MUSTAQILLIK YILLARIDA AVTOMOBILSOZLIK VA ENERGETIKA TARAQQIYOTI.

Qarshi davlat universiteti mustaqil tadqiqotchisi
Nuraliev Asror Anvarovich, ORCID 0009-0000-4498-4070
asroranvarovich1990@gmail.com

Annotatsiya. Maqolada mustaqillik yillarida (1991–2023) Samarqand viloyatida avtomobilsozlik va energetikaning tarixiy rivojlanishi mintaqaviy darajada tahlil qilinadi. Viloyatda engil avtomobil emas, avtobus va yuk avtomobillari ishlab chiqarilgan: o‘zbek–turk «SamKochavto» qo‘shma korxonasidan (1996) Yaponiyaning «Isuzu Motors» kompaniyasi bilan hamkorlikdagi «SamAvto»gacha bo‘lgan yo‘l ko‘rsatilgan. Statistik ma’lumotlar va muallif hisob-kitoblariga ko‘ra, avtobus va yuk avtomobillarining ulushi 2001, 2007 va 2011-yillarda umumiy avtomobil ishlab chiqarishning taxminan 1 foizini tashkil etgan. Energetikada viloyat quvvati 43,1 MVt bo‘lgan kichik GESlar kaskadiga tayanadi (quvvatning 93 foizi 1945–1962-yillarda qurilgan); rejalashtirilgan quyosh va kichik GES loyihalarining umumiy quvvati esa 347,5 MVt. Loyiha ma’lumotlariga ko‘ra, kichik GESlarning 1 MVt quvvatga rejalashtirilgan qiymati quyosh stansiyalarinikidan taxminan 3,3 baravar yuqori. Xulosada ikki tarmoq turli mantiqda rivojlangani va respublika tendensiyalarini mintaqaviy materiallar bilan to‘ldirish zarurligi qayd etilgan.

Kalit so‘zlar: Samarqand viloyati, «SamKochavto», «SamAvto», avtobus ishlab chiqarish, kichik GES, quyosh energetikasi.

Аннотация. В статье на региональном уровне рассматривается историческое развитие автомобилестроения и энергетики Самаркандской области в годы независимости (1991–2023). В области выпускались не легковые автомобили, а автобусы и грузовики: прослежен путь от узбекско-турецкого совместного предприятия «СамКочАвто» (1996) до «СамАвто», работающего в

партнёрстве с японской компанией «Isuzu Motors». По статистическим данным и авторским расчётам, в 2001, 2007 и 2011 годах доля автобусов и грузовиков в общем выпуске автомобилей составляла около 1 %. В энергетике область опирается на каскад малых ГЭС мощностью 43,1 МВт (93 % мощности введено в 1945–1962 годах); суммарная мощность планируемых солнечных проектов и проектов малых ГЭС — 347,5 МВт. По проектным данным, плановая удельная стоимость малых ГЭС (на 1 МВт мощности) примерно в 3,3 раза выше, чем солнечных станций. Сделан вывод, что отрасли развивались по разной логике, а республиканские тенденции необходимо дополнять региональными материалами.

Ключевые слова: Самаркандская область, «СамКочАвто», «СамАвто», производство автобусов, малые ГЭС, солнечная энергетика.

Abstract. The article examines, at the regional level, the historical development of the automotive industry and the power sector in Samarkand region during the independence period (1991–2023). The region produced buses and trucks rather than passenger cars; the paper traces the path from the Uzbek–Turkish joint venture SamKochavto (1996) to SamAvto, which works in partnership with Japan's Isuzu Motors. Statistical data and the author's calculations show that buses and trucks made up about 1% of total vehicle output in 2001, 2007 and 2011. In the power sector, the region relies on a cascade of small hydropower plants (43.1 MW, 93% of it built in 1945–1962), while planned solar and small hydropower projects total 347.5 MW. According to project data, the planned cost per MW of small hydropower is about 3.3 times that of solar plants. The two sectors followed different trajectories, and national trends should be complemented with regional evidence.

Keywords: Samarkand region, SamKochavto, SamAvto, bus production, small hydropower plants, solar energy.

Mustaqillik yillarida O‘zbekiston iqtisodiyotida yangi tarmoq — avtomobil sanoati shakllandi, energetika esa sovet davrida yaratilgan quvvatlarni yangilash vazifasi bilan yuzma-yuz keldi. Respublika miqyosidagi tarmoq tarixi ko‘pincha viloyat darajasidagi o‘ziga xosliklarni yashirib qo‘yadi. Samarqand viloyati ikki tarmoq tarixida ham alohida o‘rin tutadi: avtomobilsozlikda bu erda engil avtomobil emas, avtobus va yuk avtomobillari ishlab chiqarilgan, energetikada esa viloyat o‘nlab yillar davomida kichik gidroelektr stansiyalariga tayangan.

Avtomobilsozlik: «SamKochavto»dan «SamAvto»gacha. Zavod tarixi 1995-yil 10-iyulda boshlandi: O‘zbekiston Prezidenti Turkiyaning «Koch holding» kompaniyasi prezidenti Inan Kirach bilan kichik avtobuslar ishlab chiqaradigan qo‘shma korxona tuzish haqida kelishdi [1]. Vazirlar Mahkamasining 1996-yil 5-noyabrdagi 381-son qarori bilan Samarqandda «AvtoVAZagregat» AOOT bazasida «SamKochavto» o‘zbek–turk qo‘shma korxonasi tuzildi; ta’sischilar «O‘zavtosanoat» uyushmasi va turk «Kochavtoinvest Limited» kompaniyasi bo‘ldi, 1997-yil aprelida esa Turkiyaning «DAMA» qurilish-montaj kompaniyasi qurilishni boshladi. Zavod 1999-yilda M 23.9 va M 24.9 avtobuslarini hamda 35.9, 89.12 va 65.9 yuk avtomobillarini chiqara boshladi; korxonaning umumiy bahosi 5 mln AQSh dollarini tashkil etdi [2, 59–61-b.]. 2000-yilda zavod 483 ta avtobus va 102 ta yuk avtomobili ishlab chiqardi [3]. 2001-yilning yanvar–oktabr oylarida esa 280 ta «Otayo‘l» avtobusi va 71 ta yuk avtomobili, jami 351 ta tayyorlandi; jalb etilgan xorijiy investitsiya 1,8 mln dollar, umumiy ishlab chiqarish hajmi 5,5 mlrd so‘m bo‘ldi [4]. Bizning hisobimizcha, o‘n oyda chiqarilgan 351 ta mashina 2000-yildagi yillik hajmning (585 ta) 60,0 foizini tashkil etgan.

2006-yildan «O‘zavtosanoat» turk hamkorlarning aksiyalarini sotib olib, zavodning to‘liq egasiga aylandi va korxona «SamAvto» deb qayta nomlandi. 2006-yil 14-dekabrda Prezidentning zavod ishlab chiqarishini rivojlantirish va respublika avtotransport parkini yangilash haqidagi qarori e’lon qilindi. 2007-yildan «SamAvto»

Yaponiyaning «Isuzu Motors» kompaniyasi bilan hamkorlikda shahar yo‘lovchi tashishga mo‘ljallangan SAZ NP37, shaharlararo SAZ NP21 avtobuslarini, shuningdek, NPR 66LL, NPR 66PL va NQR 71PL yuk avtomobillarini ishlab chiqarishni yo‘lga qo‘ydi [2, 59–61-b.]. 2010-yildan nogironlar uchun qulayliklarga ega 56 o‘rinli LE 60 modeli yaratildi; 2012-yil 30-mayda 10 000-mahsulot (SAZ NP37) nishonlandi; 2013-yildan tez tibbiy yordam avtomobillari ishlab chiqarila boshladi; 2015-yil 20-fevralda 20 000-avtomobil tantanali nishonlandi, o‘sha yilning 30-iyulida esa siqilgan gazda ishlaydigan avtobuslar taqdim etildi, tadbirda «Isuzu Motors» prezidenti Susumu Xosoi ishtirok etdi [5]. Birinchi 10 000 ta mashina taxminan besh yilda (2007–2012), ikkinchi 10 000 tasi esa ikki yil to‘qqiz oyda (2012-yil 30-may – 2015-yil 20-fevral) tayyorlangan; ya’ni ishlab chiqarish sur’ati taxminan 1,8 baravar tezlashgan (muallif hisobi; 2007-yil boshlanish oyi manbada ko‘rsatilmagan).

Energetika: mavjud va rejalashtirilgan quvvatlar. 2021-yil 1-yanvar holatiga ko‘ra «Samarqand GESlari kaskadi» tarkibida beshta kichik GES ishlagan: Xishrau GES-2B (1957-yil, 21,9 MVt), Irtishar GES-3B (1960-yil, 6,4 MVt), Taligulyan-1 (1945-yil, 3,0 MVt), Taligulyan-3 (1962-yil, 8,8 MVt) va O‘rgut GES (2004-yil, 3,0 MVt) [6, 210-b.]. Ularning jami quvvati 43,1 MVt bo‘lib, respublikadagi kichik GESlar umumiy quvvatining (256 MVt) 16,8 foizini tashkil etadi [6, 71-b.]. Demak, viloyat gidroenergetikasi 1945–1962-yillarda shakllangan, keyingi qo‘shimcha quvvat esa faqat 2004-yilda (3,0 MVt) paydo bo‘lgan.

Xorijiy investitsiyalar jalb etilgan loyihalar ro‘yxatida viloyat ikki yo‘nalishda ishtirok etadi. Birinchisi — quyosh energetikasi: «Total Eren» (Fransiya) bilan 100 MVtlik stansiya (2021-yilga rejalashtirilgan, 100 mln dollar) va «Masdar» (BAA) bilan 220 MVtlik stansiya (2023-yilga rejalashtirilgan, 150 mln dollar). Ikkinchisi — «O‘zbekgidroenergo» AJning to‘rtta yangi kichik GESi (2022-yilga rejalashtirilgan): 7,2, 7,4, 6,5 va 6,4 MVt, qiymati 14,9, 15,7, 21,7 va 19,2 mln dollar [6, 72-b.]. Jadval qatorlari yig‘indisi bo‘yicha kichik GESlarning jami quvvati 27,5 MVt, qiymati 71,5

mln dollar; agar loyihalar to‘liq amalga oshsa, kaskadning quvvati 63,8 foizga oshgan bo‘lar edi (muallif hisobi). Viloyat loyihalarining umumiy quvvati 347,5 MVt va qiymati 321,5 mln dollar bo‘lib, 20 ta loyihadan iborat respublika ro‘yxatining mos ravishda 5,0 va 5,4 foizini, 6 ta quyosh loyihasi quvvatining esa 24,7 foizini tashkil etadi (muallif hisobi) [6, 72-b.]. Ishga tushirish muddatlari 2021-yil dekabr holatidagi reja bo‘lib, ularning bajarilishi tezisda tasdiqlanmagan.

Ishlab chiqarish ko‘rsatkichlari va ulushi. Mustaqillik yillarida zavod mahsuloti hajmi umumiy avtomobil ishlab chiqarishning kichik, ammo barqaror qismini tashkil etdi. 2001-yilda «O‘zavtosanoat» korxonalarida jami 41,4 ming avtomobil tayyorlangan bo‘lib, shundan 41,0 mingi Asaka zavodining engil avtomobillariga, qolgan 400 tasi Samarqand zavodining 93 ta yuk avtomobili va 307 ta avtobusiga to‘g‘ri kelgan; 2007-yilda mamlakatda jami 173,3 ming avtomobil chiqarilib, shundan 384 tasi yuk avtomobili, 1 116 tasi avtobus bo‘lgan; 2011-yilda esa 1 268 ta avtobus, 1 497 ta yuk avtomobili va 222 022 ta engil avtomobil qayd etilgan [7, 237-b.]. Qiyoslash uchun shuni qo‘shamizki, 2001-yilda zavodning o‘n oylik (yanvar–oktabr) 351 ta mahsuloti yillik hajmning (400 ta) 87,8 foizini tashkil etgan, ya’ni 2001-yilgi yanvar–oktabr ko‘rsatkichi va yillik ko‘rsatkich o‘zaro mos keladi (muallif hisobi).

Jadvaldan ko‘rinadiki, avtobus va yuk avtomobillarining umumiy ishlab chiqarishdagi ulushi uchala yilda ham 1 foiz atrofida qolgan: 2001-yilda 1,0 foiz, 2007-yilda 0,9 foiz va 2011-yilda 1,2 foiz. Shu bilan birga 2001–2011-yillarda avtobus va yuk avtomobillari soni 6,9 baravar, engil avtomobillar soni esa 5,4 baravar oshgan. Demak, tijorat transporti engil avtomobillarga qaraganda biroz tezroq o‘sgan, ammo tarmoq tarkibini o‘zgartira olmagan (muallif hisobi). 2011-yilgi tarkibiy qismlar yig‘indisi (224 787) manbadagi jami ko‘rsatkichdan (224 483) 304 taga farq qiladi; hisoblarda manbadagi jami raqam ishlatildi [8, 29–30-b.].

1-jadval. Avtomobil ishlab chiqarishda avtobus va yuk avtomobillarining ulushi

Yil	Avtobus + yuk, dona	Jami, dona	Ulushi, %	Eslatma
2001	400	41 400	1,0	Samarqand zavodi
2007	1 500	173 300	0,9	Mamlakat bo‘yicha
2011	2 765	224 483	1,2	Mamlakat bo‘yicha

Manba: [7, 237-b.; 8, 29–30-b.] asosida muallif hisobi.

«SamAvto»ning texnik va tashkiliy xususiyatlari. Zavod 2006-yildan keyin to‘la o‘zbek kapitali asosidagi korxonaga aylangan: «SamKochavto»ning barcha aksiyalari «O‘zavtosanoat» tomonidan olingach, korxona nomi «SamAvto» MChJga o‘zgartirilgan, ta’sischilar tarkibiga «Asaka bank» kirgan. Zavod «Isuzu»ning C va E seriyali og‘ir yuk avtomobillarini o‘zlashtirib, CYZ 51 KLD o‘ziag‘dargich va EXZ 51 KL tortuvchi ishlab chiqarishni boshlagan [8, 29–30-b.]. Korxona Italiya, Germaniya, Yaponiya, Turkiya va Angliyadan keltirilgan uskunalar bilan jihozlangan, 4–7 tonnali o‘rta avtobuslar hamda «Isuzu» shassisidagi kam tonnali yuk mashinalari yig‘gan; 37 yo‘lovchilik minibuslar shahar yo‘nalishlari uchun mo‘ljallangan [9]. Hamkor zavodlarning ko‘pchiligi faqat shassi ishlab chiqargani holda, Samarqand zavodi yuk avtomobilini to‘liq ishlab chiqargan; muhandislar 30 dan ortiq kuzov turini (bortli, furgon, o‘ziag‘dargich, o‘t o‘chirish, ko‘chma qon quyish stansiyasi, ko‘chma dorixona va boshqalar) ishlab chiqarishga joriy etgan, siqilgan gazda yuradigan yuk avtomobillari ham chiqarilgan, mahsulot MDH davlatlariga dilerlik tarmog‘i orqali eksport qilingan [9]. 2009-yildan Germaniyaning «MAN» kontserni bilan «MAN Auto–Uzbekistan» qo‘shma korxonasi tashkil etilib, Samarqanddagi zavodda yuk avtomobillari ishlab chiqarilishi yo‘lga qo‘yildi [3].

Energetika: kaskad yoshi va loyiha narxi. Kichik GESlarning yoshi viloyat energetikasining o‘ziga xosligini ko‘rsatadi. 2021-yil holatiga ko‘ra kaskad stansiyalarining o‘rtacha yoshi 55,4 yil (quvvat bo‘yicha vaznlangan — 60,1 yil), 43,1 MVtning 93,0 foizi (40,1 MVt) 1945–1962-yillarda qurilgan stansiyalarga to‘g‘ri keladi, mustaqillik yillarida esa faqat O‘rgut GES (2004-yil, 3,0 MVt, ya’ni kaskad quvvatining 7,0 foizi) ishga tushgan [6, 210-b.].

2-jadval. «Samarqand GESlari kaskadi» stansiyalari (2021-yil 1-yanvar holati)

Stansiya	Yil	Quvvat, MVt	Yoshi (2021), yil
Xishrau GES-2B	1957	21,9	64
Irtishar GES-3B	1960	6,4	61
Taligulyan-1	1945	3,0	76
Taligulyan-3	1962	8,8	59
O‘rgut GES	2004	3,0	17
Jami / o‘rtacha	—	43,1	55,4

Manba: [6, 210-b.] asosida muallif hisobi; o‘rtacha yosh — oddiy o‘rtacha arifmetik.

Loyihalar narxini solishtirish ham qiziqarli natija beradi. To‘rtta yangi kichik GESning 1 MVt quvvatiga 2,6 mln dollar (71,5 / 27,5) sarflanishi rejalashtirilgan, ikki quyosh stansiyasi uchun esa bu ko‘rsatkich 0,78 mln dollarni (250 / 320) tashkil etadi; ya’ni kichik GES 1 MVti loyiha hujjatlariga ko‘ra taxminan 3,3 baravar qimmat (muallif hisobi) [6, 72-b.]. Bunday farq texnologiyaga (to‘g‘on va gidrotexnik inshootlar) bog‘liq bo‘lishi mumkin, ammo manbada izoh berilmagan, shuning uchun bu fikr faraz sifatida qoldirildi. Quyosh loyihalarida investor — xorijiy kompaniyalar,

kichik GESlarda esa davlat korxonasi («O‘zbekgidroenergo») ekani ham farqni belgilovchi omillardan biri bo‘lishi mumkin.

Xulosa o’rnida shuni aytish mumkinki, Samarqandda ikki tarmoq tarixi turli mantiqda kechgan: avtomobil zavodi xorijiy hamkorlar almashinuvi (Turkiya, so‘ng Yaponiya) va avtobus-yuk mashinalariga ixtisoslashuv bilan, energetika esa o‘tgan asrning o‘rtalarida qurilgan kichik GESlar hamda yangi quyosh va kichik GES loyihalari bilan tavsiflanadi. Ushbu holat respublika darajasidagi umumiy tendensiyalarni mintaqaviy materiallar bilan to‘ldirish zarurligini ko‘rsatadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Xalq so‘zi, 1995-yil 11-iyul.
2. Imamov B.X. O‘zbekiston va Turkiya davlatlari o‘rtasidagi siyosiy, iqtisodiy va madaniy aloqalar (1991–2018 yy.): monografiya. – Qarshi: “Intellekt”, 2021. – B. 59–61.
3. O‘zbekiston avtomobilsozlik tarixi, rivojlanishi va bugungi kun istiqbollari. – https://aniq.uz/uz/yangiliklar/uzbekiston-avtomobilsozlik-tarixi-rivojlanishi-va-bugungi-kun-istiqbollari
4. Xalq so‘zi, 2002-yil 3-yanvar.
5. SamAvto korxonasi rasmiy veb-sayti. – https://samavto.uz
6. Энергетическая хартия. Углублённый обзор политики Республики Узбекистан в области энергоэффективности. – Брюссель: Секретариат Энергетической хартии, 2022. – 219 с.
7. O‘zbekistonning yillik statistik to‘plami. O‘zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo‘mitasining yillik statistik to‘plami 2008. – Toshkent, 2009. – B. 237.
8. O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiy-ijtimoiy taraqqiyotining mustaqillik yillaridagi (1990–2011-yillar) asosiy tendensiya va ko‘rsatkichlari hamda 2012–2015-yillarga mo‘ljallangan prognozlari: statistik to‘plam. – Toshkent: “O‘zbekiston”,

2013. – B. 29–30.

9. Soliyev A., Nazarov M., Qurbonov Sh. O‘zbekiston hududlari ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishi: monografiya. – Toshkent: “Mumtoz so‘z”, 2010.