



Institute for Macroeconomic
and Regional Studies

Makroiqtisodiy va hududiy tadqiqotlar instituti

2022
2023
2024

IYUN
IYUL
AVGUST

Faoliyatning
asosiy
ko'rsatkichlari

Mundarija

Kreativ iqtisodiyot kontekstida hududiy brendingning ahamiyati	2
O'zbekistonda shaharlarning kengayishi hamda uning atrof-muhitga ta'siri	3
Temiryo'l sohasini isloh qilish bo'yicha Yaponiya tajribasi	6
2023-yilning yanvar-iyun oylari oralig'ida iqtisodiy faoliyatning asosiy turlari bo'yicha sanoatning rivojlanish sur'ati	8
Temiryo'l sohasini isloh qilish bo'yicha Xitoy tajribasi	9
Qishloq xo'jaligida dronlardan foydalanish bo'yicha xorijiy tajriba	11
Degradatsiyaga uchragan cho'l-dasht yerlaridan samarali foydalanish imkoniyatlari	12



Hududlar brendingida ijodkorlik muhim o'rin kasb etadi. Sababi mavjud salohiyat rivojlantirish va targ'ibotga muhtoj.

Mintaqaning mashhurligini oshirishda yordam bergan muvaffaqiyatli marketing kampaniyalariga quyidagilarni misol sifatida keltirish mumkin:

Rashmor tog'i - Janubiy Dakotadagi (AQSh) eng diqqatga sazovor manzillardan bo'lib, granit tog'ning bir tomonida AQSHning to'rt nafar prezidenti qiyofasi aks ettirilgan. Yodgorlik yiliga ikki milliondan ortiq sayohatchini jalb qiladi. ONLYLION kampaniyasi doirasida Lion (Fransiya) shahrining ramzi qilib sher ko'rsatilib, dron vositasida shaharning yuqoridan olingan videosi Yevropaning aeroportlari va turli ijtimoiy tarmoqlarda namoyish etilgan.

Shimoliy Irlandiyada mashhur «Taxtlar o'yini» filmida suratga tushgan va bo'ron natijasida qulagan daraxtlardan o'nlab naqshdor eshiklar yasilib, mamlakat bo'ylab o'rnatilgan va «Eshiklar sayohati» deb nomlangan yangi sayyohlik yo'nalishi yaratilgan.

Farer orollarida «Sheepview 360» tashabbusi doirasida tasvirni 360° ko'rsatuvchi kameralar qo'chqorlar ustiga o'rnatilib, orolning videoxaritasi yaratilgan.

O'zbekistonning qator hududlari ham dunyoda o'ziga xos imidjga ega.

Namangan dunyoda "gullar shahri" sifatida o'zini namoyon qilgan va unda har yili gullar festivali o'tkaziladi.

Rishton Farg'ona viloyatining mohir kulol ustalari bilan mashhur bo'lgan qadimiy shahar bo'lib, jahon miqyosida noyob kulolchilik markazi sifatida e'tirof etilgan.

Konigil qishlog'i (Samarqand) o'zining sirti silliq, mustahkam va siyohni oz singdiruvchi noyob ipak qog'ozi bilan tanilgan.

Shunga qaramay mintaqalarning ulkan sayyohlik salohiyati amalga oshmay qolmoqda.

Ko'pchilik **Qizilqum cho'lida** o'z davrining ozuqa zanjirida eng yuqori mavqega ega bo'lgan «Dinozavrlar qirol» qoldiqlari topilganidan bexabar.

Ular hattoki mashhur tiranozavrlardan ham yirikroq bo'lgan. Mazkur turning nomida «Ulughbegsaurus uzbekistanensis» mavjudligi dinozavrlarning mintaqamizga aloqadorligini aks ettiradi va ulardan marketing kampaniyasi sifatida foydalanishga imkon yaratadi, ya'ni Ulughbegsaurus aks etgan hudud logotipini ishlab chiqish, dinozavrlar mavzusidagi ko'ngilochar muassasalar (parklar, muzeylar va boshqalar)ni yaratish lozim. Shu bilan birgalikda, zamonaviy texnologik imkoniyatlardan foydalangan holda dinozavrlar shaklida dronlar shousini va rangli gologrammalar ko'rinishidagi vizual ko'rgazmalarni tashkil qilish mumkin.

Uchqizil suv omboridagi kabi Surxondaryoning go'zal tog' manzaralari mamlakatimizga keluvchilarning e'tiboridan chetda qolmoqda. Bunda «Yodel Ay Hee Hoo» kampaniyasi strategiyasini qo'llash orqali Samarqand va Toshkent aeroportlaridagi infokiosk yonidan o'tayotgan chet ellik sayyohlarni Surxondaryoning qishloqlariga chorlash mumkin, ya'ni qishloqda yashovchi mahalliy aholi vakili qiziquvchilar bilan onlayn suhbatga kirishadi va real vaqt tartibida hudud manzarasini ko'rsatib, ularni bu yerga jalb qiladi. Bu usulni Surxondaryo qishloqlarida etnografik turizmni rivojlantirish yo'lida, sayyohlarni xonadonlarga mehmonga taklif qilish orqali madaniyat bilan tanishtirish uchun qo'llash mumkin.

Buxoro o'ziga xos me'moriy merosi tufayli «Yuz gumbazli shahar» sifatida yanada tanilishi mumkin. Buxoroning eng diqqatga sazovor gumbazli inshootlari orasida «Chor Minor» madrasasi, «Poi Kalon» majmuasi, Mir Arab madrasasi va boshqalarni keltirish mumkin. Yaratilgan imidjni maqsadli auditoriyaga ijodiy usul bilan yetkazilish uchun «Islandiyadan ilhomlangan» kampaniyasi modelini qo'llash mumkin. Buxoro misolida aytilsa, shaharning islom dunyosidagi yuqori ahamiyatini namoyish etuvchi bir qator videoroliklarni suratga olish va samarali kanallar orqali uzatish natijasida shaharga keluvchilar sonini oshirish hamda mazkur manzilni har bir musulmon hayotida kamida bir marta qilishi kerak bo'lgan ziyoratga aylantirish mumkin.



Dunyoda shaharsozlikning turli modellari mavjud bo'lib, shaharlar ikki asosiy usulda - tashqi tomonga kengayish orqali gorizontal yoki yuqoriga o'sish orqali vertikal rivojlanadi. XIX asr oxirida Chikagoda osmono'par binoning qurilishi yangicha me'moriy tasavvurni uyg'otdi va rivojlanish markazida bo'lgan shaharlarning shaklini o'zgartirdi.

Shaharlar kengayishining 3 xil asosiy ssenariysi mavjud bo'lib, ularga ko'ra aholi zichligi kamayishi, o'zgarasligi va ortishi mumkin. Birinchi va ikkinchi ssenariylar odatda shahar hududining yon-atrofga kengayishini ifodalaydi. 3-ssenariy bo'yicha esa shahar vertikal o'sib, aholi zichligi ortib boradi.

Shaharlarning vertikal o'sishi:

- yerdan foydalanishni optimallashtirish;
- infratuzilmalarga kiritiladigan investitsiyalarni qisqartirish;
- shaharlar ichida sayohat vaqtini kamaytirish;
- kishilarning bir joyda jamlanib axborot va bilim almashishini tezlashtirish;
- yanada barqaror shahar rivojlanishini qo'llab-quvvatlashda yordam beradi.

Shu bilan birga, vertikal o'sish bilimiga asoslangan boshqaruv modellarini qo'llashni talab etadi.

O'zbekistonda 2012-2016 yillarda xonadonlar (uy) lar soni 6,6 foizga o'sgan bo'lsa, 2017-2021 yillarda o'sish o'tgan 5 yillikdagidan 3 barobar ortiq (20,3 foiz) bo'ldi. Bu davrda uylar Samarqand, Qashqadaryo, Buxoro viloyatlari va Toshkent shahrida eng ko'p qurilgan.

Tahlil natijalariga ko'ra, 2021-2022 yillarda:

Sardoba, Jondor, Peshku, Xo'jaobod, So'x va Bag'dod tumanlari hamda Navoiy, Jizzax, Zarafshon, Buxoro va Andijon shaharlarida vertikal o'sish eng yuqori bo'lgan.

Respublikaning 77 ta tuman va shaharlarida jami foydalanishga qabul qilingan uy-joylar maydonida ko'p xonadonli uy-joylar maydonining ulushi 30 foizdan kam bo'lgan.

Xususan, Bo'zatov, Kegeyli, Qora'ozak, Bo'ston, Yangiobod, Tomdi, Oltinsoy, Mirzaobod,

Sayxunobod tumanlari hamda G'ozg'on, Shirin va Angren shaharlarida ko'p xonadonli uylar foydalanishga topshirilmagan.

Ijobiy jihatlari bilan bir qatorda, vertikal shaharlar infratuzilma talablari, atrof-muhitga ta'siri va yashash uchun qulaylik nuqtai nazaridan qiyinchiliklarni keltirib chiqarishi mumkin.

Masalan:

Aksariyat hududlarning bosh rejasi ishlab chiqilmagani yoki yakuniga yetkazilmagani. Bosh rejasi bor hududlarda ham yer ajratishning rejaga zid ravishda amalga oshirilishi tartibsiz qurilishlarga sabab bo'lmoqda. Jumladan, 2021-yilda respublikada 814 ta holatda bosh rejaga amal qilinmagani aniqlangan.

Qurilish ishlarining jadallashuvi natijasida yashillik darajasi 2022-yilda 2017-yildagiga nisbatan Toshkent shahrining Shayxontohur tumanida 26 foiz, Yakkasaroy tumanida 23 foiz, Olmazor tumanida 33 foiz, Mirzo Ulug'bek tumanida 18 foizga qisqargan. Bunday holatni respublikaning boshqa hududlari misolida ham kuzatish mumkin. Masalan, tahlil davrida Buxoro shahrining markaziy qismida yashillik darajasi 37 foizga qisqargan.

Yashil hududlarning inson salomatligiga ta'siri bo'yicha olib borilgan tadqiqotlar davomida quyidagi natijalar olingan:

- «JAMA Network Open»da chop etilgan tadqiqot natijalari hiyobonlar, jamoat bog'lari va boshqa yashil maydonlarga keluvchilarning ruhiy salomatligi yaxshilanishini tasdiqladi. Xususan, haftasiga 3-4 marta yashil hududlarda sayr qiluvchilar bir marta yoki undan kam keluvchilarga qaraganda ruhiy salomatlik dorilaridan 33 foiz, qon bosimi dorilaridan 36 foiz va astma dorilaridan 26 foiz kam foydalanishi aniqlandi.

- nature.com saytida e'lon qilingan hisobotga ko'ra, haftada 2 soatni tabiat qo'ynida o'tkazish tashvish yoki depressiyadan xalos bo'lish, yuqori qon bosimi hamda yurak kasalliklari xavfini kamaytirishda yordam beradi.

• Shuningdek, shifokorlar baʼzi dori vositalari oʻrniga tabiatda koʻproq vaqt oʻtkazishni tavsiya qilmoqda. Xususan, Yangi Zelandiyada shifokorlar 1998-yilda yashil maydonda oʻtkazish lozim boʻlgan vaqtni belgilab bergan boʻlsa, Yaponiyada oʻrmon havosidan nafas olish ekoterapiyaning bir shakli sifatida qoʻllanilmoqda.

Urbanizatsiya va qurilish koʻlamining keskin kengayishi tufayli aholi punktlariga tushayotgan ekologik yuklamani kamaytirish maqsadida 2022-2024 yillarda Qoraqalpogʻiston Respublikasi va viloyatlarda 1 278,2 ga maydonda “yashil bogʻlar”, 1 082,34 ga maydonda yangi “yashil jamoat hiyobonlari”ni tashkil etish belgilandi. Shuningdek, davlat oʻrmon fondiga kirmaydigan daraxtlar va butalarning qiymatbaho navlari kesilishiga nisbatan moratoriyning amal qilishi muddatsiz davrga uzaytirildi.

Yuqoridagilardan kelib chiqib, quyidagi taklif va tavsiyalar ishlab chiqildi:

- Turar joy atrofidagi hududlar va umuman shahar boʻyicha har bir kishiga toʻgʻri keluvchi “yashil hudud” maydonining minimal normalarini yangilash va amaliyotga joriy qilish.
- Yangi koʻp xonadonli turar joylarning qurilish ishlarini olib borishda qabul qilingan minimal normalardan kelib chiqib, pudratchiga yashil hududlar barpo etishning majburiy tartibini belgilash.
- Aholi yashash punktlarida ekologik barqarorlikni monitoring qilish maqsadida sunʼiy yoʻldosh tasvirlari orqali hududlar yashilligini baholash amaliyotini joriy etish. Shuningdek, shahar va shaharchalar yashillik indeksini ishlab chiqish lozim.



O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA SHAHARLARNING RIVOJLANISH TENDENSIYALARI

Shaharlarning kengayish ssenariylari



1-ssenariy
shahar hududining eniga kengayishi natijasida aholi zichligi qisqaradi



2-ssenariy
shaharga yangi hududlar qo'shiladi, biroq aholi zichligi o'zgarmaydi



3-ssenariy
shahar bo'yiga o'sib, aholi zichligi ortib boradi

Infrauzilmaga kiritiladigan investitsiyalar hajmi

Vertikal urbanizatsiya – baland binolar qurish orqali shaharlarning yuqoriga o'sishi

Kvartira (uyalar) sonining o'zgarish dinamikasi, %



Uy-joy fondi umumiy maydonining o'zgarish dinamikasi, %



*foydalanishga qabul qilingan yangi ko'p kvartirali uy-joylar maydonining jami yangi uy-joylar maydoniga nisbati

Yuqori vertikal o'sish* kuzatilgan hududlar (2021-2022):

Sardoba t. (94,7%)
Navoiysh. (93,6%)
Jizzax sh. (93,2%)
Jondor t. (92,4%)
Zarafshonsh. (92,1%)
Peshku t. (91,9%)
Buxoro sh. (91,1%)
Xo'jaobod t. (90,9%)
So'xt. (90,6%)
Bog'dod t. (90,3%)
Andijon sh. (90,1%)



77 ta tuman va shaharda vertikal o'sish ko'rsatkichi 30 foizdan kam bo'lgan.

Vertikal o'sish kuzatilmagan tuman va shaharlar (2021-2022):

Bo'zatov, Kegeyli, Qoraov'zak, Bo'ston, Yangiobod, Tomdi, Oltinsoy, Mirzaobod, Sayxunobod tumanlari va G'ozg'on, Angren, Shirin shaharlari



Urbanizatsiya va qurilish ko'lamining keskin ortishi tufayli aholi punktlariga tushayotgan ekologik yuklama ortib bormoqda!

Toshkent shahrining 2014-2022 yillardagi yashillik xaritasi

2017-2022 yillarda yashillik darajasi Toshkent shahrining Olmazor tumanida 33%ga, Shayxontohur tumanida 26%ga, Yakkasaroy tumanida 23%ga, Mirzo Ulug'bek tumanida 18%ga qisqargan.



Izoh: Ranglar normallashtirilgan nisbiy vegetatsiya (NDVI) indeksini anglatadi. Hisob-kitoblar har yilning iyul oyida olingan sun'iy yo'ldosh tasvirlari asosida bajarilgan.



Yaponiya temiryo'l tizimi dunyodagi eng ilg'or tizimlardan biri bo'lib, uning umumiy uzunligi 30625 kilometrni tashkil etadi. Temiryo'l transporti Yaponiyaning transport tizimi va iqtisodiyotida muhim o'rin tutadi. Ichki yo'lovchi tashuvlarining 25 foizi, ichki yuk tashuvlarining 10 foizi temiryo'l hissasiga to'g'ri keladi. Umuman olganda, Yaponiya tezyurar temiryo'l magistrallari orqali tashuvlar hajmi bo'yicha dunyoda ikkinchi o'rinda turadi.

Yaponiya temiryo'l tizimida 8 ta xususiy kompaniyadan iborat bo'lgan «Japan Railways» (JR Group) kompaniyalar guruhi faoliyat yuritadi. Undan boshqa xususiy temiryo'l kompaniyalari ham mavjud.

JR Group Yaponiya temiryo'l tarmog'ining asosini tashkil qiladi. Shaharlararo (shu jumladan tezyurar liniyalar) va shahar atrofidagi temiryo'l harakatining katta qismi JR Group ulushiga to'g'ri keladi. Ushbu kompaniyalar guruhi 1987-yilda davlatga qarashli Yaponiya milliy temir yo'llari (JNR) ni o'zgartirish orqali tashkil etilgan.

Yaponiyada temir yo'llarning bunday ko'rsatkichlari temiryo'l sohasiga xususiy kapitalni jalb qilish imkonini bergan islohotlar natijasidir. Islohotlar boshlanishidan oldin bu sohada bir qancha tizimli muammolar yuzaga kelgani sababli sohaning rentabelligi 0 dan past bo'lgan:

1. Hukumat va siyosatchilar JNR boshqaruviga aralashardi. Masalan, ular foyda keltirmaydigan yangi yo'nalishlarni qurishga salbiy munosabatda bo'lgan.
2. JNR ma'muriyati mustaqil bo'lmagan. Masalan, byudjet, xodimlar va ish haqi parlament yoki Vazirlar mahkamasi tomonidan belgilab qo'yilgan.
3. Boshqaruv standartlashtirilgan. Tariflar, ish jadvali va stansiyalarning joylashuvi kabi asosiy masalalar markazlashgan holda hal qilingan, mahalliy sharoit va talablar hisobga olinmagan.
4. Rahbarlar va kasaba uyushmalari o'rtasida muvofiqlashuv bo'lmagan. Kasaba uyushmalari kompaniyaning xarajatlaridan bexabar bo'lgani sababli kompaniya uchun keyingi oqibatlarni hisobga olmasdan imtiyozlar talab qilgan.

5. Tashkilotning kattaligi sababli uni samarali boshqarish imkoni bo'lmagan.

6. Rahbarlar va xodimlar raqobat to'g'risida yetarli ma'lumotga ega bo'lmagan, chunki bunday tizim mavjud emasdi.

Yaponiyaning temiryo'l sohasidagi islohotlari quyidagi asosiy yo'nalishlarni o'z ichiga oldi:

Sohada raqobat joriy etildi. Birinchidan, milliy kompaniyani bir nechta xususiy kompaniyaga bo'lish, ikkinchidan, boshqa transport turlarining parallel rivojlanishi, uchinchidan, narxlash orqali sohada raqobat yaratildi. Natijada temiryo'l kompaniyalari rentabellikni oshirish uchun yetarli motivatsiyaga ega bo'ldi.

Ortiqcha xodimlar qisqartirildi. Ortiqcha xodimlar (277 ming kishi) muammosini hal qilish uchun hukumat turli sektorlarning bandlik masalasiga faol hissa qo'shishi to'g'risida maxsus qonun qabul qildi. Natijada 203 ming kishi yangi temiryo'l korxonalarida ish bilan ta'minlandi, qolganlari ish joyini o'zgartirdi yoki nafaqaga chiqdi.

Bundan tashqari, **funksiyalar va operativ javobgarlikni aniq belgilash joriy etildi.** Bu temir yo'lning uzluksiz, samarali va xavfsiz ishlashiga yordam berdi.

Affillangan biznesni rivojlantirishga turtki berildi. Yo'lovchi tashish kompaniyalari o'z bozor segmentini rivojlantirishga turtki bo'lganligi sababli ular affillangan biznes bilan shug'ullanib, stansiyalar va ularning atrofidagi bo'sh joydan faol foydalana boshladi. Xususan, yirik temiryo'l vokzallari yaqinida joylashgan mehmonxonalar, ko'chmas mulkni rivojlantirish loyihalari, jumladan, tijorat va turar joylarni rivojlantirish loyihalarini amalga oshirib, qo'shimcha daromad ola boshladi.

Sohani isloh qilish natijasida tashuvlar hajmi va unumdorligi oshdi. Bu esa ushbu islohotlarni ancha muvaffaqiyatli, deb hisoblash imkonini beradi. Misol uchun, agar 1987-yilda Yaponiya temir yo'llari 7,4 milliard yo'lovchini tashigan bo'lsa, 1991-yilga kelib, bu ko'rsatkich 8,7 milliard yo'lovchigacha (o'sish 17,5 foizga), 2019-yilda esa 25,1 milliard yo'lovchigacha (o'sish 3 barobardan ko'proq) oshdi.

Amalga oshirilgan islohotlar natijasida Yaponiya temir yo'llari markaziy hukumat tomonidan subsidiyalarga amalda muhtoj emas. Taqqoslash uchun: 2016-2017 yillarda Buyuk Britaniya hukumati milliy temir yo'llariga 4,2 milliard funt sterling miqdorida subsidiya ajratdi va 5,7 milliard funt sterling kredit berdi.

O'zbekiston uchun xulosalar

Temiryo'l transporti sohasida temiryo'l infratuzilmasini yaxshilash, yangi liniyalarni qurish va mavjudlarini modernizatsiya qilish, yuk va yo'lovchi vagonlari parkini yangilash uchun sharoit va rag'batlantirish tizimini yaratish, transportda, shu jumladan vokzalga yondosh hududlar va stansiyalarda xizmatlarni tubdan o'zgartirish uchun DXSh tamoyillarini joriy etish maqsadga muvofiq.

Shuningdek, xususiy kapitalni bir yo'lli uchastkalar bo'ylab ikkinchi yo'llarni qurishga, yangi va mavjud saralash stansiyalari va kirish yo'llarini modernizatsiya qilishga jalb etish mumkin.

DXShni davlat tomonidan qo'llab-quvvatlash nafaqat aktivlarni berish, dastlabki investitsiyalar va uzoq muddatli xizmat ko'rsatish shartnomalari ko'rinishida emas, balki soliq imtiyozlari shaklida ham bo'lishi mumkin. Temiryo'l transporti sohasida DXShning odatiy bitimi bu aeroportgacha temiryo'l tarmog'ini qurish yoki shahardagi temir yo'llarni aeroportgacha yetkazish va undan foydalanish hisoblanadi. Hukumat yer bilan ta'minlashi mumkin, xususiy operator esa DXSh shartnomasining amal qilish muddati davomida yo'lni quradi, xizmat ko'rsatadi va tegishli xavf-xatarlarni o'z zimmasiga oladi.





2023-yilning yanvar-iyun oylari oralig'ida iqtisodiy faoliyatning asosiy turlari bo'yicha sanoatning rivojlanish sur'ati

o'qish vaqti
47 soniya

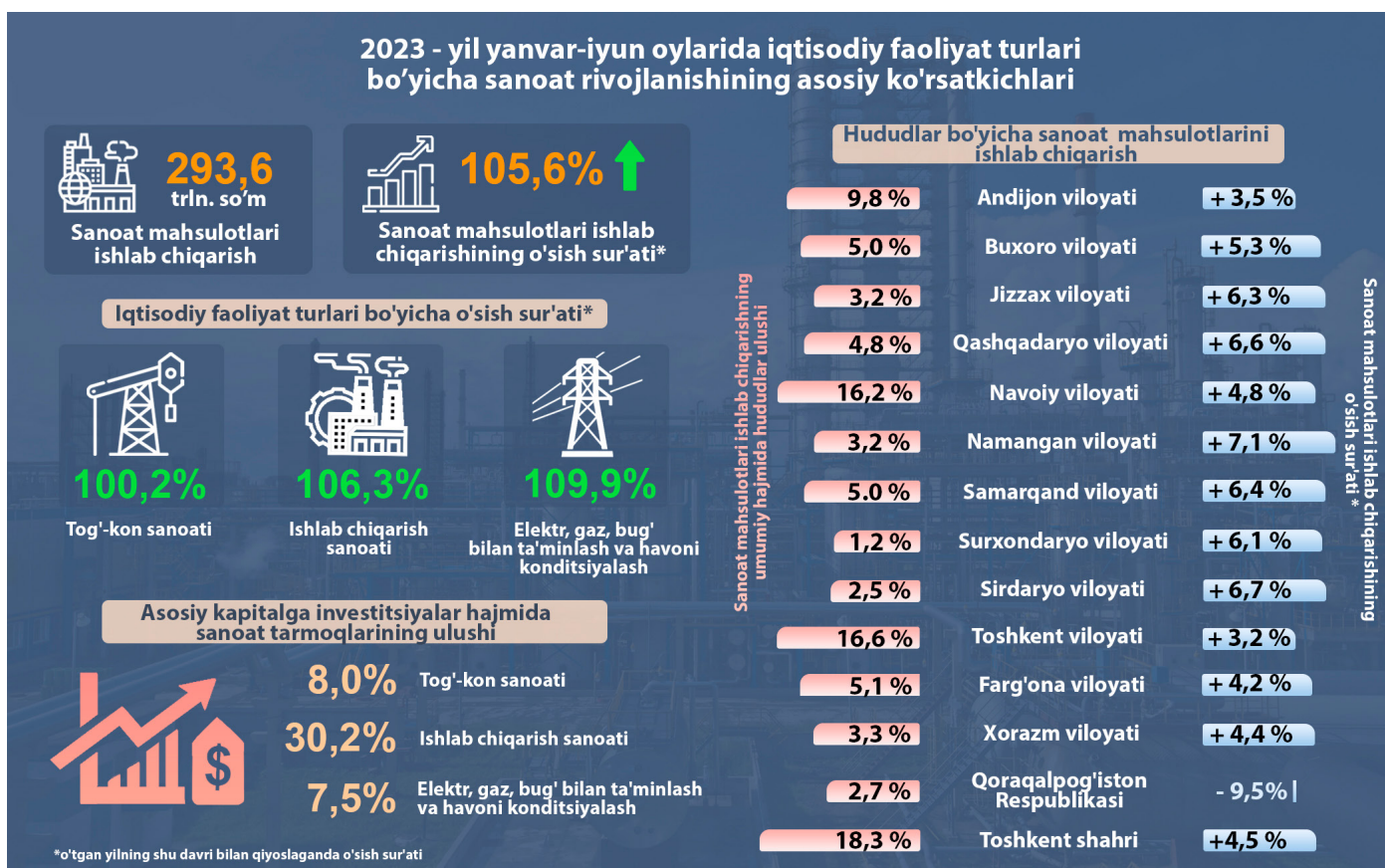
2023-yilning birinchi yarmida O'zbekistonda o'tgan yilning shu davri bilan taqqoslaganda sanoat mahsulotlarini ishlab chiqarishda ijobiy natijalarga erishildi.

Sanoat mahsulotlarini ishlab chiqarishning umumiy hajmi 5,6 foizga oshdi va 293,6 trln. so'mga yetdi. Jumladan, ishlab chiqarish sanoatidagi o'sish 6,3 foizni, elektr energiyasi, tabiiy gaz va bug' bilan ta'minlash, havoni konditsiyalash kabi tarmoqlardagi o'sish 9,9 foizni tashkil etdi.

Sanoat mahsulotlarini ishlab chiqarishda O'zbekistonning barcha viloyatlarida ijobiy natija kuzatilmoqda. Bunda hududlarning sanoat tarmog'i tarkibida kattagina ulushni tashkil etgan ishlab chiqarish sanoati o'sishning asosiy drayveri bo'ldi.

Neftni qayta ishlash, to'qimachilik mahsulotlarini ishlab chiqarish, avtomobilsozlik sanoati va metallga ishlov berish tarmoqlarida alohida mahsulot turlarini ishlab chiqarishda faol o'sish kuzatildi.

2023-yilning yanvar-iyun oylari oralig'ida asosiy kapitalga kiritilgan investitsiyalar hajmida sanoat tarmog'ining ulushi ortdi. Iqtisodiyotga kiritilgan investitsiyalarning umumiy hajmida eng ko'p ulush (30,2 foiz) ishlab chiqarish sanoatining hissasiga to'g'ri keldi. Xususan, investitsiyalarning 8,0 foizi tog'-kon sanoati, 7,5 foizi tabiiy gaz va bug' yetkazib berish, havo namligini bir xilda saqlash kabi sohalarga to'g'ri keldi.





1949-yilda Xitoyda urushlar tufayli 22000 km uzunlikdagi yomon holatda bo'lgan va shikastlangan temir yo'llar bor edi xolos. Uning 1000 kilometrdan kamrog'i ikki izli bo'lib, elektrlashtirilgan temir yo'llar deyarli yo'q edi.

Xitoy hukumati shu choqqa qadar mamlakatning temir yo'l tarmog'ini besh barobardan ziyod kengaytirdi va temiryo'l sohasining sifat va salohiyatini sezilarli darajada o'zgartirdi.

Xususan, poyezdlar yuqori tezlikda harakatlanishi mumkin bo'lgan tarmoq sezilarli darajada kengaytirildi va bugungi kunda Xitoy bunday magistrallarning uzunligi bo'yicha dunyoda birinchi o'rinni mustahkam egallab turibdi.

Xitoyda amalga oshirilgan temiryo'l islohotini tarmoqni kengaytirishga qaratilgan davlat dasturi asosidagi markazlashgan boshqaruv va moliyalashtirish hisobiga ish sifati va tarmoq samaradorligini ortishiga o'ziga xos misol sifatida keltirish mumkin. Shunday qilib, Xitoyda amalga oshirilgan islohotning asosiy farqli jihati bu davlat sektorining yetakchi rolidir.

Tarmoq 2013-yilgacha temiryo'l sohasi strategiyasi va siyosatini belgilagan Aloqa yo'llari vazirligi tomonidan nazorat qilingan. 2013-yilda Davlat kengashi ushbu vazirlikni tarqatib yubordi hamda strategik va tartibga solish funksiyalarini tijorat vazifalaridan ajratdi. Islohotdan keyin ham xususiy sektorning jalb etilishidan umumiy rivojlanish maqsadlariga erishish uchun yordamchi vosita sifatida foydalanib kelinmoqda.

Ta'kidlash joizki, islohotlar boshlanishidan oldin sohada bir qator tizimli muammolar mavjudligi tufayli tarmoq zarar ko'rardi.

1. Temiryo'l sohasidagi qarzlar miqdori. 2013-yilning III-choragi yakunlariga ko'ra, qarz miqdori o'z kapitaliga nisbati 76 foizni tashkil etdi (2021-yilning III-choragida ushbu ko'rsatkich 50 foizgacha qisqardi).

2. Firibgarlik bilan bog'liq muammolar. Misol uchun, sobiq temiryo'l vaziri Lyu Chijitszyun 2012-yilda pora olgani uchun vazifasidan ozod etildi. «Sinxua» axborot agentligining xabar berishicha, u o'z mansabidan foydalanib,

investitsiya kompaniyasi raisiga juda katta miqdorda noqonuniy daromad olishda yordam bergan.

3. Sohaning past samaradorligi. Sohada ish standartlarining bajarilmasligi hamda xizmatlarning past sifatda ko'rsatilishi tez-tez kuzatilgan.

Islohotlarning asosiy yo'nalishlari:

Boshqaruvchi tashkilotlar o'rtasida funksiyalar va mas'uliyat aniq taqsimlandi:

· Transport sohasini rejalashtirish va rivojlantirish uchun javobgarlik Transport vazirligi zimmasiga yuklandi.

· Davlat temiryo'l boshqarmasi - texnik va xavfsizlik standartlarini qabul qilish va ularga rioya etilishini nazorat qilish uchun javobgar etib belgilandi.

· Xitoy temiryo'l korporatsiyasi - temir yo'lning tijorat ekspluatatsiyasi uchun mas'ul bo'ldi.

- Poyezdlarning ishlashi va mintaqadagi infratuzilmaning holatini nazorat qilish uchun 18 ta hududiy temiryo'l boshqarmasi javobgar etib belgilandi.

Samaradorlikning ortishi. Hukumat tomonidan temir yo'llarning ishlash standartlarini qat'iylashtirish va xizmat ko'rsatish sifatini oshirish orqali ularning samaradorligini oshirishga qaratilgan qator chora-tadbirlar qabul qilindi.

Sohada raqobat muhitining yuzaga kelishi. Bugungi kunda temiryo'l sohasida bir qator kompaniyalar, jumladan Hochtief, China Communications Construction, CRRC va Transwind Infrastructures faoliyat yuritadi.

Xususiy kapitalning jalb qilinishi. Xitoy xususiy kompaniyalarga temiryo'l infratuzilmasiga sarmoya kiritish va o'z poyezdlaridan foydalanish uchun imkoniyat yaratdi[6]. Shu bilan bir qatorda, 2022-yilda Xitoy birinchi xususiy tezyurar temiryo'l loyihasini ishga tushirdi. 44,9 milliard yuan (7,1 milliard dollar) qiymatga ega bo'lgan loyiha 51 foizi xususiy sektorning ulushi bo'lgan davlat-xususiy sheriklik modeli asosida ishlab chiqildi.

Xulosa qilib aytganda, 2013-yilda Xitoyda temiryol sohasida amalga oshirilgan islohotlar natijasida past samaradorlik va yuqori darajadagi qarz miqdori kabi tizimli muammolar bartaraf etildi, shuningdek, sanoatning raqobat muhitida ishlashga o'tishi va xususiy kapitalni jalb qilish uchun asos yaratildi.





Agrodronlarning dunyo bozori o'sishda davom etmoqda. GlobalData ma'lumotlariga ko'ra, 2015-2021 yillar oralig'ida qishloq xo'jaligi dronlari bilan bog'liq patentlar soni 14 baravar oshgan. 2022-yil oxirida dronlar bozorining 11 foizi qishloq xo'jaligining ulushiga to'g'ri keldi. FactMR tahlil agentligining hisob-kitoblariga ko'ra, 2033-yilga borganda agrodronlar bozori 4 barobar kengayadi va 14 milliard dollarga yetadi.

Qishloq xo'jaligida agrodronlardan foydalanishning asosiy afzalliklari:

- dalalar kuzatib boriladi va o'rganib chiqiladi;
- dalalarga ishlov beriladi;
- ekin ekiladi;
- hosil miqdori aniqlanadi;
- hosildorlikni oshirish foydalaniladi.

Tahlil jarayonida ba'zi mamlakatlarning qishloq xo'jaligida dronlardan foydalanishni kengaytirish bo'yicha tajribasi ko'rib chiqildi.

Yaponiyada qariyb 5 million gektar ekin maydonlari mavjud. Bugungi kunda ushbu yerlarning 20 foizdan ortig'ida zararkunandalar, o'simlik kasalliklari va begona o'tlarga qarshi kurashda dronlardan foydalaniladi. Mamlakatda dronlardan xavfsiz foydalanish uchun operatorlarga litsenziya berishning maxsus qoida va tizimi amal qiladi, ya'ni yagona tartib-qoida o'rnatilgan.

Bu fermerlarga o'z fermasida ushbu texnologiyadan bimalol foydalanish imkonini beradi. Yaponiya Qishloq, o'rmon va baliqchilik vazirligining hisobotiga ko'ra, 2023-yil oxirida mamlakatdagi qishloq xo'jaligi dronlari bozori hajmi 13,6 milliard iyenaga (taxminan 125 million AQSh dollari) yetadi.

Polsha qishloq xo'jaligi, oziq-ovqat va qishloq ishlari vazirligi ma'lumotlariga ko'ra, dronlardan foydalanish tarmoq hosildorligining 5 foizgacha o'sishiga va har yili iqtisodiy qiymatining 2,5 milliard yevroga qo'shimcha ortishiga olib kelishi mumkin. 2015-yilda Polsha Fuqaro aviatsiyasi boshqarmasi (CAA) dron operatorlari uchun birinchi qoidalar to'plamini joriy etdi. Ushbu qoidalar dronlardan foydalanish uchun minimal talablarni, shu jumladan operatorlarga har qanday tijorat dron parvozlari uchun CAA ruxsatini olish uchun talablarini belgilaydi. Keyinchalik CAA ushbu qoidalarni 2017- va 2021-yillarda yangiladi.

O'zbekiston qishloq xo'jaligida dronlardan foydalanish sohada hosildorlikni oshirish, hosil sifatini yaxshilash, atrof-muhitga salbiy ta'sirni kamaytirish, shuningdek, yoshlarni qishloq xo'jaligiga jalb qilish uchun qo'shimcha imkoniyatlar yaratadi.





Atrof-muhitni yaxshilash va qo'shimcha iqtisodiy o'sishni ta'minlash yo'llaridan biri degradatsiyaga uchragan cho'l-dasht yerlarini tiklash hamda ularni xo'jalik muomalasiga kiritishdir.

O'zbekistonda o'rmon fondi yerlarining degradatsiyaga uchragan qismi cho'l-dasht zonalarida (8,7 mln. gektar) joylashgan. Bu yerlarda cho'llanish indeksi yuqori va kam yog'ingarchilik yashil qoplarning qisqarishi, cho'l hayvonlarining nobud bo'lishi va chang-to'zon ko'tarilishi kabi ekologik muammolarga olib kelmoqda.

Bunday yerlarni tiklash uchun ko'p mamlakatlarda fitomelioratsiya usuli qo'llaniladi. Bu usul o'sha yerga xos bo'lgan o'simlik va buta turlarini to'g'ri tanlashga asoslangan.

Qora saksovul, cherkez va selin hamda qandim O'zbekistonning cho'l-dasht maydonlari uchun mos keladigan fitomeliorant o'simliklardir. Ular Surxondaryo viloyatining Jarqo'rg'on va Termiz tumanlaridagi qumli va qumloq tuproqli dala sharoitida sinovdan o'tkazilgan.

Yaxshi samara bergan tajriba natijalari bunday amaliyotni Navoiy, Buxoro, Xorazm viloyatlari hamda Qoraqalpog'iston Respublikasining cho'l-dasht hududlarida qo'llash mumkinligini ko'rsatdi.

MHTI ekspertlarining dastlabki hisob-kitoblariga ko'ra, cho'l-dasht zonalariga saksovul (ozuqa hosildorligi gektariga 57 sentner) qandim (gektariga 18 sentner) cherkez ekish orqali degradatsiyaga uchragan 5 mln. gektar yerni qayta tiklash imkoniyati mavjud.

Bu esa ushbu maydonlarda qo'y-echki boqiladigan 5 mingta otarchilik chorva fermalarini tashkil qilish imkonini beradi. Buning natijasida mayda shoxli chorva mollari soni qo'shimcha 3 mln. boshga ortadi va 100 mingta yangi ish o'рни yaratiladi.

Shuningdek, 1 gektar saksovulzordan o'rtacha 10 tonnagacha quruq yog'och massasini olish mumkin. Bu esa otarchilik chorva xo'jaliklariga quruq yog'och massasini yig'ib olish va qish mavsumida o'zini o'tin bilan ta'minlash imkonini beradi.

O'rta hisobda 100 gektar cho'l-dasht maydonining ozuqa birligi 20-30 bosh yirik shoxli qoramol yoki 60-90 bosh mayda shoxli mol (qo'y va echki) uchun yetarli. Biroq cho'l-dasht maydonlarining meliorativ holatini yaxshilash, almashlab foydalanish uchun 300-350 gektar maydonda 100 bosh mayda shoxli molni navbatma navbat o'tlatish mumkin. (Bunda bir o'tlatilgan maydonga o'zini tabiiy tiklashi uchun 2 yil dam beriladi).

Umuman olganda, taqiqot natijalari quyidagilarni ko'rsatadi:

1. Tuproqning yuqori qatlamida chang-to'zon paydo bo'lishining oldini olish bu cho'l-dasht yerlarini qayta tiklashning ekologik samarasi.
2. Yangi ish o'rinlarini yaratish, mebel ishlab chiqarish uchun sifatli yog'och xom ashyosini olish, yog'och chiqindilaridan o'tin sifatida foydalanish bu cho'l-dasht yerlarini qayta tiklashning iqtisodiy samarasi. ■



INSTITUT JAMOASI



