariy va amaliy masalalari. — T.,1999. — 194 b.
12. Soliev A., Maxammadaliev R. Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya asoslari. - T., 2005. — 119 b.

13. Soliev A., Maxammadaliev R. Iqtisodiy geografiya asoslari. - T.: «O'zbekiston», 1996. - 227 b.
14. Soliev A.S., Axmedov E.A. va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. - T.: "Universitet", 2003. – 303 b.
15. Soliev A., Nazarov M., Qurbonov SH. O'zbekiston hududlari ijtimoiy – iqtisodiy rivojlanishi. T.: "Fan va texnologiya" nashriyoti, 2010.
16. Sariev B.B. Bozor iqtisodiyotida transport xizmati (O'zbekiston Respublikasi daryo floti misolida) T.: Magistrlik dissertatsiyasi, 1996, 59 bet.
17. Xodjaev B.A. Avtotransportda yuk va passajirlarni tashish asoslari. T.: "O'qituvchi", 2002 y.
18. Xolmatjonova G.J. Bozor munosabatlari sharoitida mintaqa iqtisodiyotining rivojlanish xususiyatlari (Farg'ona vodiysi misolida.) Iqtisod fanlari nomzodi ilmiy daradasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. T. – 2004 yil.
19. Xolmo'minov SH.R., Xomitov K.Z. Malakali agrar mehnat bozorining shakllanishi. – T.: Fan, 2003.
20. Xolmo'minov SH.R. Mehnat bozori iqtisodiyoti. – T.: TDIU, 2004.
21. G'ulomov S.S. O'zbekiston Respublikasi: bozor iqtisodiyotiga o'tish yo'li. - T.: Fan, 1996. - 251 b.