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

ALIS’HYeR NAVOIY NOMIDAGI
SAMARQAND DAVLAT UNIVERSITETI

TARIX FAKULTETI

TARIX TA’LIM YO’NALIS’HI
«O’ZBEKISTON TARIXI» KAFEDRASI

«MUSTAQILLIK YILLARIDA O’ZBEKISTONDA MAShINASOZLIK SANOATINING RIVOJLANIShI»

MALAKAVIY BITIRUV IShI

Bajaruvchi: Suyunova Nigora
Ilmiy rahbar: dos. M.I.Nasrullayev

Malakaviy bitiruv ishi “O’zbekiston tarixi” kafedrasida bajarildi. Kafedraning 2013 yil ___________________ majlisida muhokama qilindi va himoyaga tavsiya yetildi. (bayonnoma №____).

Kafedra mudiri: dos.R.Sh.Holiqulov

Malakaviy bitiruv ishi YaDAKning 2013 yil _____ iyundagi majlisida himoya qilindi va ____foizga baholandi (bayonnoma №____)

YaDAK raisi: ___________________________

A’zolari: ___________________________

____

____

____

Samarqand-2013

MUNDARIJA

KIRISH……………………………………………………………….. 3-5

I-BOB. O'ZBEKISTON MASHINASOZLIK SANOATI MUSTAQILLIKNING DASTLABKI YILLARIDA…..…………… 6-31

I.1. Mashinasozlik sanoatidagi vaziyat…………………..……........... 6-17

I.2. Mashinasozlik sanoatini rivojlantirish omillari…………………. 17-28

I.3. Bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida mashinasozlik sanoatini rivojlantirish muammolari va istiqbollari……………………………. 29-31

II-BOB. MASHINASOZLIK SANOATINING RIVOJLANISHI… 32-50

II.1. O'zbekistonning yangi zamonaviy avtomobillar ishlab chiqaradigan mamlakatga aylanishi…………………………………. 32-37

II.2. «O'z DEU avto» qo`shma korxonasining eksport strategiyasi….. 37-47

II.3. Qo'shma korxonalar va ularning mashinasozlikni rivojlantirishdagi o'rni va roli………………………………………… 47-50

XULOSA………………………………………………………… 51-53

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YHATI……………..... 54-56

KIRISH

Mavzuning dolzarbligi. Mustaqil O’zbekiston milliy iqtisodiyotini rivojlantirish, uning barcha sohalardagi xavfsizligi va mustaqilligini ta’minlash, eksport salohiyatini yuksaltirish va jahon hamjamiyatidagi o’rnini yaxshilab borish ko’p jihatdan uning ichki geosiyosiy tuzil-masi – viloyatlar (mintaqalar) salohiyatidan har tomonlama foydalanishga bog’liq. O’zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov hozirgi davrda mamlakatimiz oldida turgan ustivor vazifalar qatorida “Jahon moliyaviy – iqtisodiy inqirozi hali-beri davom etayotgan og’ir bir sharoitda iqtisodiyotimizning yanada barqaror rivojlanishini ta’minlash, uni diversifikasiya va modernizasiya qilish, ishlab chiqarishni texnik qayta jihozlash borasidagi ishlarni izchil davom ettirishimiz zarur”, deb ta’kidlaydi[1].

Yurtimiz ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotida qo’lga kiritilayotgan yuksak natijalar, eng avvalo, yangidan-yangi zamonaviy tarmoq va ishlab chiqarish quvvatlarining yo’lga qo’yilishi, buning ta’sirida mamlakatimiz iqtisodiy salohiyatining sezilarli darajada ortib borayotgani, yaratilayotgan mahsulot va ko’rsatilayotgan xizmat turlarining ko’payib, sifatining tubdan yaxshilanib borishi, bir so’z bilan aytganda, iqtisodiyotimizning yangicha mazmun va mohiyat kasb etib borishida mustaqil taraqqiyot yo’lining to’g’ri tanlangani, amalga oshirilayotgan iqtisodiy siyosat strategiyasining har tomonlama puxta asoslangan hamda xalqimizning fidokorona mehnati eng muhim va asosiy omil bo’lib xizmat qilmoqda. Bu omillarning yagona maqsad – yurt tinchligi va ravnaqi, xalqimiz farovonligi yo’lida jamiyatimizning doimo hamjihat bo’lib kelayotgani o’ta murakkab mustaqil taraqqiyot yo’lini bosib o’tishda naqadar og’ir sinovlardan muvaffaqiyatli o’tishga imkon yaratdi.

O’zbekiston mashinasozlik sanoatini rivojlanishi ma’lum bir bos-qichni bosib o’tgan, o’z tarixiga ega bo’lgan sohalardan biri. Sobiq sho’rolar davrida o’lkamizda qishloq xo’jaligi mashina-lari ishlab chiqaradigan «Tashselmash», «O’zbekselmash», Toshkent traktor zavodi, Ekskavator zavodi, «Chirchiqselmash»

[1] Каримов И. А. Асосий вазифамиз – Ватанимиз тараққиёти ва халқимиз фаровонлигини янада юксалтиришдир - Т.: “Ўзбекистон”, 2010, 18-б.

hamda Andijon va boshqa viloyatlarda turli rusumdagi traktorlar ishlab chiqarilar edi. Biroq, aslida ular tom ma’nodagi ishlab chiqarish quvvatiga va imkoniyatiga ega emas edi.

Sobiq Ittifoqning o’nlab shaharlaridan, chekka-chekkalaridagi turdosh korxonalaridan tayyor qismlar olib kelinib, O’zbekistonda yig’ilar edi, xolos. Bu O’zbekiston mashinasozlik industriyasini rivojlantirishga emas, aksincha uning iqtisodiy qaramligini chuqurlashtirishga xizmat qilar edi.

Yuqorida ta’kidlanganidek haqiqiy o’zbek mashinasozligi mustaqillik mahsuli bo’lib, u 1993 yilning mart oyida «O’zDEU-avto» nomi bilan ro’yxatdan o’tkazilib, Andijon viloyatining Asaka shahridagi priseplar ishlab chiqarish korxonasi negizida tashkil qilinishi hamda bu muhim inshoot qurilishining boshlanishi bilan O’zbekistonda avtomobilsozlik sanoatiga asos solindi.

Bugungi kunda iqtisodiyotimizning lokomotiviga aylangan mashinasozlik va avtomobilsozlik keng rivojlanish yo’lida borishni davom etmoqda.

Shu bois bir haqiqatni alohida ta’kidlash joizdir. Jahon mamlakatlari tarixi guvoxdik berayaptiki, dunyodagi eng kuchli mamlakatlargina avtomobil industrasiyasiga ega. Ular asosan, AQSh, G’arbiy Yevropa, Yaponiya, Rossiya va Janubiy Osiyodagi mamlakatlardan iborat 28 tani tashkil etadi.

Avtomobil industriyasi bozoriga kirish va undagi kuchli raqobatga bardosh berish o’ta mushkul ish bo’layotganligi uchun ham iqtisodiy va moliyaviy baquvvat mamlakatlar ham bu biznesga kira olmayaptilar. O’zbekiston esa kuchli raqobatchilari bo’lgan avtomobil bozoriga sobiq SSSR tarkibidagi respublikalar orasida birinchi bo’lib kirib bordi.

Malakaviy bitiruv ishining maqsadi va vazifalari: Mavzuni o’rganishdan asosiy maqsad O’zbekistonda mashinasozlik, qolaversa avtomobilsozlik sanoatini rivojlanish yo’lini bosqichma-bosqich o’rganish maqsadida ko’rsatilgan davrda ichki iqtisodiy ahvolini o’rganish, tahlil qilingan ma’lumotlar asosida tegishli xulosalar chiqarish belgilab olingan.

Muammoning ishlab chiqilish darajasi: Tadqiqot manbalar va adabiyotlar asosida obyektivlik, tarixiylik, ilmiylik va zamonaviylik tamoyillariga rioya qilgan

holda amalga oshirilgan. Masalani yoritishda O’zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov asarlaridan, davriy matbuot nashrlaridan foydalanildi. Shuningdek, tadqiqotni amalga oshirishda qiyosiy tahlil, tanqidiy tahlil, mantiqiy va xronologik, semantik va pragmatik tahlil usullaridan foydalanilgan.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi: Tadqiqot mavzusi malakaviy bitiruv ishi sifatida ilk bor ishlanyapti. Ishning yangiligi o’rganilayotgan masalalar doirasida aks etadi.

Tadqiqotning obyekti va predmeti: O’zbekiston mustaqilligi davrida sanoat soxasida, xususan mashanasozlik va avtomobilsozlikda bo’lib o’tgan muhim o’zgarishlar, rivojlanish istiqbollari tadqiqot predmeti sifatida belgilab olindi.

Ilmiy-amaliy ahamiyati: Tadqiqot natijasida to’plangan materiallar, adabiyotlar va davriy matbuot materillaridagi ilmiy muomalaga kiritilgan yangi ma’lumotlar sanoatni rivojlanishi, O’zbekistonning yangi tarixini o’rganishga va targ’ib qilishga, milliy g’urur va mafkurani mustahkamlashga xizmat qilishi ko’zda tutilgan.

Shuningdek, oliy o’quv yurtlari va o’rta maktablar uchun O’zbekiston Respublikasinig yangi tarixi bo’yicha qo’llanmalar chiqarishda ahamiyatga ega bo’lishi e’tiborga olingan.

Bitiruv malakaviy ishning tuzilishi va xajmi. Kirish, ikki bob, xulosa, foydalanilgan adabiyotlar ro’yxatidan iborat.

I-BOB. O'ZBEKISTON MASHINASOZLIK SANOATI MUSTAQILLIKNING DASTLABKI YILLARIDA

1.1. Mashinasozlik sanoatidagi tanglik vaziyat

O'zbekistonda mashinasozlik sanoatining dastlabki korxonalari 20-asr boshlarida vujudga keldi. 20-asr boshida O'zbekistonda metallga ishlov berish sanoati 14 ta kichik ta'mirlash ustaxonalaridan iborat edi. Ularda, asosan temir yo'l, paxta tozalash va yog' zavodlarining ta'mirlash ishlari bajarilardi. Yalpi sanoat mahsuloti umumiy hajmida og'ir sanoat va metallga ishlov berish tarmog'ining xissasi 1,3% ni tashkil etgan. 1900 yilda Toshkentda tashkil etilgan metallga ishlov beruvchi Bosh temir yo'l ustaxonalari o'sha davrning yirik korxonalaridan edi. 1920-yillardan qishloq ho'jaligi, sanoat va transportni rivojlantirish zarurati bilan mavjud ta'mirlash korxonalari kengaytirildi, yangilari qurila boshladi. 1927 yil noyabrda Toshkentda «Boshpaxtasanoat»ning mexanika zavodi ishga tushirildi. 1931 yilda bu zavod negizida paxta tozalash zavodlari uchun asbob-uskunalar ishlab chiqarish va qishloq ho'jaligi texnikasi ta'miri bilan shug'ullanadigan «Qishloqmash»-hozir «Toshqishloqmash» — «Toshkent qishloq xo'jaligi mashinasozligi zavodi» aksiyadorlik jamiyati tashkil etildi. Зavodda g'o'za seyalkalari, borona va kultivatorlar tayyorlash yo'lga quyildi. 1932 yilda Toshkentda ekskavator ta'mirlash zavodi - «Irmash»; 1920 yillar oxirida Andijonda «Kommunar». Samarqandda «Kolxozchi», Qo'qonda «Bolshevik» zavodlari va boshqalar korxonalar ishga tushirildi. 1920 yil mexanika ustaxonalari hamda cho'yan zavodi negizida Toshkentda Turkiston zavodi tashkil etildi (1959 yildan bu zavod Mashinasozlik bo'yicha davlat loyiha konstrukombinatorlik texnologiya byurosi, 1976 yildan «Texnolog» ishlab chiqarish birlashmasi deb nomlandi). [1]

---

[1] Ўзбекистон Республикаси: Қисқача маълумотнома (Муаллиф Аҳмедов А.Э.). -2тўлдирилган нашри. – Т.Ўзбекистон, 1993, 23 бет.

1941-45 yillardagi urush davrida respublikada 16 mashinasozlik zavodi ishga tushirildi. Sanoatning tarmoq tarkibi o’zgardi. Urush davrida ishga tushirilgan mashinasozlik korxonalari front extiyojlari uchun qurol-yarog’, o’qdorilar va boshqa mahsulotlar ishlab chiqardi. 1945 yildan keyin paxtachilik va irrigasiya qurilishi mashinalari ishlab chiqarish tiklandi, to’qimachilik, kimyo va xalq xo’jaligining boshqa tarmoklari uchun yangi jihozlar ishlab chiqarish boshlandi. Paxta terish mashinalari, ekskavatorlar, ko’prik elektr kranlari, yigirish mashinalari ishlab chiqarish o’zlashtirildi, korxonalarning ixtisoslashuvi va kooperasiyasi rivojlandi. 60-70 yillarda respublika mashinasozligida teran sifat o’zgarishlari yuz berdi, ishlab chiqarish quvvatlari o’sdi, juda ko’p yangi mashina va mexanizmlarni ishlab chiqarish o’zlashtirildi. 1970 yilda sanoat mahsulotining umumiy hajmida mashinasozlik sanoatining hissasi 15,9% ga yetkazildi. Bu daraja deyarli keyingi 40 yil davomida saqlanib kelmoqda (1990 yilda 16%, 2000 yilda 11,1%, 2010 yilda 14,0%). [1]

Respublika mustaqilligi e’lon qilinishiga qadar mashinasozlik sanoatining deyarli barcha korxonalari markazga — sobiq SSR traktorsozlik va qishloq xo’jaligi mashinasozligi, Yengil va oziq-ovqat sanoati hamda ro’zg’or buyumlari mashinasozligi, Mudofa sanoati, Aviasiya va avtomobilsozlik mashinasozligi vazirliklari ixtiyorida edi. 1991 yil oktyabrdan mashinasozlik sanoati korxonalari boshqaruvini shakllantirishda tarmoqlar bo’iicha konsernlar tashkil etildi. 1994 yilda davlat konsernlari ishlab chiqaruvchilar uyushmalari, aksiyadorlik jamiyatlari, korporasiyalariga aylantirildi. O’zbekiston avtomobilsozlik korxonalari uyushmasi («O’zavtosanoat») avtomobilsozlik sanoati va unga texnika xizmati ko’rsatish sohalariga, O’zbekiston radioelektronika, elektrotexnika sanoati korxonalari uyushmasi («O’zeltexsanoat») elektrotexnika, radiotexnika sanoati sohalariga, «O’zqishloq-xo’jalikmashxolding» kompaniyasi qishloq ho’jaligi mashinasozligi korxonalariga rahbarlik qiladi. Mashinasozlik sanoati 20 ga yaqin tarmoqqa mansub 100 dan

[1] Ўзбекистон Республикаси: Қисқача маълумотнома (Муаллиф Аҳмедов А.Э.). -2тўлдирилган нашри. – Т.Ўзбекистон, 1993, 24 бет.

ortiq yirik korxonalardan iborat. Ularning orasida avtomobilsozlik, traktorsozlik va qishloq ho'jaligi mashinasozligi, paxta tozalash sanoati mashinasozligi, samolyotsozlik, elektrotexnika sanoatining salmog'i katta. 1960 yilda respublika mashinasozligida 22 nomdagi asosiy mashina, mexanizm va asboblar ishlab chiqarilgan, bu ko'rsatkich 1970 yilda — 29, 1980 yilda 39 ni tashkil etdi. 2010 yilga kelib 200 dan ortiq qishloq ho'jaligi texnikasi turi yaratildi, 140 turdagi qishloq ho'jaligi texnikasini ishlab chiqarishga erishildi. Ayni paytda respublika iqtisodiyoti uchun yangi bo'lgan avtomobilsozlik, motorsozlik, radio, elektronika kabi sanoat tarmoqlari barpo etildi.

Traktorsozlik va qishloq xo'jaligi mashinasozligi Respublika mashinasozligida ishlab chiqariladigan jami mahsulotning qariyb 20% shu tarmoq hissasiga to'g'ri keladi. 90-yil boshigacha tarmoqning ko'pgina mahsulotlari sobiq Ittifoq ahamiyatiga ega bo'lgan, paxta terish mashinalari, g'o'za seyalkalari, paxtachilikka moslashtirilgan chopiq traktorlari, traktor tirkamalarining asosiy qismi O'zbekistonda ishlab chiqarilgan. 30-yil boshida paxtachilikda ishlatiladigan ekish va yerga ishlov berish mashinalari, paxta tozalash zavodlari uchun texnologik va boshqa jihozlar O'rta Osiyoda yagona «Boshpaxtasanoat»ning mexanika zavodida tayyorlangan. 20-asrning 90-yillari oxiriga kelib traktorsozlik va qishloq ho'jaligi mashinasozligi tarmog'ida 20 dan ortiq korxona, 5 ta qo'shma korxona, 1 unitar korxona va boshqa faoliyat ko'rsatdi. 1996 yil qishloq ho'jaligi mashinalarini yaratish va ishlab chiqarish bilan shug'ullanadigan O'zbekiston qishloq ho'jaligi mashinasozligi xolding kompaniyasi («O'zqishloq-xo'jalikmashxolding») tashkil etildi. Bu tarmoqda paxtachilik traktorlari, dizel dvigatellar, traktor tirkamalari, paxtachilik texnikasi kompleksi, bog'dorchilik va tokchilik mashinalari. qishloq ho'jaligi mashinalari reduktorlari, chorvachilik uchun ozuqa tayyorlaydigan mashinalar, ehtiyot qismlar va hokazolar ishlab chiqariladi.

90-yillar boshida quvvati 30 ot kuchi bo'lgan TTZ30 traktori va unga moslangan qishloq ho'jaligi mashinalari va qurollari majmui yaratildi. 1994 yilda «Toshkent traktor zavodi» aksiyadorlik jamiyatida dizel dvigatelli TT-Z80/100

universalchopiq traktorlari sinovdan o'tkazildi. O'sha yili yangi TTZ-80-X traktorlarining yirik sanoat partiyalari ishlab chiqarildi. Keyingi yillarda respublikada g'alla ekinlari maydonining keskin ortishi bilan bu ekinlar uchun zarur qishloq ho'jaligi mashinalari va qurollarini ishlab chiqarish bo'yicha jadal ish olib borildi. Traktorsozlikning yirik korxonasi «Toshkent traktor zavodi» (1942) aksiyadorlik jamiyati paxtachilik traktorlari, universal chopiq traktorlari, kichik traktorlar, traktor tirkamalari ishlab chiqaradi. 1969 yildan T28X4 markali traktorlar ishlab chiqarila boshladi. 1970-80 yillarda zavod rekonstruksiya qilinib, TTZ-80-X traktorlari va traktor tirkamalarini ishlab chiqarish o'zlashtirildi. «Toshkent traktor zavodi» tarkibida quyuv zavodi bor. «Agregat zavodi» aksiyadorlik jamiyati purkagichlar, changitgichlar, g'o'zapoya o'rgich, yemxashak o'rish texnikasi, rotasion boronalar, kartoshka seyalkalari, reduktorlar, traktor va paxta terish mashinalarining uzel va agregatlarini ishlab chiqaradi. Bu zavod 1955 yil Toshkent mashinasozlik zavodi tarzida tashkil etilgan. 1957 yil Toshkent irrigasiya mashinasozligi zavodiga aylantirildi, 1960-1972 yillarda O'zbekiston traktor yig'uv zavodi, 1972 yildan Toshkent agregat zavodi, 1994 yildan hozir nomda. 1994 yilda Toshkent shahrida tashkil etilgan «Motor zavodi» aksiyadorlik jamiyatida dvigatellar, ehtiyot qismlar tayyorlanadi[1].

Qishloq xo'jaligi mashinasozligi tarmog'ida 1931 yil «Toshqishloqmash» zavodining 1-navbati ishga tushirilgan. Hozir «Toshqishloqmash» aksiyadorlik jamiyatida paxta terish mashinalari, kultivatorlar, yem-xashak yig'ishtirish texnikasi, kartoshka kavlagichlar, gidrosilindrlar ishlab chiqarila boshladi. Tarmoqdagi yirik korxonalardan biri «O'zbekqishloqmash» (1942) aksiyadorlik jamiyatida g'o'za va don seyalkalari, ko'sak chuvish mashinalari, rotorli o'rim mashinalari, TTZ-30 traktoriga tirkab va osib ishlatiladigan mashinalar, mineral o'g'it sochgichlar ishlab chiqariladi. Qishloq ho'jaligida keng qo'llanadigan kultivatorlar, chizelkultivatorlar, o'g'it solgichlar, ariq qazgichtekislagichlar, ko'rak terish mashinalari, pluglar, g'o'zani chopish moslamalari, qatqaloq yumshatgichlar va boshqalar mahsulotlar

---

[1] Рўзиев А.Н. Марказий Осиё мамлакатлари ижтимоий-иқтисодий географияси Термиз, 2000. – 36-бет.

«Chirchiqqishloqmash» (1942) aksiyadorlik jamiyatining asosiy mahsulotlaridir. Bog'dorchilik, tokchilik, o'rmonchilik va polizchilikda foydalaniladigan mashina va moslamalar, puluglar «O'zbekiston bog'dorchilik mashinasozligi zavodi» (1967) aksiyadorlik jamiyatida va «Namanganqishloqmash» korxonasi (mas'uliyati cheklangan jamiyat) da ishlab chiqariladi. Chorvachilikning yemxashak bazasini mexanizasiyalashga imkon beradigan bir necha korxonalar bor. «Urganchozuqamash» zavodi (1987) osma traktor o'rish mashinalari, traktor xaskashlari, sholi o'rish mashinalari, «Buxoro ixtisoslashtirilgan tajriba zavodi» g'o'zapoya yulgichlar, «Uzun ixtisoslashtirilgan zavodi» ehtiyot qismlar ishlab chiqarishga ixtisoslashgan. Shuningdek, Yuqori Chirchiq tumanida joylashgan «Intermash» korxonasida meliorativ mashinalar ishlab chiqariladi. «Urganch ekskavator zavodi» aksiyadorlik jamiyati 1990 yildan EO-411 rusumli ekskavatorlar ishlab chiqaradi. Korxonada ishlab chiqarilgan har xil rusumdagi ekskavatorlar meliorasiya, qurilish ishlarida keng qo'llaniladi. Korxonada 2001 yildan MZET 400/ 20 zemsnaryadlari ishlab chiqarish o'zlashtirildi. Rossiyadagi ekskavator korxonalari bilan hamkorlik yo'lga qo'yilgan. 1997-2001 yillarda eng yangi texnologiyalar asosida unumdorligi yuqori qishloq ho'jaligi mashinalari ishlab chiqaradigan qo'shma korxonalar tashkil etildi. AQSh ning «Keys korporeyshn» kompaniyasi bilan hamkorlikda «O'zKeysmash» (1997; paxta terish mashinalari, chigit seyalkalari, ekskavatorlar), «O'z-Keystraktor» (1997; traktorlar, pluglar), «O'z-Keysservis» (1998; qishloq ho'jaligi texnikasiga servis xizmatlari), «Agrixim» (1998; purkagichlar, changitgichlar), «O'z-Rosdizel» (2001; dvigatellar, ehtiyot qismlar), «Favvora» (1997; suv nasoslari) qo'shma korxonalari faoliyat qo'rsatadi. Tarmoqda «Texnolog» (1959), «Agromash Bosh ixtisoslashtirilgan konstuktorlik byurosi» («BMKBAgromash») aksiyadorlik jamiyatlarida ilmiy texnika mahsulotlari, texnikaning tajriba namunalari yaratiladi.

«O'zqishloqxo'jalikmashxolding» kompaniyasi tarkibiga kiradigan «O'zpaxtamash» aksiyadorlik jamiyatida (sobiq Toshkent mashinasozlik zavodi, 1947 yilda jamlangan. Tarmokdagi yirik korxonalardan biri Andijondagi

«Tojmetall» aksiyadorlik jamiyatidir. Asosiy mahsulotlari — paxta tayyorlash punktlari, paxta tozalash zavodlari uchun texnologik qurilmalar (paxtani tayyorlash, quritish, tozalash, saklashda qo'llaniladigan mashinalar va mexanizmlar), arrali va jo'vali (valikli) jin mashinalari, linterlar, tola tozalagichlar, chigit saralash va tozalash mashinalari, transportyorlar, paxta g'aram buzgichlari, paxta uzatkichlar, tunnel ochish mashinalari, paxta g'aramlarini shamollatish va chang tutish mashinalari, shuningdek, kanopni qayta ishlash mashina va qurilmalari (jami 50 nomdan ortiq). Tarmoqdagi bosh korxona — Toshkent mashinasozlik zavodi 1947 yilda ishga tushirilgan. 3avod 1951 yildan paxta tozalash sanoati uchun texnologik uskuna-jihozlar va ehtiyot qismlar ishlab chiqarishga ixtisoslashtirildi («Toshpaxtamash-2»). 1957 yilda «O'zbekpaxtamash» nomini oldi, 1968-yilga kelib zavod negizida «Soyuzxlopkomash» birlashmasi tashkil etildi. 1953-yilda Toshkent davlat maxsus paxta tozalash uskunalari konstuktorlik byurosi (2003 yildan Toshkent «Paxtajin KB» aksiyadorlik jamiyati) tashkil etildi. 1975-78 yillarda paxtani qayta ishlash bo'yicha potok liniyalari ishlab chiqarildi va paxta tozalash sanoatida joriy qilindi. «Mexnat» paxta tozalagichi, «Zafar» va «Paxtakor» tola tozalagichlari, «G'ayrat» arrali tola ajratish (jin) mashinalari Plovdiv, Zagreb, Moskva, Qohira, Saloniki, Tehron xalqaro ko'rgazmalarida namoyish etilgan va oltin, kumush medallar sovrindori bo'lgan.

O'zbekistonda mashinasozlik sanoatining muhim tarmog'i hisoblangan avtomobilsozlik-avtomobillar, avtomobillarga ehtiyot qismlar, turli jihozlar va boshqa asboblar ishlab chiqarish respublika mustaqillikka erishganidan keyin shakllana boshladi. 1990 yillarga qadar respublikada avtomobilsozlik sanoati yo'q edi. O'zbekistondagi bir necha avtomobil ta'mirlash zavodlari (Toshkent avtota'mirlash zavodi 1939 yilda ishga tushirilgan). Yengil mashinalarga texnika xizmati ko'rsatadigan «O'zavtotexxlzmat». «O'zavto-VAZ-xizmat» ishlab chiqarish birlashmalari korxonalar, tashkilotlar va aholining avtomobillariga texnika xizmati kursatib kelgan. 1994 yil martda O'zbekiston avtomobilsozlik korxonalari uyushmasi («O'zavtomash» uyushmasi) tashkil etildi (2003 yil dekabrdan aksiyadorlik

kompaniyasi). Avtomobilsozlik sanoati sohasida ishlab turgan va yangi qurilayotgan zavodlar negizida avtomobil industriyasini barpo etish, yengil va yuk avtomobillari, avtobuslar, trolleybuslar hamda ularga ehtiyot qismlar ishlab chiqarish, servis xizmatini yo'lga qo'yish, respublika xalq xo'jaligining avtotransport texnikasiga bo'lgan ehtiyojlarini qondirish, avtomobil sanoatining raqobatbardosh mahsulotlari bilanjahon bozoriga chiqish vazifalari hal etiddi. Ishga tushirilgan korxonalarda ishlab chiqarish siklini shakllantirish dastlab avtomobillari yetkazib berilgan qism va agregatlarni yig'ishdan ularni shu korxonalarda tayyorlash va yigash sikliga bosqichma-bosqich to'liq o'tish yo'li bilan olib borildi. 1992 yil Janubiy Koreyaning DEU korporasiyasi bilan Asaka paxta tashiydigan tirkamalar zavodi negizida yengil avtomobillar ishlab chiqaradigan «O'zavod-DEUavto», 1995 yilda Turkiyaning «Koch xolding» kompaniyasi bilan Samarqand shahrida 35-45 o'rinli o'rta hajmli avtobuslar, turli maqsadlardagi yuk avtomobillari ishlab chiqaradigan «SamKochavto» qo'shma korxonalar barpo etildi. 1994 yildan qurila boshlagan «O'zavod-DEUavto» qo'shma korxona avtomobil zavodining rasmiy ochilishi va halqaro taqdimoti 1996 yil 19 iyulda o'tkazildi. 1996 yil 25 martdan «Damas» miniavtobuslari, iyul oyidan o'ta kichik klassli «Tiko» yengil avtomobillari, iyul oyidan «Neksiya», 2001 yildan «Matiz», 2003 yildan «Lasetti» rusumli yengil avtomobillar ishlab chiqarila boshladi. Korxonaning to'liq loyiha quvvati bir yilda 200 ming dona turli model va markadagi avtomobillar. Korxona ishga tushganidan beri 2010 yil 1 yanvarga «SamKochavto» qo'shma korxonasida o'rta hajmli avtobuslar va yuk mashinalari ishlab chiqariladi. Korxona 1999 yil mart oyida ishga tushirilgan. Korxonada yiliga 4000 dona avtobus va 1000 dona yuk avtomobillari ishlab chiqaradigan quvvatlar yaratilgan.

Radioelektronika, elektrotexnika mashinasozlikning muhim tarmog'i bo'lib, **u** 1941-45 yillarda shakllandi. Jumladan, Toshkent kabel zavodi (hozir «O'zkabel» davlat aksiyadorlik jamiyati) 1942 yildan aloqa dala simlari ishlab chiqara boshladi. Toshkent radiolampa zavodi (hozir «Foton» aksiyadorlik jamiyati bosh korxonasi — Elektron texnika zavodi) 1942 yildan generatorlar,

qabul qiluvchi va kuchaytiruvchi radiolampalar ishlab chiqardi. Chirchiq transformator zavodi 1942 yilda ishga tushirildi. O’rta Osiyodagi eng yirik Toshkent elektrotexnika zavodi («O’zelektrapparat» aksiyadorlik jamiyati) 1941 yil oxiridan maxsulot bera boshladi. Toshkentda 1948 yil ishga tushirilgan «Mikond» zavodi («Oniks» aksiyadorlik jamiyati) radiodetallar, elektrotexnika sanoati uchun shisha izolyatorlar ishlab chiqardi. 1955 yildan elektrotexnika sanoati respublikada mashinasozlik sanoatining yetakchi tarmog’i tarzida shakllandi. 1970 yillar oxiriga kelib respublikada 10 dan ortiq elektrotexnika zavodlari ishladi. 1982 yil EHM ishlab chiqaradigan «Algoritm» zavodiga asos solindi (1996 yildan aksiyadorlik jamiyati). 1986 yilda EHM uchun mikroelektronika elementlari, mikrosxemalar, masofadan turib boshqarish sistemalari va boshqalar ishlab chiqaradigan «Zenit» zavodi (Toshkent shahri) ishga tushiriddi. 1990 yil Oktyabrda respublikadagi radioelektronika, elektrotexnika sanoati sohasidagi ilmiy ishlab chiqarish, ishlab chiqarish korxonalari va tashkilotlarini birlashtirgan «Radioelektrontexasbob» respublika davlat konserni tashkil etdi. 1994 yil yanvarda konsern O’zbekiston radioelektronika, elektrotexnika va asbobsozlik sanoati korxonalari uyushmasi («O’zeltexsanoat») ga aylantariddi. Uyushma tarkibida 31 dan ortiq korxona va tashkilotlar (46 mingdan ortiq ishchixizmatchi), jumladan «O’zkabel» qo’shma korxona aksiyadorlik jamiyati, «Foton», «O’zelektrapparat», «Andijon elektrodvigatel» (1961), «Oniks» (Toshkent), «Algoritm» aksiyadorlik jamiyatlari, Chirchiqdagi «Transformator» va boshqa yirik korxonalar bor[1].

«Doyche Kabel’ AG Toshkent» (Toshkentdagi «Elektrosignal» ilmiy ishlab chiqarish birlashmasi negizida 1998 yilda tashkil etilgan) maxsus maqsadlardagi kabel va o’tkazgich simlar ishlab chiqaradi. «Motorola» kompaniyasi bilan hamkorlikdagi «UMT-radio» (teleradio kommunikasiya vositalari, sanoat va aerokosmik industriya uchun jihozlar ishlab chiqaradi, 1999 yilda tashkil etilgan), «Spektr» (O’zbekiston Rossiya qo’shma korxonasi; eksportga mo’ljallangan va import o’rnini bosuvchi kabel mahsulotlari, 1991) qo’shma

[1] Солиев А.С.Иқтисодий ва ижтимоий географиянинг долзарб масалалари. Т., 1995, 56-бет.

korxonalarida eng zamonaviy eksportbop mahsulotlar ishlab chiqariladi. Uyushma tarkibida Toshkent mikroelektronika i. t. inti, «Foton» tajriba konstruktorlik byurosi, «Kvark» ilmiy ishlab chiqarish majmuida i. t. va tajriba konstruktorlik ishlari olib boriladi. Respublika elektrotexnika, radioelektronika korxonalarida elektron komponentlar (to'g'rilovchi ustunlar, diodlar, dala t-ranzistorlari, rezistorlar, kondensatorlar), mikroelektron tuzilmalar (integral mikrosxemalar), elektret mikrofonlar, kuchlanish kuchaytirgichlari, oq-qora va rangli televizorlar uchun SPLITT-ransformatorlar, kichik voltli asboblar, turli maqsadlarga mo'ljallangan kabel mahsulotlari va simlar, o'zgaruvchan tok elektrodvigatellari, transformatorlar, payvandlash mashinalari, elektr akkumulyatorlari, rangli televizorlar, pleyerlar, radiopriyomniklar, elektr o'lchagichlari, tabiiy gaz o'lchagichlari, billur idishlar va qandillar, keramika buyumlari va boshqa mahsulotlar ishlab chiqariladi. Tarmoqda ishlab chiqarilgan 100 dan ortiq nomdagi mahsulotlarning 80%, elektronika mahsulotlarining 90-95% Rossiya, Ukraina, Belorussiya, Qozog'iston va boshqa mamlakatlarga chiqariladi.

Asbobsozlik sanoati sohasida mashinasozlik uchun qirquv va o'lchov asboblari, slesarlik sozlash asboblari hamda moslamalari O'zbekiston radioelektronika, elektrotexnika va asbobsozlik sanoati korxonalari uyushmasi («O'zeltexsanoat») tarkibidagi korxonalarda ishlab chiqariladi. Tarmoq mahsulotlari chet ellarga eksport qilinadi. Shuningdek, mashinasozlik sanoatining yirik korxonalarida maxsus asbobsozlik sexlari mavjud.

Kimyo va neft mashinasozligida eng yirik korxona O'zbekiston kimyo mashinasozligi zavodi («O'zbekkimyomash») 1941 yil Chirchiq shahrida qurilgan. 1941-45 yillarda front uchun mahsulot chiqarilgan. Urushdan keyingi yillarda zavodda kimyo, mikrobiologiya, sellyulozaqog'oz va boshqalar tarmoklar uchun jihozuskunalar ishlab chiqarish o'zlashtirildi, 1966 yildan zavod, asosan, kimyo mashinasozligiga ixtisoslashdi. 70-yillarning boshlarida zavodda quvur yig'ish, ammiak, ammiak selit-rasi va boshqalar o'g'itlar ishlab chiqarish uchun kuchli kompleks texnologik liniyalar ishlab chiqarish o'zlashtirildi. «O'zbekneftgazxolding» mitliy xolding kompaniyasi tarkibiga kiradigan

«O'zneftgazmash» kompaniyasyua (Chirchiq shahri) neftgaz va gazkimyo tarmoklari uchun mashinasozlik mahsulotlari nshlab chiqariladi. «Toshkent kompressor zavodi» aksiyadorlik jamiyati tarmoqdagi yirik korxonalardan biri. 3avod 1941 yil barpo qilingan. Kimyo va boshqalar sanoat tarmoqlarida ishlatiladigan kuchma kompressor stansiyalarining turli modellarini, moy va havo filtrlari, ehtiyot qismlar ishlab chiqarishga ixtisoslashgan. Namangan «Mexmash» aksiyadorlik jamiyatida nostandart qurilmalar, maxsus texnologik uskunalar, neft va gaz quduqlari uchun sanoat armaturalari, po'lat, titan qopqoklar, zanglamas surma qopqoklar ishlab chiqariladi. Korxona 1974 yilda «Namangan mexanizasiya va avtomatlashtirish vositalari mashinasozlik zavodi» nomi bilanishga tushirilgan.

Samolyotsozlik respublika mashinasozlikning muhim tarmog'i bo'lib, 1941 yili Toshkent shahrida korxona barpo etildi. Urush davrida jangovar samolyotlar ishlab chiqarilgan. Keyingi yillarda IL-14, 1958 yildan transport samolyotlari, 1966 yildan AN-22 samolyotlari tayyorlangan. 70-yillar boshlaridan turli modifikasiyadagi IL-76 transport samolyotlari ishlab chiqariladi. 90-yillarda ham uning asosiy mahsuloti IL-76 MF transport samolyotlari bo'ldi. 1992 yildan mahalliy havo yo'llarida qatnashga mo'ljallangan 64 o'rinli yangi IL-114 samolyotlarini ishlab chiqarish o'zlashtirildi. 3-dda AN-70, «Mariya», «Ruslan» samolyotlari qanotlari va boshqa qismlari tayyorlangan. 1972 yildan birlashmaga aylantirildi (Andijon va Farg'onadagi mexanika zavodlari bilan birga). 1996 yil may oyidan ochiq turdagi «V. P. Chkalov nomidagi Toshkent aviasiya ishlab chiqarish birlashmasi» davlat aksiyadorlik jamiyati.

Qurilish va yo'l mashinasozligi tarmog'ining korxonasi 1932 yili «O'zbekgidrostroy» tresti tomonidan irrigasiya mashina va mexanizmlari ta'mirlanadigan «Irmash» zavodi tashkil etish bilan boshlandi. 1935 yildan u O'rta Osiyo ekskavator remonti zavodiga aylantirildi. 1946 yildan Toshkent ekskavator zavodi o'sha yildan ekskavatorlar ishlab chiqara boshladi. 1954 yildan turli markadagi ekskavatorlar ishlab chiqarish o'zlashtirildi. Tarmokdagi yirik korxonalardan biri «Pod'yomnik» (Toshkent shahri) birlashmasi (1976). Birlashmaning bosh korxonasi «Pod'yomnik» zavodida urushdan keyingi yillarda

ko’tarma transport jihozlari ishlab chiqarish o’zlashtirildi. 1963 yildan zavod tamoman qayta jihozlangan. Ko’prik elektr kranlari, maxsus greyferli, magnit greyferli, magnitli, ko’p tirgakli osma kranlar, to’rt oyoqli kranlar ishlab chiqaradi. 1956 yilda Andijon mashinasozlik zavodi («Andijonirmash») ishga tushirildi, asosan yer tekislaydigan mashinalar, yuklagichlarning osma jihozlari, gidrosilindrlar, manipulyatorlar, vibropresslar va boshqalar irrigasiya texnikasi ishlab chiqaradi. «O’zqishloqxo’jalikmashxolding» xolding kompaniyasi tarkibiga kiradigan «Intermash» (1942) korxonasida meliorativ mashinalar, «O’z-Keysmash» (1997) qo’shma korxonasida ekskavatorlar ishlab chiqarish yo’lga qo’yilgan.

Kommunal xo’jaligi mashinasozligi**.** Bu sanoat tarmog’ida «Samarqand liftsozlik zavodi» (1969) aksiyadorlik jamiyati ish olib boradi. «O’zeltexsanoat» uyushmasi tarkibiga kiradi. 3dda respublika xalq xo’jaligining turli sohalarida ishlatiladigan passajir va yuk liftlari, xalq iste’moli tovarlari ishlab chiqariladi. 1990 yildan zavod negizida Rossiya va O’zbekiston qo’shma korxonasi- «Vostoklift» («Sharklift») tashkil etildi. 2006 yilda Germaniyaning «Knauf» kompaniyasi korxonaning 75% aksiyalarini sotib oldi. Korxona rekonstruksiyasi uchun 27 mln. AQSh dollari mikdorida investisiyalar kiritildi va uning yillik quvvati yiliga turli rusumdagi 2000 donadan ortiq lift va 120 ming t kir yuvish vositalari ishlab chiqarishga yetkazildi.

Madaniy-maishiy-ruzgor texnikasi mashinasozligi tarmog’ida Samarqand shahridagi «Sino» aksiyadorlik jamiyati xolodilniklar zavodi 1973 yilda ishga tushirilgan. Korxonada maishiy muzlatgichlar, sovitkichlar, kondisionerlar ishlab chiqariladi. 1974 yildan «Samarqand» ro’zg’or sovitkichlari ishlab chiqargan. 1991 yildan «Sino» rusumli ro’zg’or sovitkichlarini ishlab chiqarishni boshladi. 1995 yildan zavod Germaniyaning «Foron» firmasi bilan hamkorlikda turli sovitkichlar, kir yuvish mashinalari, kondisionerlar ishlab chiqarishni o’zlashtirdi. Samarqand kinoapparatlar zavodida («Kinap» aksiyadorlik jamiyati) turli markali kinoapparatlar, elektr kuch asboblari, universal kino va teatr ovoz texnika

apparatlari, stadion va sport inshootlari uchun elektr tablolar, tibbiyot jihozlari va boshqalar ishlab chiqariladi.[1]

Shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2009 yil 27 aprelda qabul qilingan qaroriga binoan tashkil etilgan Toshkentdagi Turin politexnika universitetida yoshlar mashinasozlik texnologiyalari, avtomobilsozlik, sanoat va xo'jalik qurilishi, arxitektura va sanoat dizayni, sanoatda axborot-kommunikasiya texnologiyalari va avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimi, energetika fakultetlarida tahsil olmoqda. Shulardan ko'rinib turibdiki, avtomobilsozlik mamlakatimizning iqtisodiy salohiyatini yuksaltirish, sanoatning yuqori texnologiyali boshqa tarmoqlarini rivojlantirishga ham xizmat qilayotgani ko'rinib turibdi.

1.2. Mashinasozlik sanoatini rivojlantirish omillari

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

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

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

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

AQShda 1999 yili ishlab chiqarilgan mashinasozlik mahsuloti butun qayta ishlovchi sanoatning 36%ini tashkil yetgan, yeksportning yesa 48%i mashinasozlik mahsulotlariga to'g'ri kelgan.

---

[1] Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004 48-bet.

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

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

Bugungi kunda iqtisodiyotimizning lokomotiviga aylangan mashinasozlik va avtomobilsozlik (12,2 foiz) xozirgi yilda jadal sur'atlar bilan rivojlandi. Umumiy holda ishlab chiqarish sur'atlarining o'sishini 1990 yil darajasiga taqqoslaydigan bo'lsak, hozirgacha bu ko'rsatkichlar bir necha marta o'sganini ko'rishimiz mumkin.

1.1-jadval

Mashinasozlik va avtomobilsozlik ishlab chiqarish sur'atlarining o'sishi, foiz (1990=100 foiz)[1]

Ko'rsatkichlar	1990 yil	2000 yil	2011 yil*
Mashinasozlik va avtomobilsozlik sanoati	100	142,2	13 marta

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

[1] Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги "2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади" мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма. – Т.: Иқтисодиёт. - 2012. – 15 бет.

O’zbekistonda mashinasozlik va boshqa sanoat tarmoklarining ishlab chikarish indeksi dinamikasi[1]

Tarmoklar	2000-2011 yillar				
Sanoat, jumladan	105,9	107,6	108,3	106,2	109.4
Elektr energayasi	101,1	95,8	101,5	101.8	100,3
Yokilgi	99,7	96,4	102.4	100.6	105.8
Kora metallurgiya	118,7	1 10,6	104.3	109,1	128.5
Rangli metallurgiya	102,5	101,8	105.9	99.0	105.0
Kimyo va neft kimyosi	112,7	104.7	114.2	105,2	104.5
Mashinasozlik	89,5	124,9	108,9	130,8	134.5
Kurilish materiallari	104,3	105,9	102.2	104.3	108.2
Yengil sanoat	117,0	112.4	109,0	106.*1*	105.2
Ozik-ovk.at	10X.5	109,4	119.2	106.8	104.7

Respublikaning zamonaviy mashinasozlik sanoati ma’lum ilmiy-tehnik quvvatlar bilan ifodalanadi. Hozirgi vaqtda 14 ta davlat konstruktorlik va loyixalash-tehnologik byurolarida paxtachilik va paxta tozalash sanoati, bog’dorchilik, pillachilik, irrigasiya va xalq xo’jaligining boshqa tarmoqlarini mehanizasiyalashtirish uchun yangi mashinalar, asboblar, apparatlar ishlab chiqarish ustida ish olib bormoqdalar.

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

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

[1] Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н.Тухлиев, К.Ҳақбердиев, Ш.Эрматов, Н.Холматов. –Т.,: «O`zbekiston milliy ensiklopediyasi» Давлат илмий нашриёти, 2006. -85-б

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

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

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

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

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

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

Birinchi guruhga nisbatan kam mehnat, yelektroyenergiya, fond talab qiluvchi, ayniqsa ko'p material talab qiluvchi mashinasozlik tarmoqlari kiradi. Ularga tog'-ruda, tog'-shaxta mashinasozligi, transport, hamda ayrim yelektrotehnika sanoati tarmoqlari kiradi. Bu sanoat tarmoqlarida ishlab

chiqarilgan mahsulotlar nisbatan kasb tanlanishi va tehnik darajasining nisbatan yuqori yemasligi bilan ifodalanadi.

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

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

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

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

Beshinchi guruh mashinasozlik sanoati tarmoqlariga ko'p mehnat talab qiluvchi yoki nisbatan kam material hamda ko'p yelektr yenergiya talab qiluvchi tarmoqlar kiradi. Bularga asbobsozlik, radiotehnika, hamda yelektrotehnika

sanoatining ayrim tarmoqlarini, kompyuterlar ishlab chiqarish va boshqalarni misol keltirishimiz mumkin.

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

Sanab o'tilgan guruhlar mashinasozlik korxonalarini hududiy tashkil yetishni baholashda ishlab chiqarishni tashkil yetishning tarkib topgan shakllari ham katta ahamiyatga yega.

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

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

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

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

Mustakillik yillarida mashinasozlik sanoati korxonalari tomonidan ishlab chikarilayotgan maxsulotlarning turlari keskin o'zgardi. Uni 9-jadvalda keltirilgan rakamlardan xam kurish mumkin.

1.2-jadval

O'zbekiston mashinasozlik sanoatida muxim maxsulot turlarining usishi[1]

	Ulchov Birligi	1990	1991	1995	1998	1999	2000	2005
Avtomobillar	ming dona	-	-	-	54,5	58,8	31,3	101
Avtobuslar	dona	-	-	-	-	176	483	-
Kuchlanish trans-formatorlari	ming kva	8606,0	6771,0	780,3	283,9	159,0	134,0	-
Traktorlar	ming dona	23,3	21,1	4,0	2,6	1,5	1,0	2,7
Traktor tirkamalari	ming dona	36,0	33,8	1,4	2,2	0,6	0,4	-
Traktor kul-tivatorlari	ming dona	14,8	12,7	0,4	2,3	1,6	1,2	-
Paxta terish mashinalari	dona	5287	5800	1121	450	331	356	-

[1] Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н.Тухлиев, К.Ҳақбердиев, Ш.Эрматов, Н.Холматов. –Т.,: «O`zbekiston milliy ensiklopediyasi» Давлат илмий нашриёти, 2006. -78-б

Maxsus elektrik kuprik kranlari	dona	338	192	14	4	6	12	-
Akkumlya torlar	ming dona	-	-	-	15,2	23,9	24,0	-

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

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

Bu yerda mashinasozlik sanoatining 20 dan ortiq tarmog'i to'plangan bo'lib, ularda butun respublikada ishlab chiqarilgan mashinasozlik mahsulotining 82%i ishlab chiqariladi. Qolaversa mashinasozlikda ishlab chiqarilayotgan mahsulotning 68%i ixtisoslashgan mashinasozlik tarmoqlari hissasiga to'g'ri keladi[1]. Bu iqtisodiy rayonda mashinasozlik sanoatini rivojlantirish uchun ilmiy-tadqiqot va ilmiy-tehnik baza yetarli bo'lishi bilan bir qatorda, yuqori malakali kadrlar ham to'plangandir. Asosiy mashinasozlik korxonalari ko'p mehnat talabliligi hamda yetarli darajada yuqori madaniyatli ishlab chiqarishlilik bilan xarakterlanadi. Toshkent iqtisodiy rayonini chegaralovchi asosiy omil atrof muhitni muhofaza qilish va tabiatdan oqilona foydalanish omilidir. Xususan bu narsani Toshkentda sanoat korxonalari qurilishini izchillik bilan tartibga solib turilishi bilan tushuntirish mumkin.

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

[1] Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O`zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O`quv qo`llanma. – T.: "Yangi asr avlodi", 2008. 44-bet.

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

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

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

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

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

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

---

[1] Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: "O`zbekiston milliy ensiklopediyasi" Давлат илмий нашриёти, 2006. – 38-бет.

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

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

1.3-jadval

O'zbekiston Respublikasida 2010-2011 yillar mobaynida avtomobillarni ta'mirlashga xizmat ko'rsatish sohasidagi tarkibiy o'zgarishlar[1]

№		2011 yil			2010 yil		
	Xizmat turlari	**mlrd.so'm.**	**O'sish**	**Tarkibi**	**mlrd.so'm.**	**O'sish**	**Tarkibi**
			foiz	**(foiz)**		**foiz**	**(foiz)**
	Xizmatlar, jami	**41083,3**	**113,2**	**100,00**	**32749,8**	**115,1**	**100,00**
	Jumladan:						
1	Avtomobillarni ta'mirlash xizmatlari	367,8	118,9	0,90	314,2	124,6	0,96

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

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

[1] Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги "2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади" мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма. – Т.: Иқтисодиёт. - 2012. – 48 бет.

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

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

Mashinasozlik ishlab chikaradigan maxsulotlari xajmi, asosiy ishlab chikarish fondlarining kiymati va xodimlari soni jixatidan Uzbekiston sanoat tarmoklari orasida yukori urinlarda turadi.

1.4.-jadval

O'zbekistonda sanoat maxsuloti, jumladan, mashinasozlik maxsuloti xajmining usishi (% xisobida)[1]

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2005
Jami sanoat	-	0,1	2,6	6,5	5,6	6,1	6,4	6,8	7,3
Shu jumladan: mashinasozlik va metall ishlash	15	9	8	8	13	12	10	11	29,7

[1] Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н.Тухлиев, К.Ҳақбердиев, Ш.Эрматов, Н.Холматов. –Т.,: «O`zbekiston milliy ensiklopediyasi» Давлат илмий нашриёти, 2006. -79-б

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

1.5.-jadval

O'zbekistonda mashinasozlik sanoatining hududiy tuzilishining o'zgarishi

Viloyatlar	**1990**	**2007**
Qoraqalpog'iston	0,06	0,04
Andijon	5,7	6,5
Buxoro	0,3	0,35
Jizzax	0,1	0,17
Qashqadaryo	0,07	0,1
Navoiy	0,2	0,23
Namangan	2,2	2,0
Samarqand	5,6	6,0
Surxondaryo	0,08	0,1
Toshkent	10,1	10
Sirdaryo	0,18	0,2
Farg'ona	3,6	3,1
Xorazm	0,23	0,3
Toshkent shahri	71,6	70,9
Respublika bo'yicha	**100**	**100**

1.3. Bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitida mashinasozlik sanoatini rivojlantirish muammolari va istiqbollari.

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

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

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

Undan tashqari O'zbekiston mashinasozligida hozirgi davrda ham sobiq SSSR doirasidagi barcha qondiruvchi tarmoqlar salmoqli qismini tashkil yetadi. O'zbekiston hozirgi vaqtda paxtachilik uchun mashinalar ishlab chiqaradigan va shu tarmoqni mashina va asbob uskunalar bilan ta'minlaydilan respublika bo'lib qolmoqda. 90 yillarining boshlarida mashinasozlik kompleksida ishlab chiqarilgan tovar mahsulotlarining 1/5 qismi traktorsozlik va qishloq xo'jalik mashinasozligi hissasiga to'g'ri keldi, hamda barcha ishlovchilarning 18 % i shu sohada mehnat qildi.

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

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

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

qoldirmasligimiz kerakki, O’zbekiston mustaqillikka yerishgach, har qanday davlat bilan, har qanday chet yel korxonasi bilan bevosita iqtisodiy aloqalar qila olish huquqiga yega bo’ldi.

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

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

II-BOB. MASHINASOZLIK SANOATINING RIVOJLANISHI.

II.1. O'zbekistonning yangi zamonaviy avtomobillar ishlab chiqaradigan mamlakatga aylanishi.

O'zbekiston o'z suverenitetini qo'lga kiritgandan so'ng, o'z rivojlanish yo'lini belgilar yekan, oson yo'l qidirmadi. o'tish davrining murak-kabliklariga qaramasdan ulkan-ulkan inshootlar, zamonaviy ishlab chiqarish obektlari yaratishga kirishdi.

Bu borada, birgina Andijon viloyatining Asaka shahrida zamonaviy mashinasozlik sanoati obektining vujudga kelishini misol keltirish kifoyadir. o'zbekiston Respublikasi Prezidenti I.A.Karimov 1992-yil iyun oyida Janubiy Koreya Respublikasiga qilgan rasmiy tashrifi chog'ida ikki davlat o'rtasida o'zaro iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirish to'g'risidagi dastlabki hujjatlarni imzoladi. Shu yilning avgust oyida yesa Janubiy Koreya Respublikasi bilan hamkorlikda O'zbekistonda avtomobil ishlab chiqaruvchi qo'shma korxona barpo yetish to'g'risida kelishib olindi.

Korxonani tashkil yetish yuzasidan O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi 1992-yil 5-noyabrda «Selxozmash» konserni va «DEU korporeyshn» korporasiyasi bilan hamkorlikda avtomobillar ishlab chiqaruvchi «O'zdeuavto» qo'shma korxonasini tashkil qilish to'g'risida maxsus qaror qabul qildi. Unda «Selxozmash» konserniga 3 oy muddat ichida respublikada avtomobilsozlikni yanada rivojlantirishga qaratilgan konsepsiya ishlab chiqish vazifasi topshirildi.

O'zbekiston Respublikasi va Koreya Respublikasi hamkorligida barpo yetiladigan ushbu qo'shma korxona ta'sischilari yetib Koreya Respublikasi tomonidan «DEU» korporasiyasi, O'zbekiston Respublikasi tomonidan yesa «o'zavtosanoat» uyushmasi belgilandi va O'zbekistonda barpo qilinayotgan avtomobil ishlab chiqaruvchi korxonani «o'zDEUavto» nomi bilan yuritishga kelishildi. Shartnomaga ko'ra har ikki tarafning qo'shma korxonadagi ulushi miqdori «DEU» korporasiyasi uchun 50%, 100 million AQSh dollari va

«O’zavtosanoat» uyushmasi uchun 50%, 100 million AQSh dollari hisobida belgilandi[1].

Bir qarashda O’zbekiston mashinasozligi ma’lum bir bosqichni bosib o’tgan, o’z tarixiga yega bo’lgan sohalardan biri. Sobiq sho’rolar davrida o’lkamizda qishloq xo’jaligi mashinalari ishlab chiqaradigan «Tashsel-mash», «o’zbekselmash», Toshkent traktor zavodi, Yekskavator zavodi, «Chirchiqselmash» hamda Andijon va boshqa viloyatlarda turli rusumdagi traktorlar ishlab chiqarilar yedi. Biroq, aslida ular tom ma’nodagi ishlab chiqarish quvvatiga va imkoniyatiga yega yemas yedi.

Sobiq Ittifoqning o’nlab shaharlaridan, chekka-chekkalaridagi turdosh korxonalaridan tayyor qismlar olib kelinib, O’zbekistonda yig’ilar yedi, xolos. Bu O’zbekiston mashinasozlik industriyasini rivoj-lantirishga yemas, aksincha uning iqtisodiy qaramligini chuqurlashtirishga xizmat qilar yedi.

Yuqorida ta’kidlanganidek haqiqiy o’zbek mashinasozligi mustaqillik mahsuli bo’lib, u 1993-yilning mart oyida «O’zDEUavto» nomi bilan ro’yxatdan o’tkazilib, Andijon viloyatining Asaka shahridagi priseplar ishlab chiqarish korxonasi negizida tashkil qilinishi hamda bu muhim inshoot qurilishining boshlanishi bilan O’zbekistonda avtomobilsozlik sanoatiga asos solindi.

Qo’shma korxonaning umumiy maydoni *47b* ming 266 kvadrat metr bo’lib, shundan bino va inshootlar uchun ajratilgani 146 ming 266 kvadrat metrni tashkil qiladi. Qurilish 1993-yilning fevralidan boshlab 32 oy mobaynida oxiriga yetkazildi.

Loyiha ishlari asosan «DEU injeniring» va «Uztyajprom» firmalari tomonidan amalga oshirildi. o’zining ko’lami jihatidan nafaqat O’zbekistonda balki, Markaziy Osiyoda yagona bo’lgan mazkur korxonadir.

Loyiha quwatiga ko’ra yiliga 200 ming avtomobil ishlab chiqara oladigan bu ulkan inshootning umumiy qiymati 658 million AQSh dollarini tashkil yetdi.

---

[1] Mustaqil O'zbekiston tarixi/ N.Jo'rayev, T. Fayzullayev; tahrir hay'ati A. Sagdullayev, N. Komilov, N. Abduazizova va boshq.; O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Davlat va jamiyat qurilishi akademiyasi, O'zbekistonning yangi tarixi markazi. — To'ldirilgan, qayta nashr. — T.: G'afur G'ulom nomidagi nashriyot-matbaa ijodiy uyi, 2009.395-б

Avtomobilsozlikda ko’pjihatdan yangi bo’lgan ilg’or texnologiyalar qo’llanilgan ushbu korxonada ishlaydigan ishchi, muhandis kadrlar tayyorlash ishlariga qo’shma korxonaga asos solingandan boshlab katta ye’tibor berildi.

Korxona sexlarida mehnat qilayotgan yoshlarning 1000 dan ko’prog’i Janubiy Koreya Respublikasida — «DEU» kompaniyasi avtomobil ishlab chiqarish korxonalarida ishlab tajriba orttirib qaytishdi, keyinroq yana 2000 kishi o’z malakalarini oshirish uchun Janubiy Koreyadagi «DEU» kompaniyasining avtomobilsozlik zavodlariga yuborildilar.

Qo’shma korxonada bajarilgan qurilish ishlari asosan Andijon, Farg’ona va Namangan viloyati qurilish tashkilotlari tomonidan amalga oshirildi.

1996-yil 19-iyulda ushbu qo’shma korxonaning ishga tushurilishiga bag’ishlangan tantanali yig’ilish bo’ldi. Unda nutq so’zlar yekan, Prezident I.Karimov «Asaka shahrida ikki yil ichida bunyod yetilgan, 1996-yilning mart oyida «Damas» mashinasi, iyun oyida «Tiko», iyul oyida yesa «Neksiya» ishlab chiqargan «O’zDEUavto» istiqlol yillarida bunyod yetilgan qudratli korxona bo’lish bilan birga O’zbekistonning yeng ilg’or davlatlar qatoriga kirish uchun qo’ygan dadil qadam» yekanligini alohida uqtirdi.

Korxona aytish mumkinki ko’plarni hayratga solib havaslantirayotgan «Tiko», «Damas», «Matiz», «Neksiya», «Lasetti»larni xalqimizga yetkazib berishdan tashqari butun mamlakatni yeng ilg’or, jahon andozalariga to’la javob beradigan avtomobillar bilan ta’minladi.

Korxonaning ishlab chiqarish quvatlari yildan yilga o’sib bordi. 2006-yilga kelib korxona 571580 ta avtomobil ishlab chiqardi, ularning 198609 tasi xorijga yeksport qilindi[1].

2008-yilga kelib mamlakatimizda «O’zDEUavto»ga butlovchi qismlar yetkazib beruvchi Andijon mexanika zavodi, Baliqchidagi «A.Navoiy interneshinb

[1] Mustaqil O'zbekiston tarixi/ N.Jo'rayev, T. Fayzullayev; tahrir hay'ati A. Sagdullayev, N. Komilov, N. Abduazizova va boshq.; O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Davlat va jamiyat qurilishi akademiyasi, O'zbekistonning yangi tarixi markazi. — To'ldirilgan, qayta nashr. — T.: G'afur G'ulom nomidagi nashriyot-matbaa ijodiy uyi, 2009.396-b

«And Polik» singari o’nlab korxonalarda xaridorgir mahsulotlar ishlab chiqarila boshlandi.

Shunday qilib, Asakada «O’zDEUavto» qo’shma korxonasining ishga tushishi O’zbekistonda tayyor mahsulotlar ishlab chiqarishni, respublika industriyasining qudrati muttasil ortib borayotganini ko’rsatuvchi muhim dalildir.

Shu bois bir haqiqatni alohida ta’kidlash joiz. Jahon mamlakatlari tarixi guvohlik berayaptiki, dunyodagi yeng kuchli mamlakatlargina avtomobil industrasiyasiga yega. Ular asosan, AQSh, g’arbiy Yevropa, Yaponiya, Rossiya va Janubiy Osiyodagi mamlakatlardan iborat 28 tani tashkil yetadi.

Avtomobil industriyasi bozoriga kirish va undagi kuchli raqobatga bardosh berish o’ta mushkul ish bo’layotganligi uchun ham iqtisodiy va moliyaviy baquvvat mamlakatlar ham bu biznesga kira olmayaptilar.

O’zbekiston yesa kuchli raqobatchilari bo’lgan avtomobil bozoriga sobiq SSSR tarkibidagi respublikalar orasida birinchi bo’lib kirib bordi.

Bunday yutuqqa O’zbekiston osonlikcha yerishmadi. Unga yerishish uchun yesa quyidagi masalalarga jiddiy ye’tibor berildi:

Birinchidan, O’zbekistonda avtomobil sanoatini barpo yetish uchun katta investisiya, yuqori texnologiya va malakali kadrlar tayyorlash talab qilinar yedi.

Ikkinchidan, avtomobil ishlab chiqaruvchilar uchun iqtisodchilar tabiri bilan aytganda, doimo o’zaro o’rnini bosuvchi tovar ishlab chiqarish holati mavjud bo’lishi lozim yedi. Buning ma’nosi avtomobillar modelini juda to’liqlari bilan almashtirib turishni, xaridorlar talab-istaklarini o’z vaqtida qondirishni taqozo yetadi. Bunda kuchli injener-konstruktorlik ishini qat’iyat bilan rivojlantirish, ijodiy-texnologik jarayonni doimiy ravishda, uzluksiz takomillashtirib borishning zaruriy choralarini ko’rish talab qilinadi.

Uchinchidan**,** xomashyo mahsulotlari, yehtiyoj qismiar yetkazib beruvchilarni, ya’ni ta’minlovchilarning avtomobil biznesiga ta’siri katta **bo’**lganligi uchun ular ishonchini qozonmoq kerak yedi.

O’zbekiston avtomobil industriyasi ana shu muhim masalalarni hal yetishga qodir yekanligini amalda ko’rsatdi va bunga boshqa mamlakatlardagi hamkorlarini

ishontira oldi. U qiyinchiliklarni oqilona yengib, muammolarni **cho'**chimay hal qilib, biznes bozoriga dadil kirib bordi.

Hozirgi kunda «O'zDEUavto» korxonasida kuniga 290 ta dunyo andozalariga javob bera oladigan 4 xil modeldagi avtomobillar chiqarilmoqda. Shundan 160 tasi NEXIA modeli bo'lib, u AQSh va Yaponiya talablariga to'la javob beradi. Uni ma'lum takomillashtirish hisobiga Yevropa standartiga ham to'la javob beradigan darajaga keltirish ishlari olib borilmoqda. Avtomobillar hozir o'z xaridorlarini kutilgandan ham tezroq topmoqda.

1996-yil noyabr oyigacha 18000 dan ortiq avtomobillar sotilgan **bo'**lsa, ulardan 15 ming 700 tasi ichki bozorga va 2300 tasi chet yellarga yeksport uchun chiqarildi. Shulardan NEXIA va TICO avtomobillariga talab tobora kuchaydi.

2.1.-jadval

O'zbekistonda yengil avtomobillar ishlab chikarish dinamikasi[1]

Maxsulot turlari	2000	2001	2002	2003	2004
Yengil avtomobillar, ming d.	30,7	41,0	34,7	40,5	70.1

2009 yilda Asaka zavodi ishlab-chiqarayotgan avtomashinalar miqdori 200 mingdan oshib ketdi.

Tashqi bozordagi katta ulgurji savdo Rossiya hissasiga to'g'ri kelmoqda. Ayni paytda O'zbekistonga avtomobil yeksport qiluvchi Rossiya O'zbekiston avtomobillariga xaridor bo'lmoqda va undan ko'p miqdorda olishni taklif qilmoqda.

Samarqand ostonasida "MAN" rusumidagi og'ir yuk avtomobillarini yig'ishga ixtisoslashgan zavodning ochilishi ham avtomobilsozlik sanoati rivjlanishaga yangi bosqichini ochib berdi.

"JV MAN Auto-Uzbekistan" qo'shma korxonasi 2009-yilning 9-avgust kuni "O'zavtosanot" hamda Germaniyaning "MAN Truck & Bus AG" kompaniyalari o'rtasida tuzilgan yedi. Hamkorlikning birinchi bosqichida Samarqand avtomobil

[1] Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н.Тухлиев, К.Ҳақбердиев, Ш.Эрматов, Н.Холматов. –Т.,: «O`zbekiston milliy ensiklopediyasi» Давлат илмий нашриёти, 2006. -84-б

zavodida (“SamAvto”) “MAN” rusumidagi yuk avtomobillarini yig’ish yo’lga qo’yilgan edi..

“MAN” rusumidagi og’ir yuk mashinalarini ishlab chiqarishga ixtisoslashgan yangi zavod esa 15 ming kvadrat metr maydonni yegallagan bo’lib, uning loyihaviy quvvati yiliga 5000 dona yuk mashinasi ishlab chiqarishga teng. Keyinchalik korxonaning loyihaviy quvvatini yiliga 10 ming dona avtomobilgacha oshirish ko’zda tutilgan. Umumiy hisobda ishlab chiqarish majmuasi 1000dan ortiq yangi ish o’rinlarini yaratadi.

Zavodning qurilishi O’zbekistonda “MAN” mahsulotlarini ishlab chiqarish va ularga xizmat ko’rsatish bo’yicha loyihaning ikkinchi bosqichi bo’ldi. Uchinchi bosqichda “MAN” yuk mashinalari uchun osma va tirkama texnikalarni ishlab chiqarish bo’yicha zavod quriladi.

II.2. «O’z DEU avto» kushma korxonasining eksport strategiyasi.

Ushbu paragrafda «O’z DEU avto» kushma korxonasining avtomobillarini eksport kilish strategiyasini taxlil kilamiz. «Uz DEU avto» loyixasida kursatilishicha Asakadagi korxona uzining loyixaviy kuvvatiga yetganda maxsulotining 1/3 kismi O’zbekistonning ichki bozoriga, kolgan kismi esa xorijga – Markaziy Osiyo davlatlariga, Rossiyaga, Belarusiyaga, Eronga, Afganistonga, Pokistonga va boshka davlatlarga eksport kilinishi kerak. Xususan, shu maksadda KK «Uz DEU avto» Rossiyada uz dillerlik tarmogini rivojlantirmokchi buldi. Bu masalada «DEU» korporasiyasining raxbariyati O’zbekistonda ishlab chikarilgan koreys avtomobillari Rossiyaning shunday klassli avtomobillaridan arzon va yukori sifatli bulishini nazarda tutgan edilar.

Shu maqsadda Moskva va Minskda kushma korxonaning vaklolatxonalari ochildi. Savdo va xizmat kursatish shu’ba korxonalari Sankt-Peterburg, Novosibirsk, Cherenoves, Tyumen, Kazan, Bishkek va Chimkent shaxarlarida faoliyat kursata boshladi. O’zbekistonda avtomobilsozlikni rivojlantirishning

xamma sharoitlari yaratildi. Masalan, maxalliy maxsulotni import kilinayotgan avtotexnika rakobatidan ximoya kilish uchun O'zbekiston xukumati bir kator proteksionistik xususiyatga ega choralar kurdi: 1996 yil 1-oktyabrida respublikaga kiritilayotgan avtomobillarga aksiz soligi joriy etildi, chet elda sotib olingan avtomashina uchun bojxona poshlina tulovining mikdori 100 % gacha oshirildi. Bulardan tashkari 1997 yilning birinchi choragida respublikada avtotransport vositalarini sertifikasiyalashning uz tizimi joriy etildi. Shu bilan birga uz maxsulotlarini eksporti uchun chet el valyutasini oladigan korxonalar uchun kushimcha imtiyozlar berildi. Xususan, muxtor banklar kafolati bulgan takdirda ularga uz maxsulotlarini oldindan tulov va ochik akkreditivsiz eksport kilish xukuki berildi.

Prezident Islom Karimovning «Tovar, faoliyat va xizmat kursatishning eksportini ragbatlantirishning kushimcha chora-tadbirlari» xakidagi 1997 yildagi Farmoni bilan MDX mamlakatlariga uz maxsulotlarini eksport kiluvchi korxonalar 1998 yilning 1 yanvaridan aksiz va narxga kushilgan soliklardan ozod kilindilar. Shunday kilib, O'zbekiston xukumati tomonidan fakatgina avtomobil ishlab chikarishni emas, balki yirik sanoat korxonalarini chet el bozoriga chikishni xam ragbatlantiruvchi kator chora-tadbirlar ishlab chikilib, kabul kilindi. «Uz DEU avto» zavodida avtomobil ishlab chikarish xajmi kupaygani sari ishlab chikarilgan maxsulotga sotuvdan keyingi xizmat kursatish dolzarb masalaga aylandi. Bu masalaning yechimi O'zbekistonda osongina topildi – yangi tarmok barpo etmasdan, bunga esa katta mablag zarur edi, balki 350 dan ortik texnik xizmat kursatish stansiyasi mavjud bulgan respublikadagi «eng yirik» «Uzbek-Lada» avtoxizmat tarmogini «Uz DEU avto» KK ishlab chikarayotgan avtomobillariga xizmat kursatishga yunaltirildi.

Respublika raxbariyatining fikricha avtomobilsozlik – O'zbekiston uchun sanoatning yangi soxasi bulibgina kolmay uziga xos tramplindir, undan sakrab fakat sanoat va boshka soxalarni sifat jixatdan o'zgartirib kolmay, balki mamlakatning iktisodini umuman ko'tarish mumkin bo'ladi. O'zbekistonni fakat avtomobil ishlab chikaruvchiga emas, balki avtomobilsozlik sanoati maxsulotini

yirik eksportchisiga aylantirish va shu bilan Markaziy Osiyoning boshka davlatlari orasidagi O'zbekistonning axamiyati va obrusini keskin kutarish darkor. Prezidentimiz I. Karimov Asaka zavodining ochilish marosimida so'zga chiqib, uning barpo etilishi respublikaga yangi ishlab chikarish va infrastrukturalar yaratishda dadil kadam kuyishga imkon beradi, muxim struktura o'zgarishlarni ta'minlaydi, xom ashyoni eksportiga yunaltirilgan iksodiyotdan zamonaviy, jaxon bozorlarida rakobatbardosh maxsulotlar ishlab chikaruvchi iktisodiyotga o'tishni ta'minlaydi. Shu bilan birga mukammal taxlil shuni kursatadiki zavod ishlab chikarayotgan avtomobillari rakobatbardosh maxsulot ta'rifi talablarini tulaligicha kanoatlantira olmaydi. Gap shundaki, zavodning besh modelidan fakat bittasi – Neksiya avtomobiliga katta e'tibor beriladi, kolgan ikki modeliga chet el bozorlarida juda kichik mikdorda talab mavjud. (2004 yil xolatiga kura zavod maxsuloti eksportining 70% ini «Neksiya», «Tiko»-0,3%, «Damas»-0,9% «Matiz»-28,8% tashkil kiladi). «O'z DEU avto» KK ning faoliyati uchun respublikada kulay sharoitlar yaratilgan va uning maxsulotining baxosi Rossiya mezoni buyicha uncha kimmat emasligiga karamasdan, o'z maxsuloti eksportini diversifikasiyalash borasida keng kamrovli ishlar qilmoqda.[1]

- 1996 yilning oxirida keng targib kilingan tadbir – avtopoyga uyushtirildi. Unda Asaka avtozavodida ishlab chikarilayotgan uch rusumli avtomashinalar katnashdi. Avtokarvon 16 kun ichida Markaziy Osiyo davlatlarining yirik shaxarlarida bulib, 6 ming km dan ortik yul bosdi. Avtopoyganing borishi joylardagi matbuotda keng yoritilib bordi. Bu tadbir natijasida mintaka axolisi «Uz DEU avto» KK maxsuloti bilan yakindan tanishish imkoniyatiga ega buldi;

- Asakadagi zavodning ishga tushganidan beri Neksiya avtomobili O'zbekistonda utkazilayotgan kupgina sport musobakalarining bosh sovrindori bulib kelmokda;

- 1998 yildan beri Rossiya televideniyasida «Uz DEU avto» maxsulotini reklama kilish aktiv kompaniyasi olib borilmokda;

[1] Максудова Г.Г Автомобил ишлаб чикариш тармоги самарадорлиги тахлили ва уни ривожлантириш истикболлари («Уз ДЭУ авто» КК мисолида). Магистрлик диссертация, Тошкент, ТГЭУ, 2005. 48-бет

- 1998 yilning yozida «Uz DEU avto» KK uz eksport maxsulotlarini narxini urtacha 10 % ga tushirdi.

Yukorida aytilgan sotuv bozorini kengaytirish borasidagi tabdirlardan xulosa kilish mumkin-ki «Uz DEU avto» zavodi uz palsdarmlarini kengaytirmokda. Xuddi shunday maksadni «Uz DEU avto» kompaniyasi uzining Rossiya, Kozogiston va Kirgizistondagi 40ga yakin shu'ba va kushma korxonalari oldiga kuymokda. 1998 yildayok ma'lum buldiki, kompaniya Rossiyada uzining mavkeini tiklab oldi. Shu'ba va kushma korxonalar Rossiyalik xaridorlarning talab va xususiyatlarini, xar bir mintaka bozorini va sovdo-sotik sharoitlarini urganish buyicha katta ishlarni amalga oshirdilar.

Kompaniyaning rejalarida Rossiya bozoriga katta axamiyat berilgan. Shu munosabat bilan shu'ba va kushma korxonalar tarmogi barpo kilinib, ularning faoliyat chegarasi va uzaro xamkorlik shakllari belgilandi. Eng muximi – Asaka zavodi ishlab chikarish dasturining asosini joylardagi talab va extiyoj tashkil etib, ilgari eksportga topshiriklar yukoridan tushirilgan bulsa, xozir bu masalada asta-sekinlik bilan teskari okimdan andoza olinyapti. Boshkacha aytganda ishlab chikarish uchun sotuv emas, balki sotuv uchun ishlab chikarish kerak. «Uz DEU avto» KK kompaniyasining shiori – xaridorga u xoxlaganni sotish, aksincha, u xoxlamaganini majburan sotish emas.

Ikkinchi katta yutugimiz – bu servis xizmat kursatishni rivojlantirish siyosatidagi muxim siljishdir. Agar 1997 yili asosiy e'tibor avtomobillarni sotuvga karatilgan bulsa, bu 1998 yili kompaniya tarafidan shu'ba, kushma korxonalar va dillerlik extiyot kismlar bilan ta'minlash, servis xizmatini kengaytirish va mavjudlarini mustaxkamlashga katta e'tibor berildi. Bu masaladagi shior – xaridor bizning mashinani kayerdan sotib olishdan kat'iy nazar uning avtmobili malakali texnik kursatish va zarur extiyot kismlar bilan ta'minlanishiga ishonishi kerak. Bozorlarda, birinchi urinda Rossiyada DAEWOO kompaniyasining yangi modellari paydo bulishi mumkin degan xavotirlar urinsizdir. Birinchidan, bizdagi modellarga aynan uxshash modellar ularda yuk, masalan Lanos modeli Neksiya dan ancha kichik, Niva esa kattarok bulib, yukori klassga yakin. «Uz DEU avto»

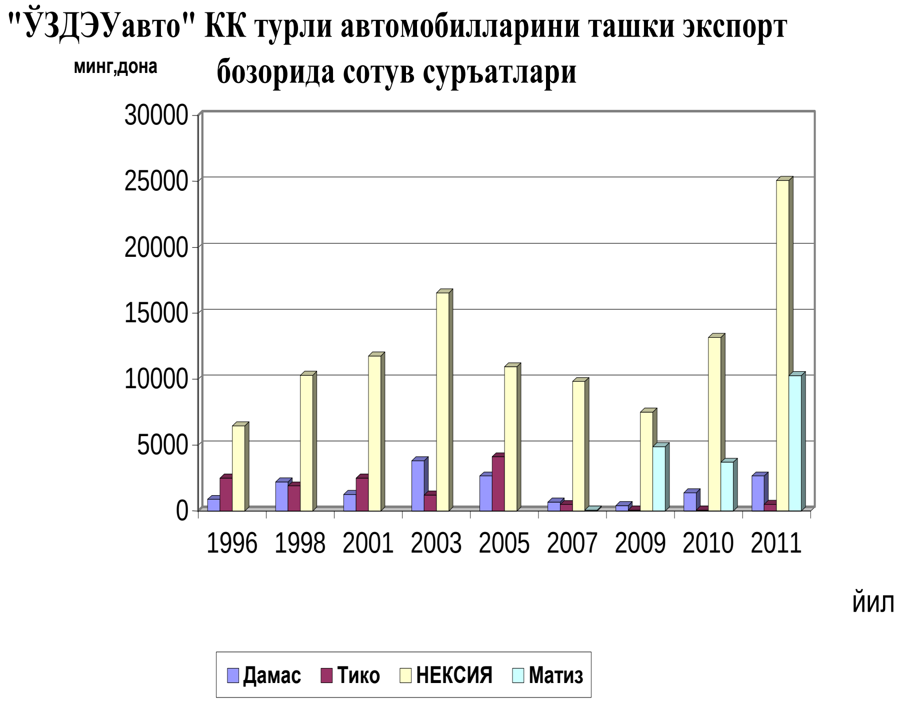
mashinalariga xaridorlar urganishdi, ularni salbiy va ijobiy taraflarini bilishadi. Ikkinchidan, narxlar buyicha bugun Rossiya avtomashinalari bilan bir katordamiz. Bu yogiga xam narxlarning uzgaruvchan siyosatini olib borish niyatimiz bor. «Uz DEU avto» KK uz rivoji va Rossiya bozorlarini egallashda yanada yukori boskichlarga kutarilish imkoniyatiga ega.

2.2.-jadval

1996-2004 yillarda «O'z DEUavto» KK turli avtomobillarini tashki eksport bozorlarida sotuvi sur'atlari[1].

	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2011
Damas	880	2200	1250	3800	2650	680	400	1370	2650
Tiko	2502	1900	2500	1200	4110	490	70	60	500
Neksiya	6450	10300	11750	16550	10938	9823	7501	13160	25077
Matiz						6	4870	3699	10267
Jami:	9832	14400	15500	21550	17698	9946	1241	17002	35659

2.1.-diagramma



Manba: O'zavtosanoat avtomobilsozlik assosiasiyasi 2011yil ma'lumotlari

[1] Узавтосаноат автомобилсозлик ассоциацияси: 2005йил маълумотлари.

«O’z DEU avto» KK ishlab chikargan avtomobillarga bulgan talabni 2010 yilga nisbatan 70% Neksiya modeliga tugri kelib, uning narxi 10-11 ming AKSh dollarni, 0,9% Damas bulib, narxi 6-7 ming AKSh dollar va 0,3% Tiko bulib, narxi 5-6 ming AKSh dollari, 28% Matiz bulib, uning narxi 7-8 ming AKSh dollarni tashkil etadi. Neksiya avtomobiliga talabning bundayligiga sabab – «Opel Kadeltte» modeli asosida barpo etilgan bu modelda Rossiya bozori talablari atroflicha xisobga olinishi, uning ob-xavo sharoitlariga mosligi narxi va texnik kursatkichlaridir.

2.1-diagrammaning taxlilidan kurinib turibdiki, 1998-1999 yillari «O’z DEU avto» KK avtomobillarining ekportga sotuvi ancha kupaygan, 2007-2009 yillari birmuncha pasayish kuzatilmokda. 2011 yilga kelib esa eksport sotuvi yukori darajaga yetgan. «O’z DEU avto» loyixasida korxona loyixaviy kuvvatga chikganda maxsulotning 1/3 kismi ichki bozorga, kolgani chet elga Rossiya Federasiyasi, Markaziy Osiyo, Belarusiya, Afgonistonga yuborilishi rejalashtirilgan. Asosiy umid Rossiyaning amalda cheksiz imkoniyatli bozoriga boglangan, chunki O’zbekiston iksodiyot vazirligi ma’lumotlariga karaganda u bozorda uzbek avtomobillarining 80% gachasi sotilishi kerak.

2.2.-diagramma

Manba; O’zavtosanoat avtomobilsozlik assosiasiyasi 2011 yil ma’lumotlari.

2.2.-jadval

Rossiya bozorlarida eksport kiluvchi avtomobillarni narxiga boglik talabning mikdori[1]

Narxlar toifasi ming dollarda	Sektorning 1999 yilgi tarkibi	1999 kismi %	2011 kismi%.
6 gacha	-Rossiya va Ukrainaning yangi avtomobillari -Eski reeksport kilingan va chet el mashinalari	47	24
6 dan 10gacha	-Yangi Rossiya mashinalari -chet elning eski chapdan boshkariluvchi mashinalari -Reeksport mashinalar	33	45
10 dan 15 gacha	-Rossiyada yigilgan chet el eksport mashinalar -eski chet el mashinalari	10	23
15dan 25 gacha	-Rossiyada yigilgan chet el avtomobillari -yangi va eski chet el mashinalari	8	8
25dan yukori	-yangi chet el mashinalari	2	

2 jadvalni taxlil qilib, aytish mumkin-ki Rossiya bozorlarida eksport kiluvchi avtomobillarni 6 mingacha bulgan narxiga talab 1999 yilga nisbatan 2003 yilda 47 foizdan 24 foizga tushgan, 6 mingdan 10 mingacha bulgan talab aksincha 1999 yilga nisbatan 33% dan 45% ga oshgan. Xudi shu usishni 10 mingdan 15 mingacha bulgan talabda kuzatish mumkin. 1999 yilda 10% dan 2003 yilga kelib 23% oshgani ma’lum. 15 mingdan 25 mingacha bulgan avtomobillarga talab uzgarmagan.

[1] Экономические обозрение/ журнал №5(26) 2003.

Kuyida keltirilgan 3 jadval va 3,4,5 diagrammalardagi ma'lumotlarning taxlili shuni kursatatdiki, O'zbekiston avtomobil sanoatining eksport potensialini rivojlantirish Davlat dasturi sotuv bozorlarini kengaytirib, mamlakatga mablag tushumini kupaytirishga yunaltirilgan. Jadvallardan kurish mumkin-ki, «Uz DEU avto» KK maxsulotlariga yetarli darajada katta talab bulishiga karamay, sotilmay kolgan avtomobillar koldigi xosil bulgan, bu esa zavodning xarajatlarini sustlik bilan koplashga olib keladi. «Uzavtosanoat»ning marketing markazi bosh direktori Xamid Aziz Koriyevning aytishicha «Uz DEU avto» KK ombor uchun ishlamokchi emas, balki kancha sota olsa shuncha avtomobil ishlab chikarmokchi. Bu tugri lekin amalda mavjud xolatga nisbatan xulosa kilish kerak. Chunki yillar davomida respublika tashkarisida sotilayotgan avtomobillarni soni oshib, ichki bozorda esa kamayib bormokda.

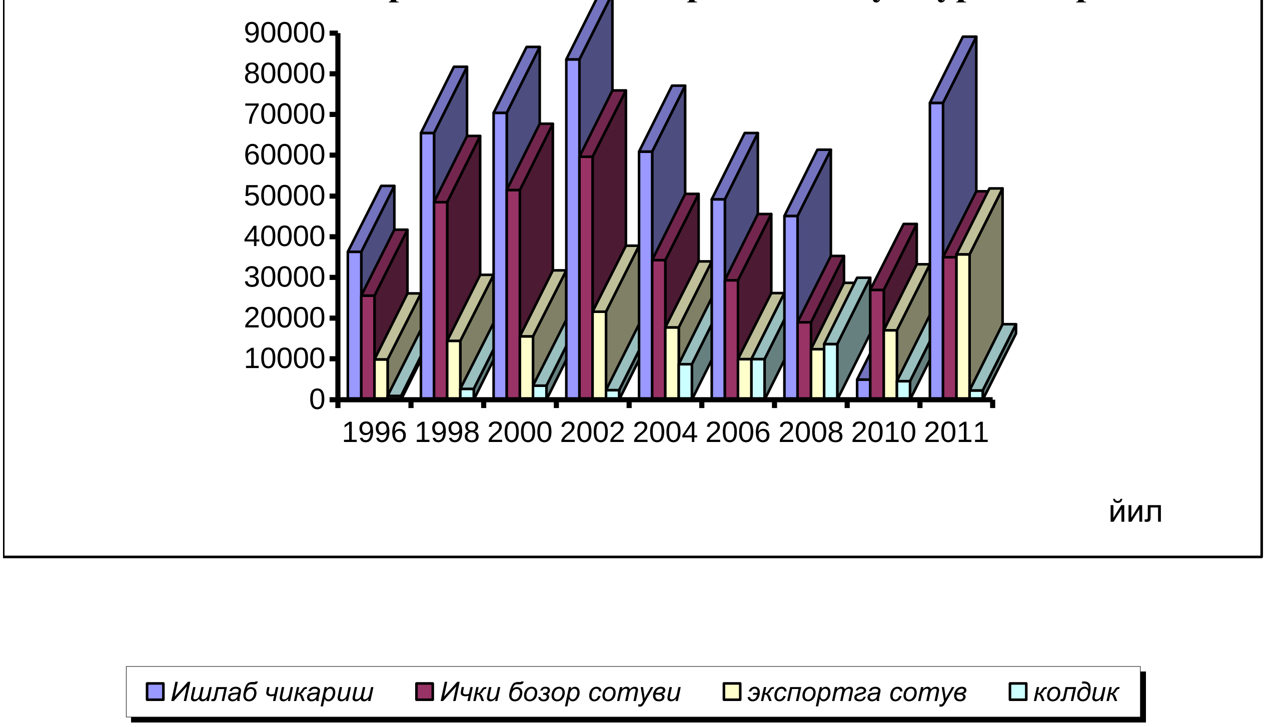
2.3.-jadval

1996-2011 yillarda «O'z DEU avto» kushma korxonasi avtomobillarini ishlab chikarish va sotuv sur'atlari

	O'zbekistonda avtomobillarni ishlab chikarish va sotuvi (dona).								
	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2011
Ishlab chikar.	36265	65500	70400	83521	60865	49190	45108	48478	72860
sotuv	25520	48500	51480	59675	34250	29314	19007	26926	34933
Shu jumla dan eksport	9832	14400	15500	21550	17698	9946	12418	17002	35659
Koldik	913	2600	3420	2296	8719	9930	13683	4550	2268

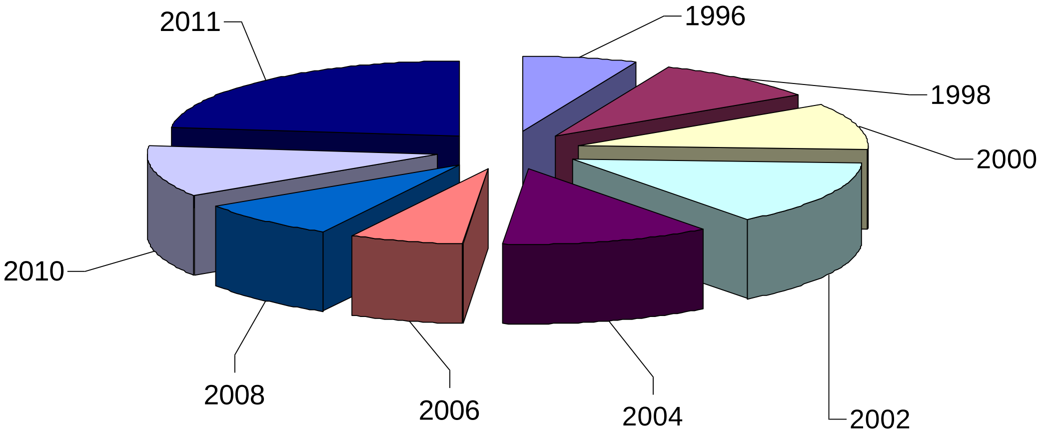
2.3.-diagramma

1996-2011 йилларда "Ўз ДЭУ авто" кушма корхонаси автомобилларини ишлаб чикариш ва сотув суръатлари



Manba: O’zavtosanoat avtomobilsozlik assosiasiyasi 2011 yil ma’lumotlari.

1996-2011 йилларда "Уз ДЭУ авто" кушма корхонаси махсулотларининг экспорти



Manba: O’zavtosanoat avtomobilsozlik assosiasiyasi 2011 yil ma’lumotlari.

O’zbekiston o’z avtomobillarini MDX ning deyarli xamma mamlakatlariga muvaffakiyatli eksport kilayapti. Uzbek avtomobillarini xaridorlari orasida Rossiya, Belarusiya va Kirgiziston oldinda bormokdalar. «Uz DEU avto» ishlab chikargan avtomobillari eksportining 90% Rossiyaga tugri keladi. «Uzavtosanoat» raisi K.Parpiyevning fikricha Rossiya avtobozorida Neksiya, Tiko, Damas va Matizlarga «joy yetarli».[1]

Ekspertlarning fikricha Rossiya avtomobil bozorining yillik sigimi 2004 yilda 2 miln avtomobilga yetgan. Rossiya avtomobil sanoatining ishlab chikarish kuvvati 2002 yilda 1 million avtomobildan oshmagan. Shunday kilib K.Parpiyevning fikricha 1 million avtomobil importiga extiyoji bulgan rossiyalik ishlab chikaruvchilarga 80-90 ming dona uzbek mashinalari xech kanday xavf tugdirmaydi. Xar yili Rossiya avtobozorlariga urtacha 40 mingdan ortik Andijon zavodida ishlab chikarilgan Neksiya, Tiko, Damas va Matiz chikarilib, uzbek avtomobillari Rossiyaga keltirilayotgan chet el avtomobillari orasida birinchi urinni egallaydi. Andijon avtomobillari uzlarining yurish sifati buyicha sobik sovet respublikalarida ishlab chikarilgan avtomobillardan kam emas, salonning kulayligi buyicha ulardan yukori xamdir.

Ma’lumki «DEU» koreys kompaniyasi Rostov-Donda rossiyalik mutaxassislar bilan chiqarayotgan yengil avtomobillardan tejamlirokdir – ular 100 km ga 4,5 litr yokilgi sarflaydi, rostovlik «DEU» lar esa 5,5 litr.

[1] «Халк сузи газетасига берилган интервью, №334(28) , 22 феврал 2003 йил.

2.3.-jadval

«O'z DEU avto» KK oxirgi manzilgacha yetkazib berilgan maxsulotini sotuv xajmi

Oxirgi manzil	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011
Moskva	465	744	1890	3500	4225	1400	2222	2133	3890
Sankt-Peterbur	93	124	690	1800	2250	630	813	996	1685
Yekaterinburg	87	93	220	350	280	1065	1159	1750	3276
Saratov	75	82	124	180	160	620	306	746	1962
Voronej	70	65	155	220	180	0	0	0	0
Ijevsk	62	72	93	124	100	562	594	736	889

2.3. Qo'shma korxonalar va ularning mashinasozlikni rivojlantirishdagi o'rni va roli.

O'zbekistonda avtomobilsozlikni rivojlantirishga respublika rahbariyati, shaxsan Prezident IA.Karimov muntazam ye'tibor berib kelmoqda. Buni Vazirlar Mahkamasi tomonidan birgina 1995-1996-yillarda qabul qilingan qarorlardan ham

bilsa boladi. Jumladan, O'zbekiston Respublikasida chet yel investisiyalarini jalb yetgan holda avtomobil sanoatining ishlab chiqarish bazasini shakllantirish va rivojlantirish maqsadida Vazirlar Mahkamasi 1995-yil 30-mayda «Avtomobillar uchun butlovchi buyumlar ishlab chiqaradigan O'zbekiston— Koreya Qo'shma korxonalarini tashkil yetish to'g'risida» qaror qabul qildi.

Unda O'zbekiston tomonidan «**O'**zavtosanoat» uyushmasi va «**O'**zsanoatqurilish» davlat koforasiyasining «Andijon qurilish zavodi» aksionerlik jamiyati hamda Koreya tomonidan «Dongju yend Ko ltd» kompaniyasi tashkil yetadigan lak-bo'yoq mahsulotlari ishlab chiqaradigan Nizom jamg'armasi 4 million AQSh dollari miqdorida bo'lgan «**O'**z-Dongju Ko» Qo'shma korxonasi, O'zbekiston tomondan «**O'**zavtosanoat» va «**O'**zmashsanoat» uyushmalarining «Andijon zavodi» aksionerlik jamiyati hamda Koreya tomonidan «Tong Xong» Yelektrik o'rindiqlari ishlab chiqaradigan, Nizom jamg'armasi 6,42 million AQSh dollari miqdorida bo'lgan «**O'**z-Tong Xong Ko» Qo'shma korxonasi O'zbekiston tomonidan «**O'**zavtosanoat» uyushmasi va Meliorasiya va suv xo'jaligi vazirligi SANIIRI ilmiy-ishlab chiqarish birlashmasining tajriba-yeksperimental zavodi hamda Koreya tomonidan «Kodam Plastik Ko ltd» kompaniyasi tashkil yetadigan bamperlar va pribor panellari ishlab chiqaradigan, Nizom jamg'armasi 5 million AQSh dollari miqdorida bo'lgan «**O'**z-Kodam Ko» Qo'shma korxonasi tashkil yetilishi ma'qullandi.

Shuningdek, Vazirlar Mahkamasi «**O'**zDEUavto» qo'shma korxonasi ishlab chiqargan avtomobillarni samarali sotish va ularga texnik xizmat ko'rsatishni tashkil yetish maqsadida 1996-yil 3-sentabrda «**O'**zDEUavto» Qo'shma korxonasida avtomobillar ishlab chiqarish, sotish va ularga texnik xizmat ko'rsatishni yanada yaxshilash to'g'risida qaror qabul qildi.

Ushbu qarorda «Mersedes Bens» va «DEU» kompaniyalarining va bosiiqa yirik avtomobil kompaniyalarining mutaxassislarini jalb yetgan holda «**O'**zDEUavto» qo'shma korxonasi avtomobillarini ham mamlakat ichida, ham mamlakat tashqarisida sotish bo'yicha marketing tadqiqotlari markazini tashkil yetish ko'zda tutildi. Ayni chog'da bu markaz «DEU» korporasiyasi bilan

kelishgan holda avtomobil Modellarini yangilashga doir tadbirlar ishlab chiqishi kerakligi nazarda tutildi.

Yuqoridagilardan ko'rinib turibdiki, «**O'**zDEUavto» qo'shma korxonasini to'la quvvat bilan ishga tushirish, ishlab chiqarilgan avtomobillar uchun zarur yehtiyot qismlar tayyorlash, sotish va sotuvdan keyin servis xizmati ko'rsatish, marketing xizmatlarini yo'lga qo'yish choralari ko'rilmoqda.

Shu kunlarda korxonada 4000 ga yaqin ishchi ishlayotgan bo'lsa, yaqin kelajakda taxminan 55-65 ming kishi ishlaydigan yirik avtomobilsozlik markaziga aylanadi.

Bu tarmoq bilan kooperasiya asosida ishlovchi o'nlab korxonalarning tashkil etilishiga olib kelmoqda. Birgina o'tgan yilda 221 ming 400 ta yengil avtomobil, 964 ta avtobus ishlab chiqarildi. Yurtimizda ishlab chiqarilayotgan avtomobillarning xorijiy mamlakatlar bozorlarida raqobatdoshligi ularni eksport qilish ko'lami kengayishiga asos bo'ldi[1].

1999-yil 16-mart kuni Samarqandda ham qalbimizni g'urur nashi-dasidan yentikadigan quvonchli voqyea ro'y berdi. Bu yerda O'zbekistonning yana bir avtomobil zavodi ish boshladi. Qisqa muddatda qad rostlagan mazkur avtomobil zavodi qurilishiga 1995-yili «**O'**zavtosanoat» uyushmasining Turkiyadagi mashhur «Koch xolding» kompaniyasi bilan imzolagan shartnomaga muvofiq kirishilgan yedi.

«SamKochavto» qo'shma korxonasi zavodida yiliga minglab turli rusumdagi qulay va ixcham avtobuslar, turfa xil yuk tashish mashinalarini ishlab chiqarish ko'zda tutilgan Isuzi bilan axmkorlik edi. Xalq xo'jaligining barcha jabhalarida foydalanish mumkin bo'lgan bu mashinalarning ye'tiborli jihati shundaki, ular "Iveko» Italiya-Ispaniya firmasining ixcham konstruksiyalariga asoslangan hamda «Koch xolding» kompaniyasi a'zosi— «Otoyo'l» zavodida yanada takomillashtirilib, O'zbekiston sharoitiga moslashtirildi.

---

[1] Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги "2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади" мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма. – Т.: Иқтисодиёт. - 2012. – 167 бет.

Dastlab butlovchi va yehtiyot qismlarining 25 foizi o’zimizda ishlab chiqarildi. 2000-yildan boshlab bu ko’rsatkich 35 foizga yetishtirildi. Ma’lumki, Asakadagi avtomobil zavodida ham dastlab butlovchi va yehtiyot qismlarining 15 foizi mahalliy korxonalarda tayyorlanar yedi. Hozirga kelib bu ko’rsatkich 85 foizdan oshib ketdi.

Chkalov nomli Toshkent aviasiya ishlab chiqarish birlashmasi, Toshkent traktor zavodi kabi yirik korxonalar hissadorlik jamiyatlariga, **«O’**zqishloqxo’jalik» mashinasozligi yesa **«O’**zqishloqxo’jalik mashinasozlik xolding» — xolding kompaniyasiga aylantirildi.

Hozirgi paytda faqat dunyoning ikki mamlakatida, aniqrog’i AQSh va O’zbekstonda paxtachilik mashinalari va uskunalari to’liq ishlab chiqarilmoqda. Ayni paytda bu yirik korxonalar AQShning «Keys» va «Magnum» korporasiyalari bilan hamkorlik qilib, qishloq xo’jaligini zamonaviy traktorlar bilan ta’minlashga harakat qilmoqdalar.

O’zbekiston ipakchilik va pillachilik texnikalari ishlab chiqaruvchi Markaziy Osiyodagi yagona davlatdir.

XULOSA

Bugungi voqyeaning ma’no-mazmuniga to’g’ri baho beradigan bo’lsak, bu voqyea, avvalambor, yurtimizda tinchlik va osuda hayot hukm surayotganining isbotidir.

Bugungi voqyea O’zbekistonimizning dunyodagi rivojlangan, taraqqiy topgan demokratik davlatlar qatoriga kirish, ular erishgan farovon, erkin va ozod hayot darajasiga yetish, hyech kimdan kam bo’lmasdan yashash uchun qo’yayotgan dastlabki qadamlari, buyuk maqsadlar sari qat’iyat bilan borayotganimizning amaliy tasdiqidir.

Bugungi erishgan yorqin yutuqlarimizning asosiy sharti va garovini barchamiz bizga, O’zbekistonimizga, tanlagan taraqqiyot va islohotlar dasturimizga xorijiy davlatlar, chet el sarmoyadorlarining tobora ortib borayotgan ishonchi va umidi samarasi, deb qabul qilishimiz mumkin.

Hyech shubhasiz, O’zbekiston iqtisodiyotining barqaror ravishda tobora kuchayib borayotgani, uning shiddat va ishonchli qadamlar bilan rivoj topayotgani, yangi texnologiyalarning o’zlashtirilishi, mamlakatimizda o’nlab-yuzlab yangi zamonaviy korxonalarning ishga tushirilayotgani - bularning barchasi, birinchi navbatda, yurtimizga chet el investisiyalarining kirib kelishi, hamkorlarimizning bizga berayotgan ko’magi, yordami natijasidir.

Bir qarashda O’zbekiston mashinasozligi ma’lum bir bosqichni bosib o’tgan, o’z tarixiga ega bo’lgan sohalardan biri. Sobiq sho’rolar davrida o’lkamizda qishloq xo’jaligi mashina-lari ishlab chiqaradigan «Tashselmash», «O’zbekselmash», Toshkent traktor zavodi, Ekskavator zavodi, «Chirchiqselmash» hamda Andijon va boshqa viloyatlarda turli rusumdagi traktorlar ishlab chiqarilar edi. Biroq, aslida ular tom ma’nodagi ish-lab chiqarish quvvatiga va imkoniyatiga ega emas edi.

Sobiq Ittifoqning o’nlab shaharlaridan, chekka-chekkalaridagi turdosh korxonalaridan tayyor qismlar olib kelinib, O’zbekistonda yig’ilar edi, xolos. Bu

O’zbekiston mashinasoz-lik industriyasini rivojlantirishga emas, aksincha uning iqtisodiy qaramligini chuqurlashtirishga xizmat qilar edi.

Yuqorida ta’kidlanganidek haqiqiy o’zbek mashinasozligi mustaqillik mahsuli bo’lib, u 1993 yilning mart oyida «O’zDEU-avto» nomi bilan ro’yxatdan o’tkazilib, Andijon viloyatining Asaka shahridagi priseplar ishlab chiqarish korxonasi negi-zida tashkil qilinishi hamda bu muhim inshoot qurilishining boshlanishi bilan O’zbekistonda avtomobilsozlik sanoatiga asos solindi.

1999 yil 16 mart kuni Samarqandda ham qalbimiz shunday baxt va g’urur nashidasidan entikadigan quvonchli voqyea ro’y berdi. Bu yerda O’zbekistonning yana bir avtomobil zavodi ish boshladi. O’zbekiston Respublikasi Prezidenti Islom Karimov hamda Turkiya Respublikasi Prezidenti Sulaymon Demirel yangi inshootning ochilish marosimida qatnashgani mazkur tadbirga alohida ruh bag’ishladi. Ikki davlat rahbarlari en-digina konveyerdan chiqqan yangi avtobusga dastxat bitdilar.

Qisqa muddatda qad rostlagan mazkur avtomobil zavodi qurilishiga 1995 yili «O’zavtosanoat» uyushmasining Turkiya-dagi mashhur «Koch xolding» kompaniyasi bilan imzolagan shart-nomaga muvofiq kirishilgan edi.

«SamKochavto» qo’shma korxonasi zavodida yiliga minglab turli rusumdagi qulay va ixcham avtobuslar, turfa xil yuk tashish mashinalarini ishlab chiqarish ko’zda tutilgan. Xalq xo’jaligining barcha jabhalarida foydalanish mumkin bo’lgan bu mashinalarning e’tiborli jihati shundaki, ular «Iveko» Italiya-Ispaniya firmasining ixcham konstruksiyalariga asos-langan hamda «Koch xolding» kompaniyasi a’zosi — «Otoyo’l» zavodida yanada takomillashtirilib, O’zbekiston sharoitiga moslashtirildi.

“JV MAN Auto-Uzbekistan” qo‘shma korxonasi 2009-yilning 9-avgust kuni “O‘zavtosanot” hamda Germaniyaning “MAN Truck & Bus AG” kompaniyalari o‘rtasida tuzilgan edi. Hamkorlikning birinchi bosqichida Samarqand avtomobil zavodida (“SamAvto”) “MAN” rusumidagi yuk avtomobillarini yig‘ish yo‘lga

qo‘yildi. 2013 yilda yiliga 3 mingta yuk avtomashina ishlab chiqarish quvvatiga ega bo’lgan yangi kompleksni bunyod etishning ikkinch bosqichi yakunlandi[1].

Shu tariqa O’zbekiston 2012-yilga kelib zamonaviy mashinasozlik industriyasiga yega rivojlangan mamlakatlar qatoridan munosib o’rin oldi.

[1] Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг кўламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш. 2012 йилдаги мамлакатимиз ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг мухим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Махкамасидаги маърузаси. Т.,2013.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO’YHATI

1. Каримов И.А.. Ўзбекистон XXI аср бусағасида: хавфсизликка тахдид, барқарорлик ва ривожланиш кафолатлари. Т.: Шарқ, 1997.
2. Каримов И.А. “Бизнинг бош мақсадимиз – жамиятни демократлаштириш ва янгилаш, мамлакатни модернизация ва ислоҳ этишдир”. Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлис Қонунчилик палатаси ва Сенати қўшма мажлисидаги маърузаси. Халқ сузи, 2005, 29 январ, 20 сон.
3. Каримов И. А. Жаҳон молиявий – иқтисодий инқирози, Ўзбекистон шароитида уни бартараф этишнинг йўллари ва чоралари. – Т.: “Ўзбекистон”, 2009.
4. Каримов И. А. Асосий вазифамиз – Ватанимиз тараққиёти ва халқимиз фаровонлигини янада юксалтиришдир - Т.: “Ўзбекистон”, 2010.
5. Каримов И.А. Бош мақсадимиз – кенг қуламли ислохотлар ва модернизация йўлини қатъият билан давом эттириш. 2012 йилдаги мамлакатимиз ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг мухим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Махкамасидаги маърузаси. Т.,2013.
6. Abirqulov K.N. Iqtisodiy geografiya (Darslik) –T.: TDIU, 2004.
7. Ата – Мирзаев О, Тухлиев Н. Узбекистан: природа, население, хозяйство. – Т.: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси”, 2009.
8. Ахмедов Э. Ўзбекистон шаҳарлари мустақиллик йилларида. – Т.: Абу Али Ибн Сино номидаги тиббиёт нашриёти, 2002.
9. Бозор, пул ва кредит журнали 11-ноярб 2004 йил, 29 бет.
10. Буюк ва муқаддассан, мустақил Ватан–Т.:“O`qituvchi” HMUY, 2011.
11. Давлат статистика қўмитаси Ахборот хизмати.

12. Каримов Н. Инвестицион фаолиятни қимматли қоғозлар орқали молиялаштиришдаги муаммолар ва уларни ҳал этиш йўллари. /Иқтисодиёт ва таълим. 2011 й., 5-сон.
13. Mustaqil O'zbekiston tarixi/ N.Jo'rayev, T. Fayzullayev; tahrir hay'ati A. Sagdullayev, N. Komilov, N. Abduazizova va boshq.; O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Davlat va jamiyat qurilishi akademiyasi, O'zbekistonning yangi tarixi markazi. — To'ldirilgan, qayta nashr. — T.: G'afur G'ulom nomidagi nashriyot-matbaa ijodiy uyi, 2009.
14. Мустақиллик: изоҳли илмий-оммабоп луғат // Муаллифлар: М.Абдуллаев, М.Абдуллаева, Ф.Абдуллаева, Г.Абдураззоқова ва бошқ.; Р.Рўзиев ва Қ.Хоназаров умумий таҳририда. Тўлдирилган учинчи нашри / – Т.: «Шарқ», 2006.
15. Максудова Г.Г Автомобил ишлаб чикариш тармоги самарадорлиги тахлили ва уни ривожлантириш истикболлари («Уз ДЭУ авто» КК мисолида). Магистрлик диссертация, Тошкент, ТГЭУ, 2005.
16. Маматов М. Миллий иқтисодиётга хорижий инвестицияларни жалб қилишнинг назарий асослари./ Иқтисодиёт ва таълим. 2011 йил, 4-сон.
17. Маҳмудов Н.М, Маджидов Ш.А. Инвестицияларни ташкил этиш ва молиялаштириш. Ўқув қўлланма. – Т.: ТДИУ, 2010.
18. Рўзиев А.Н. Марказий Осиё мамлакатлари ижтимоий-иқтисодий географияси Термиз, 2000.
19. Salimov X., Xatamov A., Mamajonov M. O`zbekiston iqtisodiy va ijtimoiy geografiyasi. O`quv qo`llanma. – T.: “Yangi asr avlodi”, 2008.
20. Солиев А.С.Иқтисодий ва ижтимоий географиянинг долзарб масалалари. Т., 1995.
21. Тўхлиев Н. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н. Тўхлиев, Қ.Ҳақбердиев, Ш. Эрматов, Н. Холматов. – Т.: “O`zbekiston milliy ensiklopediyasi” Давлат илмий нашриёти, 2006.
22. Ўзавтосаноат автомобилсозлик ассоциацияси: 2005йил маълумотлари.

23. Ўзбекистон Республикаси: Қисқача маълумотнома (Муаллиф Аҳмедов А.Э.). -2 тўлдирилган нашри. – Т.Ўзбекистон, 1993.
24. Ҳалк сўзи, №334(28) , 22 феврал 2003 йил.
25. Экономическое обозрение №5(89) 2003, № 4(46) август 2004, №1(95) 2005.
26. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Тадбиркорлик субъектлари ҳуқуқий химоя килиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлар туғрисида»ги Фармони. Халқ сўзи, 2005, 16 июн.
27. Ўзбекистон Республикаси Президентининг «Микрофирмалар ва кичик корхоналарни ривожлантириш борасида қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида»ги Фармони. Халқ сўзи, 2005, 21 июн.
28. Ўзбекистон иқтисодиёти асослари. / Н.Тухлиев, К.Ҳақбердиев, Ш.Эрматов, Н.Холматов. –Т.,: «O`zbekiston milliy ensiklopediyasi» Давлат илмий нашриёти, 2006.
29. Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма. – Т.: Иқтисодиёт. - 2012.
30. Ўзбекистон Республикасининг Конституцияси. – Т.: Ўзбекистон, 2010.
31. Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. /№ 3/2011.
32. Қосимов М. Дунё андозаси даражасида ривожланаётган агросаноат. /Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси. № 3/2011.

Самарқанд давлат университети тарих факультети тарих таълим йўналиши «Ўзбекистон тарихи» кафедраси битирувчи Суюнова Нигоранинг «Мустақиллик йилларида Ўзбекистонда машинасозлик саноатининг ривожланиши» мавзусидаги малакавий битирув иши юзасидан

МУЛОХОЗА

Суюнова Нигоранинг малакавий битирув иши Ўзбекистон машинасозлик саноатининг мустақилликнинг дастлабки йилларидан то ҳозиргача бўлган ривожланиш йўлини қамраб олган.

Мазкур иш 2 боб, тегишли фасллар, «Кириш», «Хулоса» қисмларидан иборат. «Кириш»да мавзунинг долзарблиги, тадқиқ этилиши даражаси, тарихий даври, мақсад ва вазифалари, манбалари, илмий-назарий методологик асослари, илмий-амалий аҳамияти ЯДАК талабларига мувофиқ етарли асослаб берилган.

«Ўзбекистон машинасозлик соноати мустақилликнинг дастлабки йилларида» деб номланган биринчи бобда, Ўзбекистон машинсозликдаги вазият, унинг ривожланиш омиллари, бозор иқтисодиётига ўтиш шароитида машинасозлик саноатини ривожлантириш муаммолари ва истиқболлари каби масалалар атрофличи ўрганилиб чиқилган.

Иккинчи боб «Машинасозлик саноатининг ривожланиши» деб номланиб ушбу бобда, битирувчи Ўзбекистоннинг янги замонавий автомобиллар ишлаб чиқарадиган мамлакатга айланиши, «Ўз ДЕУ авто» қўшма корхонасининг экспорт стратегияси, қўшма корхоналар ва уларнинг машинасозликни ривожлантиришдаги ўрни ва роли каби масалалар кўриб чиқилган.

Ишнинг хулосасида тадқиқ этилган масалалар бўйича тегишли мулоҳазалар ва таклифлар келтирилган. Улар ҳам зарур даражада асосланган.

Суюнова Нигорани ушбу тадқиқоти малакавий битирув ишлари олдига қўйилган барча меъёрий талабларга жавоб берганлиги сабабли ҳимоя этишга тавсия этаман.

Илмий раҳбар,
Ўзбекистон тарихи кафедраси
доценти, тарих фанлари номзоди: М.И.Насруллаев

Самарқанд давлат университети тарих факультети тарих таълим йўналиши «Ўзбекистон тарихи» кафедраси битирувчи Суюнова Нигоранинг «Мустақиллик йилларида Ўзбекистонда машинасозлик саноатининг ривожланиши» мавзусидаги малакавий битирув иши

ТАҚРИЗ

Бугун Ўзбекистон дунёдаги энг нуфузли ҳалқаро ташкилотларнинг тенг хуқуқли аъзоси. Бугун Ўзбекистон нафақат минтақада, бутун дунёда тинчлик ташаббускори бўлиб майдонга чиқмоқда. Ер юзидаги бирорта мамлакат мустақилликка эришгач бундай мувоффақиятга эриша олмаган. Ички ва ташқи сиёсатда, ижтимоий-иқтисодий ҳаётда, умуман барча соҳаларда қўлга киритаётган ютуқларимиз дунёни лол қолдираётгани рост. Бу ўринда биргина машинасозлик саноатимизнинг ютуғи Асакада бунёд этилган автомобилсозлик заводини, у ерда ишлаб чиқарилган машиналарнинг довруғи мағрибу-машриққа кетганлигини айтиб ўтиш кифоя Ўзбекистон дунёда автомобил ишлаб чиқарилаётган 28 давлатнинг бирига айланди. Мустақил юртимиз ана шу давлатлар қатори жаҳон айвонидан ўзининг муносиб ўрнини эгаллади. Жаҳон ҳамжамияти вакиллари-ҳалқаро экспертлару мутахассис-олимлар Ўзбекистон эришган бу ютуқни мўжиза деб аташмоқда.

Суюнова Нигоранинг малакавий битирув иши Ўзбекистоннинг ана шу ютуғига бағишланган.

Мазкур битирув ишида тадқиқотчи чинакам илмий-услубий асосга таянган ҳолда бир қатор масалаларни юқори илмий савияда ва холисона таърифлашга ҳаракат қилганини кўриш қийин эмас.

Аниқланган ҳужжатларни, чоп этилган манбаларни таҳлил қилиш, ҳар бир масала бўйича маълумотларни моҳиятини ўрганиш натижасида хулосаларни, илмий мулоҳазаларни баён қилиш ҳам Суюнова Нигоранинг тадқиқотчи сифатида етарли тажрибага ва соғлом сиёсий мавқега эга эканлигини кўрсатмоқда.

Тадқиқ қилинган мавзу ниҳоятда кенг ва уни барча қирраларини битта иш билан таърифлаш мумкин эмас, лекин битирувчи масалаларни тўғри танлаб, чуқур ўрганиб, юқорида зикр этилган мавзуни қониқарли тарзда ёритишга муваффақ бўлган.

Битирув малакавий иши билан танишиш натижасида хулоса қилиш мумкин-ки, уни якунланган илмий иш ҳисоблаб уни ижобий баҳолаб, ЯДАКси олдида ҳимояга тавсия этиш мумкин.

Ўзбекистон тарихи кафедраси
катта ўқитувчиси: **С.И.Шарипов**

Самарқанд давлат университети тарих факультети тарих таълим йўналиши «Ўзбекистон тарихи» кафедраси битирувчи Суюнова Нигоранинг «Мустақиллик йилларида Ўзбекистонда машинасозлик саноатининг ривожланиши» мавзусидаги малакавий битирув иши

ТАҚРИЗ

Бугунги кунда иқтисодиётимизнинг локомотивига айланган машинасозлик ва автомобилсозлик хозирги йилда жадал суръатлар билан ривожланиб бормоқда. Мамлакатлар ва туманлар иқтисодиётининг, умуман халқ хўжалигининг тараққиёт даражаси машинасозликнинг ривожланиш даражасига қараб белгиланади.

Мана шундай илмий тадқиқот ишлар сафига Суюнова Нигора томонидан амалга оширган мазкур малакавий битирув ишини киритиш мумкин.

Ушбу тадқиқот Кириш, 2 бобдан, хулоса қисмдан, 56 бетдан иборат.

Биринчи боб - «Ўзбекистон машинасозлик соноати мустақилликнинг дастлабки йилларида» деб номланиб унда Ўзбекистон машинсозликдаги вазият, унинг ривожланиш омиллари, бозор иқтисодиётига ўтиш шароитида машинасозлик саноатини ривожлантириш муаммолари ва истиқболлари каби масалалар атрофличи ўрганилиб чиқилиб, батафсил баён қилинган

Иккинчи боб «Машинасозлик саноатининг ривожланиш» деб номланиб ушбу бобда, битирувчи Ўзбекистоннинг янги замонавий автомобиллар ишлаб чиқарадиган мамлакатга айланиши, қўшма корхонасининг экспорт стратегиясиа уларнинг машинасозликни ривожлантиришдаги ўрни ва роли каби масалалар кўриб чиқилган.

Хулоса қисмида битирувчи ҳар бир боб бўйича фикр мулохазалар билдирган.

Шуларни инобатга олиб, шуни таъкидлаш лозим, малакавий битирув иши мухим илмий-амалий ахамиятга эга, ундан якин тарихимизнинг олий ўқув юртлари ва ўрта мактабларда фойдаланиш мумкин. Ушбу малакавий битирув ишини ижобий баҳолаб, ҳимоя қилишга тавсия этаман.

ТАТУ Самарқанд филиали
кафедра мудири, доцент: **Мардонов Р.С.**