

QO‘QON DAVLAT
PEDAGOGIKA INSTITUTI
ILMIY XABARLARI
(2025-yil 3-son)



IJTIMOIIY FANLAR
SOCIAL STUDIES

O‘ZBEKISTONDA AVTOMOBILSOZLIK SANOATINI RIVOJLANISHI: TARIX VA HOZIRGI ZAMON

Taylyaqova Feruzaxon Sultanovna

Andijon davlat texnika instituti

“Tillar va gumanitar fanlar”

kafedrasi katta o‘qituvchisi

Vaxobov Fazliddin Mirodiljon o‘g‘li

1-kurs TMJ yo‘nalishi talabasi

ANNOTATSIYA. Ushbu maqolada O‘zbekistonda avtomobilsozlik sanoatini rivojlanish tarixi haqidagi ma’lumotlar berilgan. Unda mustaqillikning dastlabki yillaridan bugungi kunga qadar sanoatning ushbu sohasidagi o‘zgarishlar faktik materiallar asosida taxlil etilgan.

Kalit so‘zlar: Avtomobilsozlik sanoati, mehnat resurslari, transport vositalari, mashinasozlik, korxona, texnologiyalar, kadolar, injener, konstruktor

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УЗБЕКИСТАНЕ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

АННОТАЦИЯ. В данной статье отражена информация об истории развитие автомобильной промышленности в Узбекистана. На фактического материалы анализируется изменения в области автомобилостроения, с первых лет независимости до наших дней.

Ключевые слова: Автомобилостроение, трудовые ресурсы, транспортные средство, технология, кадры, инженер, конструктор,

DEVELOPMENT OF THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN UZBEKISTAN: HISTORY AND PRESENT DAY

ABSTRACT. This article provides information on the history of development of the automotive industry in Uzbekistan. It analyzes the changes in this area of industry from the first years of independence to the present day on the basis of factual materials.

Keywords: Automotive industry, labor resources, vehicles, machinery, enterprisetchnology, cadres, engineer, designer.

KIRISH. XX asrning 80-yillari oxirlarida sobiq SSSRda iqtisodiy, ijtimoiy-siyosiy inqiroz jarayoni kuchaydi. Necha yillar davomida hal etilmagan qator muammolar oxir-oqibat ijtimoiy larzalarga, milliy nizolarga olib keldi.

Bunday salbiy holatlar O‘zbekistonni ham chetlab o‘tmadi. Farg‘ona voqealari bunga yaqqol misol. O‘zbekistonda, xususan Farg‘ona vodiysidagi inqiroz sabablari asosan quyidagilardan iborat edi:

- aholining og‘ir ijtimoiy –iqtisodiy ahvoli;
- ishsizlik, ish o‘rinlarining kamligi, ya’ni ortiqcha ishchi kuchining ko‘payib borishi;
- yoshlar va ularning ishga joylashtirish masalasi jiddiy o‘ylab ko‘rilmaganligi.

Bunday sharoitda aholini ijtimoiy muhofaza qilish va iqtisodiyotni tubdan isloh etish prinsipial masalaga aylandi. O‘zbekistonda aholini ish bilan ta’minlash imkoniyatini beruvchi elektrotexnika, asbobsozlik, radiotexnika kabi tarmoqlarni rivojlantirish hamda avtomobilsozlik sanoatini barpo etish zaruriyati ortdi [1].

O‘zbekistonda avtomobilsozlik sanoatini barpo etilishi esa o‘z o‘rnida qator ushbu muammolarni hal etish imkoniyatini berar edi. Bunday sanoat tarmog‘ini rivoji respublikadagi ishsizlikni oldini olish bilan birga odamlarni turmush darajasini yaxshilashga xizmat qilar edi.

Qolaversa, avtomobilsozlik sanoatini barpo etish sobiq SSSR davrida respublika iqtisodiyotini bir yoqlama, haddan tashqari nomaqbul ixtisoslashtirilishi natijasida yuzaga kelgan agrar iqtisodiyotni ustivor holatiga chek qo‘yib, sanoatlashgan iqtisodiyotga o‘tishdagi muhim qadam hisoblanar edi.

O‘zbekistonda avtomobilsozlik sanoatini barpo etish uchun imkoniyatlar ham mavjud bo‘lib, ortiqcha ishchi kuchi bilan birga faoliyati to‘xtagan qator korxonalardan shu maqsadda foydalanish mumkin bo‘lgan.

Juda ham uzoq vaqt insonlarning mavjud ehtiyojlarini emas, sobiq ittifoq mafkurasi ehtiyojini qondirib kelgan, nihoyat, aniq hayotiy ehtiyojlarni hal etuvchi rasional, puxta o‘ylangan bo‘lishi davri keldi. Mamlakat iqtisodiyoti bu iqtisodiyotning tizimini tubdan o‘zgartirilishini talab etdi. Boshqa tomondan mustaqil rivojlanishning birinchi yillarida O‘zbekiston sanoati keskin muammolarga duch keldi. Sobiq ittifoq respublikalaridan va iqtisodiy o‘zaro yordam ko‘rsatuvchi mamlakatlaridan uskunalarni, jamlovchi mahsulotlarni, materiallarni yetkazib berish yoki umuman to‘xtatildi yoki sanoat ehtiyojlari talablariga javob bermay qoldi. Hisob-kitoblar endi valyutada amalga oshirilar, shu bilan birga mahsulot yetkazib beruvchilar narxlarini juda oshirib yubordilar.

Mana shu sharoitlarda o‘zimizning materiallardan, moliyaviy va mehnat resurslaridan foydalanib, respublikaga zarur bo‘lgan texnik vositalarni yetkazib berish va mavjudlarini kengaytirish bo‘yicha dasturlarni ishlab chiqish hamda amalga oshirish ishlari yuborildi. Shu bilan bir vaqtda mamlakatimiz rahbariyati chet ellik investorlar uchun qulay sharoitlar yaratdi, bu yetakchi chet el kompaniyalarining ishlab chiqarish imkoniyatlarini va yangi texnologiyalarini jalb etishga imkon berdi.

Adabiyotlar. Avtomobilsozlik bo‘yicha Djeysms P. Vomak, Deniyel T. Djons va Deniyel Roslarning "The Machine That Changed the World" kitobida Lean Manufacturing (kamxarj ishlab chiqarish) konsepsiyasining paydo bo‘lishi va rivojlanishi, shuningdek, avtomobil sanoatining dunyo miqyosidagi ta’siri haqida so‘z boradi. Meri Uolton, Djeffri K. Genri, Djeysms Dj. Flain va Maykl Sherri Fordlar asarlari avtomobilsozlik sanoatidagi inqilobiy yutuqlari haqida hikoya qiladi.

O‘zbekiston olimlaridan A. Askarov, Q.X. Azizov, B.K. Karriyeva, S.M. Obidov, D.Mamadjonov, U.Abdullayev va F.Taylyaqovalar avtomobilsozlik sohasidagi ilmiy-tadqiqot ishlari olib borganlar.

Tadqiqot metodologiyasi. Mustaqilligimizning birinchi yillaridan boshlab, avtomobilsozligimizni yaratish maqsadi ko‘zga tashlana boshladi

Bu g‘oya qanchalik dadil bo‘lmasin, uning asosida chuqur mantiq yotar edi. Birinchi navbatda, respublika transport vositalari parklari yangilanishga muhtoj edi. Mana shu davrda, O‘zbekistonda 1,3 milliondan ortiq avtomobillardan, shu jumladan, 200 mingdan ortiq turli rusumli yuk mashinalari va 1.100 ming yengil avtomobillardan foydalanib kelinar edi. Avtobus-trolleybuslar parkida 35 mingga yaqin avtobuslar va taxminan 700 ta trolleybuslar mavjud edi. Respublikani avtotrasport vositalari bilan ta’minlash 70%-80% foizni tashkil etardi [2]. Hech kim-agarda, zarur choralar ko‘rilmasa, bu ko‘rsatkich pasayib ketishiga shubha qilmas edi. Shaxsiy avtomobil harakatlanish vositasi emas balki qimmatbaho buyum hisoblanardi. O‘zbekistonda har bir ming kishiga kishidan faqatgina qirqtasi o‘zining shaxsiy avtomobiliga ega edi. Taqqoslanganda-Bolgariyada bu ko‘rsatkich, har ming kishiga-130 avtomobil to‘g‘ri kelsa, rivojlangan mamlakatlar Yaponida-325 yoki AQSH – 700 tani tashkil etardi.

Hisob kitoblar respublika transport vositalari parkini tiklash va to‘ldirish uchun yiliga 20 ming yuk avtomobillari, 5 ming avtobuslar va taxminan 200 ming yangi avtomobillar talab etilishini ko‘rsatgan [3]. Ular asosan, Rossiya, Ukraina, Belorussiya, uzoq chet ellardan olib kelinar, shu bilan birga, bu mashinalardan ko‘pchiligi shunchaki eski emas, balki juda eski edi.

Transport vositalariga bo‘lgan keskin ehtiyoj aniq sezilar hamda yangi ishlab chiqarish sohasini o‘zlashtirish imkoniyatlari yaqqol ko‘rinib turar edi. Respublikaning kuchli ilmiy-texnik, ishlab chiqarish va intellektual imkoniyatlarini sobiq ittifoq tarqalib ketgandan keyingi birinchi yillar davomidagi qiyinchiliklar yenga olmadi. Traktor va qishloq xo‘jalik mashinasozligi va stanoksozligi, elektrotexnik hamda radioelektron sanoati avtomobilsozlik uchun yaxshi ilmiy-texnik bazasi hisoblandi.

Texnik sohaga yo‘naltirilgan Oliy O‘quv Yurtlari, ilmiy-tadqiqot va loyihalash institutlari, konstruktor byurolari, agrosanoat komplekslari yangi tashkil etilgan sohaning rivojlanishini ta’minlash holatiga ega emasdilar.

Dastlabki qadamlar.

O‘zbekiston o‘z suverenitetini qo‘lga kiritgandan so‘ng, o‘z rivojlanish yo‘lini belgilar ekan, oson yo‘l qidirmadi. O‘tish davrining murakkabliklariga qaramasdan ulkan-ulkan inshootlar, zamonaviy ishlab chiqarish ob’yektlari yaratishga kirishdi.

Bu borada, birgina Andijon viloyatining Asaka shahrida zamonaviy mashinasozlik sanoati obyektining vujudga kelishini misol keltirish kifoyadir. O‘zbekiston Respublikasi Birinchi 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 [4]. Shu yilning avgust oyida esa Janubiy Koreya Respublikasi bilan hamkorlikda O‘zbekistonda avtomobil ishlab chiqaruvchi qo‘shma korxona barpo etish to‘g‘risida kelishib olindi.

Korxonani tashkil etish yuzasidan O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi 1992 yil 5 noyabrda “Selxozmash” konsemi va “DEU korporeyshn” korporatsiyasi bilan hamkorlikda avtomobillar ishlab chiqaruvchi “O‘zDEUavto” qo‘shma korxonasini tashkil qilish to‘g‘risida maxsus qaror qabul qildi. Unda “Selxozmash” konsemiga 3 oy muddat ichida respublikada avtomobilsozlikni yanada rivojlantirishga qaratilgan konsepsiya ishlab chiqish vazifasi topshirildi.

O‘zbekiston Respublikasi va Koreya Respublikasi hamkorligida barpo etiladigan ushbu qo‘shma korxona ta’sischilari etib Koreya Respublikasi tomonidan “DEU” korporatsiyasi, O‘zbekiston Respublikasi tomonidan esa “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” korporatsiyasi uchun 50%, 100 million AQSH dollari va “O‘zavtosanoat” uyushmasi uchun 50%, 100 million AQSH dollari hisobida belgilandi.

Tarixga nazar solsak, O‘zbekiston mashinasozligi ma’lum bir bosqichni bosib o‘tgan, o‘z tarixiga ega bo‘lgan soha hisoblanadi. Ma’lumki, sobiq sho‘rolar davrida o‘lkamizda qishloq xo‘jaligi mashinalari 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 ishlab chiqarish quvvatiga va imkoniyatiga ega emas edi [5].

Sobiq Ittifoqning o‘nlab shaharlaridan, chekka-chekkalaridagi turdosh korxonalardan 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‘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 476 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 quvvatiga ko‘ra yiliga 200 ming avtomobil ishlab chiqara oladigan bu ulkan inshootning umumiy qiymati 658 million AQSH dollarini tashkil etdi.

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

Korxona syexlarida mehnat qilayotgan yoshlarning 1000 dan ko‘prog‘i Janubiy Koreya Respublikasida – “DEU” kompaniyasi avtomobil ishlab chiqarish korxonalarida ishlab tajriba orttirib qaytishdi, keyinroq u ana 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.

Tahlil va natijalar. Uz Auto motors 1996-yil Orta osiyoda yagonabolgani moshinalar ishlab chiqarish zavodi ishga tushadi. Kompaniya 1996-yil 19-iyulda Asakadagi yangi yig‘ish zavodida avtomobillar ishlab chiqarishni boshladi. Uz-DaewooAuto kompaniyasi Uz-Daewoo brendi ostida avtomashinalar ishlab chiqargan. O‘zbek avtomobil sanoatini tashkil etish tashabbusi 1990-yillarning boshlariga va O‘zbekiston Prezidenti Islom Karimov prezidentlik davriga borib taqaladi.

Asaka zavodida ishlab chiqarilgan GM Korea Chevrolet modellarining keng assortimenti.

Daewoo Tico (1996—2001), Daewoo Nexia (1996—2008), Ravon Matiz R1 (2001—2018), Daewoo Nexia II (2008—2016), Chevrolet Captiva (2008—h.v), Chevrolet Epica (2008—2011), Chevrolet Malibu (2013—h.v), Chevrolet Orlando (2014—2018), Chevrolet Tracker (2018— h.v), Chevrolet Equinox (2020—h.v), Chevrolet Trailblazer (2020—h.v), Chevrolet Traverse (2020—h.v), Chevrolet Tahoe (2020—h.v), Chevrolet Onix (2022—h.v).

2019-yilda O‘zbekiston hukumati kompaniyani sotib oldi va nomi “UzAuto Motors” deb o‘zgartirdi. 2020-yilda UzAuto Chevrolet Equinox, Trailblazer, Traverse va Tahoe yo‘ltanlamaslarini import qilishni boshlab, agar talab yetarli bo‘lsa, ularni mahalliy mijozlar uchun ishlab chiqarish niyatida ekanligini aytib o‘tgan UzAuto 2020-yilda Ravon brendidan voz kechib, uni Chevrolet Spark (R2), Nexia (R3), Cobalt (R4) va Lacetti (R5/Gentra) sifatida yana Chevrolet brendiga birlashtirdi. 2021-yil aprel oyida kompaniya Rossiya bozori uchun Chevrolet rusumli avtomobillarni ishlab chiqarish rejasini e‘lon qildi. 2021-yil avgust oyida Bo Andersson kompaniyaning bosh ijrochi direktori etib tayinlandi. 2022-yildan beri kompaniya xalqaro sanksiyalar tufayli Rossiya va Belarus bozorlariga eksport qilishni to‘xtatdi. Logistik cheklovlar tufayli Ukrainaga eksport ham vaqtincha to‘xtatildi. 2022-yil oktyabr oyida kompaniya ichki bozorda IPO o‘tkazish niyatini e‘lon qildi. Noyabr oyi oxirida kompaniya o‘z narxlarini e‘lon qildi. Ushbu IPO hukumat tomonidan yaqin bir necha yil ichida rejalashtirilgan

uchta “Xalq IPO”laridan biri bo‘ladi. 2022-yilda Fitch Ratings kompaniya reytingini „BB-, Outlook Stable“ darajasiga ko‘tardi.

Songi 2017-yildan to hozirgacha ko‘plab yangiliklar va zamonaviylashgan avtomobillar ishlab chiqarildi agarda yillar miqiyosida olib qaraydigon bo‘lsak 2023-yil fevral - Chevrolet Onix avtomobillarini seriyali ishlab chiqarish, 2022-yil iyul - Chevrolet Tracker avtomobillarini seriyali ishlab chiqarish, 2021 yil. - Xorazm viloyati Pitnak shahridagi filialida yangi press tsexining ochilishi.

2018 yil. - "GM Uzbekistan" AJ O‘zbekistonda birinchi onlayn avtomobil xarid qilish platformasi – “UzAuto Savdo” ishga tushirdi

2018 yil. - Asakadagi “GM Uzbekistan” zavodi "General Motors" tomonidan BIQ III darajali sertifikatga muvofiq deb baholandi.

2018 yil. - 3 000 000-avtomobil ishlab chiqarildi, MXAS- avtomobillar va texnologiyalar ko‘rgazmasida qatnashdi, SKD usulida Tracker modeli ishlab chiqarishi boshlandi, Nurafshon shahrida O‘zbekistondagi ilk multibrend avtosalon ochildi.

2018 yil dekabr oyida - Chevrolet Tracker avtomobili taqdim etildi, yil may oyida esa - GM Uzbekistan Asaka avtomobil zavodi ishlab chiqarish jarayonlariga sifatni integratsiya qilingaligini belgilab beruvchi BIQ-III (Built-In Quality) sertifikatini qo‘lga kiritdi.

2019 yil. - Qozog'istonda Almata shahrida Ravon Nexia R3 avtomobilining rasmiy taqdimoti, 2019 yil. - Trade-In tizimi orqali eski avtomobilni yangisiga qo‘shimcha to‘lov bilan almashtirish imkonini beruvchi “UzAuto Motors Service Trade-In Center” servis va savdo markazi ochildi.

2019 yil. - Korxona milliy brend sifatida shakllantirilib, “UzAuto Motors” AJ deb nomlandi.

2020 yil. - Asakadagi “GM Uzbekistan” zavodi "General Motors" tomonidan BIQ III darajali sertifikatga muvofiq deb baholandi

2020 yil. – Qozog‘istonda Kostanay shahrida General Motors standartlariga muvofiq Chevrolet brendi ostida avtomobillari yig‘uvi boshlandi

2020 yil. - “UzAuto Motors”AJ zavodlarida yil davomida 280 ming dona rekord miqdordagi avtomobil ishlab chiqarildi .

2021 yil. - Ozarbayjonda Gadjigabul shahrida Chevrolet brendi ostidagi avtomobillari yig‘uvi yo‘lga qo‘yildi.

Uz Auto Motors hozirgi kunda ko‘plab 100 dan ortiq, shu jumladan sub yetkazib beruvchilar. Asosiylari — “GM Powertrain Uzbekistan”, “Uz SeMyung”, “Uz Koram”, “Uz Koje”, “Avtokomponent”, “Uz Dong Yang”, “Uz Hanwoo”, “Uz Dong Won Ko”, “Uz Dong Ju Paint”, “Uz Tong Hong Ko”, “Uz Chasis”, “Uz Sangwoo”, “O‘zAuto Austem”, “Uz Minda”, «Jizzax Akkumulyator Zavodi», «Uzerae alternator», «Uzerae Climate Control», «Uzerae cable», «Uz Hanwoo Engineering», «Kwangin Autosystems», «Avtooyina», «Auto Fortis» va boshqalar [6].

2019 yilning 7 iyun kuni “O‘zavtosanoat” AJ O‘zbekiston avtomobil sanoatini rivojlantirish strategiyasi taqdimotini o‘tkazdi. Iyun oyining oxirida esa iqtisodiyot va sanoat vazirligi “2025 yilgacha O‘zbekiston Respublikasi avtomobil sanoatini rivojlantirish kontseptsiyasi” loyihasini keng jamoatchilik e‘tiboriga havola qildi. Iqtisodiyot va sanoat vazirligining ma‘lumotlariga ko‘ra, avtomobil sanoatida band bo‘lgan qariyb o‘ttiz ming nafarga yaqin xodimdan tashqari, boshqa tarmoqlarda ham 200 000 nafardan ortiq kishini ish o‘rinlari bilan ta‘minlaydi. O‘zbekiston avtomobil sanoatini rivojlantirish kontseptsiyasi 2025 yilgacha erishish rejalashtirilayotgan qator maqsadlarni belgilaydi. Ushbu maqsadlar ishlab chiqarish va eksport qilish hajmini, mahalliyashtirish darajasini oshirish va tarmoqda qo‘shimcha ish o‘rinlarini yaratishni o‘z ichiga qamrab oladi. Mamlakat rahbari 2023 yilda yillik ishlab chiqarish hajmini 350 ming donagacha oshirish hamda eksport hajmini yiliga 100 ming donagacha yetkazish vazifasini qo‘ydi. Faraz qilaylik, avtomobilning o‘rtacha eksport narxi 10 000 AQSh dollarini tashkil etsa, bu – yiliga avtosanoat orqali qariyb 1 mlrd AQSh dollari eksport tushumi, deganidir. Bugungi kunda “O‘zavtosanoat” AJ tarkibidagi “GM Uzbekistan” (endilikda UzAuto Motors) tomonidan ishlab chiqarilayotgan avtomobillarga ichki bozorda talab yuqoriligicha qolmoqda. Zero, bunday milliy avtomobillar mahalliy sharoitga mosligi bilan xalqimiz ehtiyojini qondirmoqda [7].

Bunday yutuqqa O‘zbekiston osonlikcha erishmadi. Unga erishish uchun esa quyidagi masalalarga jiddiy e‘tibor berildi va muammolar hal qilindi:

Birinchidan, O‘zbekistonda avtomobil sanoatini barpo etish uchun katta investisiya jalb qilindi, yuqori texnologiya va malakali kadrlar tayyorlash talabi bajarildi;

Ikkinchidan, avtomobil ishlab chiqaruvchilar uchun iqtisodchilar ta‘biri bilan aytganda, doimo o‘zaro o‘rnini bosuvchi tovar ishlab chiqarish holati mavjud bo‘lishi lozim edi. Buning ma‘nosi avtomobillar modelini juda to‘liqlari bilan almashtirib turishni, xaridorlar talab-istaklarini o‘z vaqtida qondirishni taqozo etadi. Bunda kuchli injener-konstruktorlik ishini qat‘iyat bilan rivojlantirish, ijodiy- texnologik jarayonni doimiy ravishda, uzluksiz takomillashtirib borishning zaruriy choralari ko‘rish talabi ham muvaffaqiyatli hal qilindi;

Uchinchidan, xom ashyo mahsulotlari, ehtiyoj qismlar yetkazib beruvchi, ya‘ni ta‘minlovchilarning avtomobil biznesiga bo‘lgan ishonchini qozonildi.

Xullas, O‘zbekiston avtomobil industriyasi ana shu muhim masalalarni hal etishga qodir ekanligini amalda ko‘rsatdi va bunga boshqa mamlakatlardagi hamkorlarini ishontira oldi, biznes bozoriga dadil kirib bordi.

O‘zbekistonda avtomobilsozlik sanoatining rivojlanishi, uning erishgan zafarlari va yutuqlari nafaqat katta iqtisodiy ahamiyatga ega, balki, davlatimizning yangi rivojlanish yo‘liga chiqqanligini isboti. O‘zbekiston avtomobil sanoati bugungi kunda iste‘molga tayyor, ya‘ni tugallangan maxsulot ishlab chiqarishga asoslangan bo‘lib, ho‘jalik uchun transportga bo‘lgan zarur ehtiyojini qondirmoqda va import qaramlikni cheklamoqda.

Prezident Shavkat Mirziyoyev huzurida bo‘lib o‘tgan mashinasozlik sanoatida amalga oshirilayotgan ishlar va 2022 yildagi ustuvor vazifalar muhokamasiga bag‘ishlangan yig‘ilishda

qishloq xo‘jaligi mashinasozligi klasterini tashkil etish bo‘yicha barcha masalalar hal qilib berilgani va bunga budjetdan 100 milliard so‘m mablag‘ ajratilgani ham ko‘rsatib o‘tiladi. Uch oy muddatda “Texnolog” va “Agregat” zavodlari asbob-uskunalarini “Chirchiq klasteri”ga ko‘chirib, qurilish-montaj ishlarini joriy yilning 1 dekabr sanasiga qadar to‘liq yakunldi [8].

Xulosalar. Bugungi kunda “O‘zavtosanoat” AJ tarkibidagi “GM Uzbekistan” (endilikda UzAuto Motors) tomonidan ishlab chiqarilayotgan avtomobillarga ichki bozorda talab yuqoriligicha qolmoqda. Zero, bunday milliy avtomobillar mahalliy sharoitga mosligi bilan xalqimiz ehtiyojini qondirmoqda.

O‘zbekistonda avtomobilsozlik sohasida 4 ta nufuzli xorijiy kompaniyaning loyixalarini ishga tushirish orqali bu sohada xaqiqiy raqobat muxiti yaratiladi. Shu yul bilan mamlakatimizda yillik avtomobil ishlab chiqarish hajmi hozirgi 350 mingtadan bir million donaga yetkaziladi. Shulardan 300 mingtasini elektromobillar tashkil qiladi. Xususan, yaqinda Jizzaxda zamonaviy elektromobillar va yangi avlod akkumulyator batareyalarini ishlab chiqarish sohasida global yetakchi hisoblangan Xitoyning BYD kompaniyasi ishtirokida yurtimizda qisqa fursatlarda gibrid va elektr avtomobillari ishlab chiqarish yulga quyildi. Hozir u yerda 2 modeldagi avtomobil ishlab chiqarilmokda. Bunda maxsulot tannarxini kamaytirish uchun butlovchi va ehtiyot qismlarni bosqichma-bosqich maxalliyashtirish hamda avtomobillarni uchinchi mamlakatlar bozoriga eksport qilishga alohida e‘tibor qaratilmokda [9].

Iqtisodiyot va sanoat vazirligining ma‘lumotlariga ko‘ra, avtomobil sanoatida band bo‘lgan qariyb o‘ttiz ming nafarga yaqin xodimdan tashqari, boshqa tarmoqlarda ham 200 000 nafardan ortiq kishini ish o‘rinlari bilan ta‘minlaydi.

O‘zbekiston avtomobil sanoatini rivojlantirish konsepsiyasi 2025 yilgacha erishish rejalashtirilayotgan qator maqsadlarni belgilaydi. Ushbu maqsadlar ishlab chiqarish va eksport qilish hajmini, mahalliyashtirish darajasini oshirish va tarmoqda qo‘shimcha ish o‘rinlarini yaratishni o‘z ichiga qamrab oladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Абдуллаев Улуғбек., Тайлякова Феруза. Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатини ривожланиш тарихидан. Андижон машинасозлик машинасозлик илмий-техника журнали. №2 (4) 2021 й. 44-бет
2. Истиклол очган истиқбол. Тошкент., 2004 йил
3. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар маҳкамасининг “ “ЎзДЭУавто” қўшма корхонасининг ташкил этилиши тўғрисида” ги Қарори. 1992 йил ноябрь.
4. Абдуллаев Улуғбек., Тайлякова Феруза. Ўзбекистонда автомобилсозлик саноатини ривожланиш тарихидан. Андижон машинасозлик машинасозлик илмий-техника журнали. №2(4) 2021 й. 45-бет
5. Uz Auto Motors https://uzautomotors.com/companies/istoriya_razvitiya
6. UzA.uz 27.06.2018 <https://uza.uz/uz/posts/avtomobil-sanoatining-rivozhlanish-istibollari-belgilandi-26-06-2018>
7. Zamin.uz 04.12.2022 <https://zamin.uz/uz/avto/97028-shavkat-mirzиеev-uzauto-motorsga-jana-bir-topshiri-berdi.html>
8. Ш. Мирзиёев. Ҳозирги замон ва янги Ўзбекистон. Тошкент 2024. 309-бет