



МАРКАЗИЙ ОСИЁ ДАВЛАТЛАРИДА ТРАНСПОРТ-ЛОГИСТИКА ТИЗИМИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ЙЎЛЛАРИ

*И.ф.д., профессор **Топилдиев Сохибжон Рахимжонович**
Тошкент давлат иқтисодиёт университети*

Аннотация. Ушбу мақолада мамлакатимизда транспорт-логистика тизимини ривожлантиришни такомиллаштириш ва Ўзбекистоннинг транспорт-логистика коридорларига қаратилган жиддий эътибор асосланган. Шу билан бирга "Ўзбекистон-2030" стратегиясида белгиланган вазифаларини бажариш механизмлари, ҳозирги замон талабларига жавоб берувчи замонавий транспорт-логистика тизимини такомиллаштириш йўллари амалиётга жорий этиш таклиф этилган.

Калит сўзлар: стратегия, транспорт, транспорт-логистика, хизмат, минтақа, йўллар, портлар, аэропорт, темир йўл, юк, ташиш, тенденция, автомобил, рақамли маркетинг, самарадорлик.

ПУТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В ГОСУДАРСТВАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

*Д.э.н., профессор **Топильдиев Сохибжон Рахимжонович**
Ташкентский государственный экономический университет*

Аннотация. В данной статье основное внимание уделяется совершенствованию развития транспортно-логистической системы в нашей стране и уделению особого внимания транспортно-логистическим коридорам Узбекистана. При этом предлагается реализовать на практике механизмы реализации задач, определенных в стратегии «Узбекистан-2030», пути совершенствования современной транспортно-логистической системы, отвечающей требованиям настоящего времени.

Ключевые слова: стратегия, транспорт, транспортно-логистика, сервис, региональные дороги, порты, аэропорт, железная дорога, грузовые перевозки, транспорт, тенденции, автомобилестроение, цифровой маркетинг, эффективность.

WAYS OF DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM IN THE CENTRAL ASIAN STATES

*Professor **Topildiev Soxibjon Raximjonovich**
Tashkent State University of Economics*

Abstract. This article focuses on improving the development of the transport-logistics system in Uzbekistan and focusing on the transport-logistics corridors of Uzbekistan. At the same time, it is proposed to put into practice the mechanisms for fulfilling the tasks defined in the "Uzbekistan-2030" strategy, ways to improve the modern transport-logistics system that meets the requirements of the present time.

Key words: strategy, transport, transport-logistics, service, region. roads, ports, airport, railway, freight, transportation, trend, automobile, digital marketing, efficiency.

Кириш.

Жаҳон иқтисодиётининг динамик ривожланиши ва халқаро интеграция жараёнида транспорт-логистика тизимини самарали ривожлантириш беқиёс аҳамиятга эга. Жаҳон банки маълумотларига кўра, “жаҳон транспорт хизматларининг миқдори 4,3 трлн. АҚШ долларни ташкил этиб, йилига 110 млрд. тонна юк ва 1 трлн. дан ортиқ йўловчилар ташилмоқда, транспорт инфратузилмасида банд бўлган ходимлар сони 100 млн. кишини ташкил этмоқда”¹⁹³. Бугунги кунда муҳим лойиҳалардан бири «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклашга қаратилган ҳаракатлар ҳисобланади. Мазкур йўналишда биргина Хитой томонидан «Бир камар, бир йўл» глобал транспорт коридорларини яратиш бўйича ишлаб чиқилган лойиҳани амалга ошириш учун дастлабки босқичда 900 млрд. АҚШ долларида зиёд миқдордаги маблағ режалаштирилган. Шу жиҳатдан жаҳон миқёсида транспорт тизимларини жадал ва мувофиқлаштирилган ҳолда ташкилий-иқтисодий механизмини ривожлантиришга долзарб муаммо сифатида қаралмоқда.

Жаҳонда темир йўл транспорт тизимини иқтисодий самарадорлигини ошириш, унинг ташкилий-иқтисодий механизмини такомиллаштириш юзасидан кенг қамровли илмий тадқиқотлар олиб борилмоқда. Бу борада темир йўл транспорт инфратузилмасини тизимли ташкил этиш ва хизмат кўрсатиш сифатини янада ошириш, темир йўл транспорт соҳасини самарали ривожлантириш, транспорт хизматлари бозорида кучайиб бораётган рақобат шароитида транспорт тизими фаолиятини мувофиқлаштирган ҳолда самарали ташкил қилиш, истеъмолчилар талабини вақт, миқдор ва сифат нуқтаи назаридан тўлароқ қондириш бўйича тадқиқотлар устувор даражада амалга оширилмоқда.

Мамлакатимизда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт коммуникацияларини жадал ривожлантиришга алоҳида эътибор қаратилмоқда. Бу борада, 2022-2026 йилларда Янги Ўзбекистоннинг Тараққиёт стратегиясида ҳам «транспорт ва логистика хизматлари бозори ва инфратузилмасини ривожлантириш, темир йўл инфратузилмасини электрлаштириш даражасини 60 фоизга етказиш ва автомобиль йўллари тармоғини жадал ривожлантириш, транспорт соҳасида ташқи савдо учун “яшил коридорлар” ҳамда транзит имкониятларини кенгайтириш ва транзит юк ҳажминини 15 миллион тоннага етказиш» каби устувор вазифалар белгиланган (Фармон, 2022). Мазкур вазифаларнинг изчил ва самарали бажарилиши мамлакатимизда транспорт-логистика тизимини иқтисодий самарадорлигини оширишни тақозо этади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги «2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида» ҳамда 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон «Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Фармонлари, 2017 йил 2 декабрдаги ПК-3422-сон «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги «2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида»ги ПФ-60-сонли фармони, Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2023 йил 11 сентябрдаги «ЎЗБЕКИСТОН – 2030» стратегияси тўғрисида ПФ-158-сонли Фармон, шунингдек, мазкур йўналишдаги бошқа меъерий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур тадқиқот муайян даражада хизмат қилади.

Марказий Осиё минтақаси давлатлари халқаро аҳамиятга молик бўлган транспорт имкониятларини кенгайтириш борасидаги саъй-ҳаракатларни жадаллаштиришга туртки бермоқда.

¹⁹³ The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>.

Минтақа давлатлари ўзининг сиёсий, иқтисодий ва бошқа вазифаларини амалга оширишга тўлақонли кўмак бера оладиган транспорт тизимини шакллантиришга интилоқда. Бундан ташқари, бошқа мамлакатларнинг шу каби коммуникациялари билан уйғун ҳолдаги интеграциялашган кенг қамровли транспорт тармоғи халқаро, шунингдек, транзит юкларини ташиш имконини беради. Бу эса бюджетга тушумлар базасини кенгайтириш учун қўшимча имконият демакдир.

Марказий Осиё жаҳон савдосида тарихан муҳим ўринга эга бўлиб, у Шимолий-Жанубий ва Ғарбий-Шарқий йўналишдаги қитъалараро транспорт йўлакларини боғлашда кўприк вазифасини ўтайди. Бугунги кунда Марказий Осиё транзит йўлакларини тизимининг асоси бўлиб, у Осиё ва Европа жаҳон ишлаб чиқариш марказлари ўртасида товар ҳамда капитал оқимини оширишга хизмат қилмоқда.

Транспорт-логистикаси-бу етказиб берувчидан истеъмолчига товарларнинг ҳаракатини режалаштириш, мувофиқлаштириш ва назорат қилиш. Булар товарларни тақсимлаш, инвентаризацияни бошқариш, буюртмаларни қайта ишлаш ва омборда инвентаризацияни бошқариш ҳисобланади.

Ушбу соҳанинг мақсади товарларни керакли жойга самарали ва ўз вақтида етказиб беришни таъминлаш, объектларни етказиб бериш харажатларини минималлаштириш ва логистика жараёнини оптималлаштиришдир.

Ушбу соҳа бизнес учун, айниқса товарларни ишлаб чиқариш ва сотиш билан шуғулланадиган компаниялар учун катта аҳамиятга эга. Бу уларга харажатларни камайтиришга, мижозларга хизмат кўрсатиш сифатини яхшилашга ва бозорда рақобатбардошлигини оширишга ёрдам беради.

Транспорт-логистикасининг баъзи асосий вазифаларига қуйидагилар киради. Жумладан:

1. Йўналишларни режалаштириш-масофа, нарх, етказиб бериш муддати, юк хусусиятлари ва бошқалар каби турли омилларни ҳисобга олган ҳолда юкларни етказиб бериш учун энг мақбул маршрутни танлаш.

2. Инвентаризацияни бошқариш-ишлаб чиқариш ва транспорт воситаларининг узлуксиз ишлашини таъминлаш учун омборда товарларнинг мақбул даражасини аниқлаш.

3. Омборни бошқариш-омбордан самарали фойдаланиш ва товарларни қабул қилиш, сақлаш ва жўнатиш жараёнларини тартибга солиш.

4. Транспортни бошқариш-юк ташиш учун тўғри транспортни танлаш, транспорт ҳолатини кузатиш, ёнилғи қуйиш ва техник хизмат кўрсатиш харажатларини ҳисобга олиш.

5. Логистика операцияларини оптималлаштириш-самарадорликни ошириш ва харажатларни камайтириш учун жараёнлар ва иш усулларини доимий равишда такомиллаштириш.

Транспорт-логистиканинг назорат қилиш ва баҳолаш самарадорлиги бўйича қуйидагиларни амалга ошириш лозим.

Транспорт-логистикасининг самарадорлиги компанияларнинг муваффақиятининг муҳим кўрсаткичларидан биридир. Уни назорат қилиш ва баҳолаш учун иш натижаларини мунтазам назорат қилиш ва таҳлил қилиш зарур. Асосий назорат воситаларидан бири транспорт-логистикасининг асосий ишлаш кўрсаткичларини (KPI) ҳисобга олиш ва таҳлил қилишдир.

Бу кўрсаткичларга қуйидагилар киради:

- етказиб бериш вақти;
- ташиш нархи;
- хизмат даражаси;
- трафик ҳажми ва бошқалар.

KPI taʼhлили транспорт-логистикаси ишидаги муаммоларни аниқлаш ва уларни бартараф етиш чораларини кўриш имконини беради. Бундан ташқари, транспорт-логистикасининг самарадорлигини кузатиш ва баҳолаш учун логистика жараёнларини текшириш керак.

Аудит муаммоли жойларни аниқлаш ва транспорт-логистикаси ишини такомиллаштириш йўналишларини аниқлаш имконини беради.

Мижозларнинг фикр-мулоҳазалари транспорт-логистикаси самарадорлигини мониторинг қилиш ва баҳолашнинг муҳим элементи ҳисобланади. Мижозларнинг мунтазам сўрови уларнинг эҳтиёжларини аниқлаш ва таҳлил қилиш ва сифатини баҳолаш имконини беради.

Транспорт-логистикаси муаммолари қуйдагилардан иборат. Транспорт-логистикаси ҳар қандай иқтисодийнинг асосий таркибий қисмларидан биридир. Бироқ, унинг ишлаши жараёнида иш самарадорлиги ва иқтисодий кўрсаткичларга салбий таъсир кўрсатиши мумкин бўлган бир қатор муаммолар пайдо бўлади.

Асосий муаммолардан бири транспорт инфратузилмасининг етишмаслиги. Йўллар, портлар, аэропортлар ва темир йўлларнинг етишмаслиги товарларни етказиб беришни кечиктиришга, транспорт вақтини кўпайтиришга ва транспорт хизматлари нархини оширишга олиб келиши мумкин. Яна бир муаммо-логистика занжири иштирокчилари ўртасида мувофиқлаштиришнинг йўқлиги. Ягона бошқарув тизимининг йўқлиги, товарларни етказиб бериш тўғрисида тўлиқ маълумот йўқлиги ва транспорт жараёнидаги кечикишлар товарларнинг йўқолишига, фойданинг йўқолишига ва ташкилот обрўсининг ёмонлашишига олиб келади. Бу соҳада экологик хавфсизлик муаммоси мавжуд. Эскирган транспортдан фойдаланиш ва экологик жиҳатларга етарлича эътибор бермаслик атроф-муҳит учун салбий оқибатларга олиб келади.

Ўзбекистон Республикасининг ташқи иқтисодий алоқаларининг фаол ривожланиши кўп жиҳатдан бутун Марказий Осиё олдида турган ташқи савдо транспортини ривожлантиришнинг мавжуд муаммоларини ҳал қилишга боғлиқ.

Адабиётлар шарҳи.

Транспорт инфратузилмасини ривожлантириш масалалари чет эллик олимлардан: Логистика стратегиясини режалаштириш жараёнлари Цывкунова (2012), Тижорат тузилмаларининг бизнесни ташкил этиш тизимидаги логистика Кеарней (2011), Европа Иттифоқи мамлакатларининг инфратузилма ва логистика марказларини ривожлантириш тажрибасини Слатвинска Валерия (2021) ва бошқаларнинг илмий изланишларида ўз аксини топган.

Темир йўл транспортини режалаштиришда математик усуллар Белов (1972), ягона транспорт тизимларини Галабурда, (2001), ва бошқа россиялик олимлар илмий изланишлар олиб боришган.

Ўзбекистонлик олимлардан Саматов (2003) рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишончилигини, Буюк Ипак йўли бўйлаб автомобил транспортини ривожлантириш Икрамов (2010), Ўзбекистон Республикаси транспорт коммуникацияларининг халқаро транспорт-коммуникация тизимига интеграциялашуви Зиядуллаев (2005), Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш Ирисбекова (2017), Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштиришни Зоҳидов (2018), Ўзбекистон транспорт тизимини ривожлантиришнинг макроиқтисодий жиҳатларини Ярашова (2022), Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш методологиясини такомиллаштиришни Файзуллаев (2022) лар ўз илмий тадқиқотларини олиб боришган.

Тадқиқот методологияси.

Мақоланинг методологияси илмий ва тобора оммалашиб бораётган манбаларни таҳлил қилишдан бошлаб, тарихийлик, танқидий, қиёсий, мантиқий таҳлил, кетма-кетлик, холислик тамойиллари, республика янги иқтисодий сиёсатда изчиллик билан олиб борилаётган ислохотлар, Ўзбекистондаги транспорт-логистика тизимини рақамлаштириш, аилмий абстракциялаш, индукция ва дедукция, монографик кузатув, иқтисодий-статистик таҳлил, гуруҳлаш бўйича иқтисодий тажрибаларни амалиётга жорий этиш бўйича олиб борган илмий тадқиқотлар асосида ёритилган.

Таҳлил ва натижалар муҳокамаси.

Мамлакатимизда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт-логистика тизимини жадал ривожлантиришга алоҳида эътибор қаратилмоқда. Бу борада, 2022-2026 йилларда Янги Ўзбекистоннинг Тараққиёт стратегиясида ҳам «транспорт ва логистика хизматлари бозори ва инфратузилмасини ривожлантириш, темир йўл инфратузилмасини электрлаштириш даражасини 60 фоизга етказиш ва автомобиль йўллари тармоғини жадал ривожлантириш, транспорт соҳасида ташқи савдо учун “яшил коридорлар” ҳамда транзит имкониятларини кенгайтириш ва транзит юк ҳажмини 15 миллион тоннага етказиш» каби устувор вазифалар белгиланган (Фармон, 2022). Мазкур вазифаларнинг изчил ва самарали бажарилиши мамлакатимизда темир йўл транспорт тизимини иқтисодий самарадорлигини оширишни тақозо этади.

Ўзбекистоннинг келажаги унинг жаҳон савдосида қандай мавқега эга бўлишига боғлиқ. Ўзбекистоннинг транспорт-логистика тизими орқали тижорат қилиш аҳамияти бутунлай темир йўлларнинг ривожланишига, денгиз савдоси билан бир қаторда куруқлик савдосининг аҳамиятини тиклашга боғлиқ. СССР парчаланганидан кейин денгизга чиқа олмайдиган давлатлар сони 29 тага етди ва Ўзбекистон Республикаси бу рўйхатда алоҳида ўрин тутди, чунки у дунёдаги океанлардан камида икки давлат ҳудудлари билан ажратилган икки давлатдан биридир. Мустақилликка эришишдан олдин Ўзбекистон ташқи иқтисодий алоқаларини учта денгиз порти орқали амалга ошириши мумкин эди – Илйичевск (қора денгизга чиқиш билан), Санкт-Петербург (Болтиқ денгизига чиқиш билан) ва Владивосток (узоқ Шарқ портларига чиқиш билан) орқали амалга ошириши мумкин эди.

Марказий Осиё мамлакатлари темир йўлларининг узунлиги 22 минг километрга тенг.

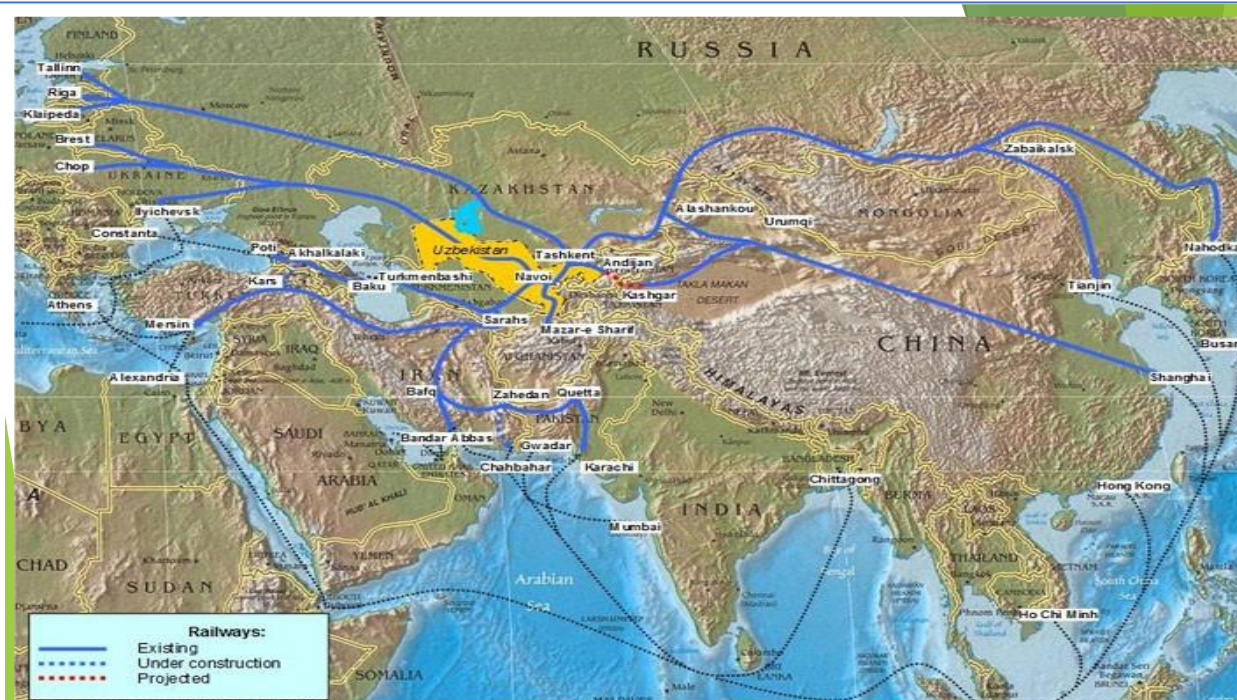
Қозоғистон энг йирик ва энг кўп фойдаланиладиган темир йўллар тизимига эга, унинг ҳиссасига минтақадаги темир йўлларнинг 66 фоизи ва барча юк ташишларнинг 84 фоизи тўғри келади. Минтақадаги темир йўлларнинг қарийб 18 фоизи Ўзбекистон ҳудудидан ўтади ва барча ташишларнинг қарийб 11 фоизи мамлакатимиз ҳиссасига тўғри келади.

Туркманистон тахминан 12 фоиз минтақавий темир йўлларга эгалик қилади ва барча ташишларнинг 4 фоизини таъминлайди.

Ҳозирги кунда Марказий Осиёда ўзаро ишонч ва дўстона муҳит шароитида транспорт лойиҳаларини рўёбга чиқариш бўйича амалий чоралар кўрилмоқда.

Ўзбекистонни хорижий мамлакатлар, хусусан, Франкфурт, Милан, Брюссель, Вена, Сарагоса, Осло, Базель, Дубай, Техрон, Шанхай каби йирик логистика марказлари билан боғлайдиган “Навой” халқаро интермодалъ логистика маркази фаолияти жадал ривожланмоқда.

2016 йилда Ангрен – Поп темир йўли очилди. Ушбу йўналиш Хитой – Марказий Осиё – Европа темир йўлининг муҳим бўғини сифатида Хитойдан Марказий Осиё ва Жанубий Осиё мамлакатларига энг қисқа йўл орқали чиқишни таъминлайди ва Ўзбекистон иқтисодиётини ривожлантиришга хизмат қилади.



1-расм.Ўзбекистонни транспорт-логистика тизимини ривожлантириш харитаси¹⁹⁴.

2017 йилда Тошкент ва Душанбе ўртасида 1992 йилда тўхтатилган авиақатновлар қайта тикланди.

Тошкент – Олмаота йўналиши бўйлаб тезюрар поездлар ҳаракати, миллий авиаташувчиларнинг қўшимча парвозлари йўлга қўйилди.

"Шарқ – Ғарб" лойиҳаси Хитой ва Европа ўртасида транспорт алоқасини йўлга қўйишга қаратилган. Боку – Тбилиси – Қарс темир йўли ушбу транспорт йўлагининг муҳим бўғинидир. Мазкур лойиҳа Туркия ва Европадан Марказий Осиё мамлакатлари, Хитой ва Эронга мунтазам юк ташишни йўлга қўйишда муҳим роль ўйнайди.

Ўзбекистон ташқи сиёсатининг устувор тармоқларидан бўлган транспорт соҳаси бўйича конструктив ва ўзаро манфаатли муносабатларни йўлга қўйиш каби вазифаларни, Марказий Осиё мамлакатлари транспорт-транзит салоҳиятининг бугунги ҳолати ва уни ривожлантириш истиқболлари, Темир йўл транспортини ривожлантиришнинг халқаро ва минтақавий тенденциялари, Автомобиль ташувларини такомиллаштириш бўйича халқаро ҳамкорлик: хорижий тажриба ва миллий амалиёт, Марказий Осиёда ҳаво транспортини ривожлантириш ва ҳаво йилларидан фойдаланишда пандемияни ҳисобга олган ҳолда авиа қатновларни ташкил қилиш мақсадга мувофиқ.

Ҳозирги вақтда Ўзбекистон ташқи савдо юкларини ташиш қуйидаги асосий транспорт йўлаклари бўйлаб амалга оширилмоқда:

1-йўлак – Болтиқбўйи давлатлари портлари йўналишида (транзит билан Қозоғистон ва Россия орқали) – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллин (Эстония);

2-йўлак – Беларусь ва Украина орқали (транзит билан Қозоғистон ва Россия орқали) – Чоп (Украина) ва Брест (Беларус) чегара ўтишлари, кейинчалик Европага;

3-йўлак – Украинанинг Ильичевск портига (транзит билан Қозоғистон ва Россия орқали), Қора денгизга чиқиш билан;

4-йўлак–Грузиянинг Поти ва Батуми портларига (транзит билан Туркменистон ва Озарбайжон орқали), Қора денгизга чиқиш билан, ТРАСЕКА йўлаги деб ном олган;

¹⁹⁴ <https://trueinform.ru/modules.php?name=Laid&sid=66918>

5-йўлак–Эроннинг Бандар-Аббос портига (транзит билан Туркменистон орқали) Форс кўрфазига чиқиш билан;

6-йўлак–Шарқий йўналишда Хитой орқали (транзит билан Қозоғистон орқали) Сарик денгизга;

7-йўлак–шарқий йўналишда Узоқ Шарқнинг Находка ва Владивосток портлари орқали (транзит билан Қозоғистон ва Россия орқали) Сарик денгизга.

8-йўлак–Туркия ва Европага (“Баку-Ахалкалаки-Карс” янги темир йўлида транзит билан Туркменистон ва Озарбайжон орқали).

Ҳозирги кунда яна қуйидаги йўналишлар ривожлантирилмоқда.

Жумладан:

– Европа ва Жанубий-шарқий Осиё йўналишида (Туркиянинг Мерсин порти орқали транзит билан Туркменистон ва Эрон орқали);

– Хитой портларига (транзит билан Қирғизистон орқали) Сарик, Шарқий Хитой ва Жанубий-Хитой денгизларига чиқиш йўналиши орқали амалга ошириш мумкин.

Логистика самарадорлигини ошириш транспорт-жўғрофий ноқулай жойлашган ва энг арзон транспорт тури бўлган денгиз портларига тўғридан-тўғри, ҳатто чегарадош давлатлар орқали ҳам чиқиш имкониятига эга бўлмаган бизнинг мамлакатда айниқса долзарбдир.

Республикамиз экспортнинг катта қисмини қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари ва хом-ашё ташкил этади. Улар ишлаб чиқариш маҳсулотлари (manufactured goods) қараганда транспорт бирлигига нисбатан (масалан бир тонна пахта ва бир тонна тайёр юқори сифатли тўқимачилик маҳсулоти) жуда арзондир. Бундан келиб чиқадик, экспорт маҳсулотларимизнинг сўнгги нархларида транспорт харажатларининг фоиз улуши юқори ва бу логистика самарадорлиги иқтисодийтимизда ривожланган давлатларга таққослаганда муҳимроқ эканлигини англатади

Баъзи ривожланган давлатлар охириги йилларда иқтисодда протекционизм сиёсатини олиб бораётган бўлсалар-да (масалан АҚШнинг ҳозирги ҳукумати), амалда дунё иқтисодийетида глобаллашув жараёни секинлашгани йўқ. Дунё бозорида катта ўзгаришлар нафақат Ўзбекистоннинг, балки бутун минтақамизнинг рўй бераётган ўзгаришларга тайёр бўлишларини талаб этади. Дунё ҳамжамиятида мавқеи ўсиб бораётган Хитой, Ҳиндистон каби давлатларнинг глобал иқтисоддаги ўрни ҳам ошмоқда. Минтақамизнинг Осиёни Европа билан боғлаган муҳим транспорт коридорининг марказида эканлиги биз учун ҳам чорлов ва ҳам имконият бўлиб ҳисобланади. Бир Макон-Бир Йўл каби лойиҳалар ҳамкорлар билан биргаликда инфратузилмамизни яхшилашга, транспорт ва логистикага алоқадор бир қанча соҳаларни ривожлантиришга имконият, шу билан бирга маҳаллий ишлаб чиқарувчилар учун рақобатбардошликни ошириш йўлида синов бўлади.

Республикамиз минтақамиздаги энг яхши транспорт инфратузилмасига эга. Давлатимиз ҳудудидан 42530 км автойўл, 4500 км темир йўли (ҳар 10000 км га 150 км) ўтади ва мамлакатимизни минтақанинг муҳим транспорт коридорларига улайди. Ўзбекистоннинг транзит давлати сифатида айниқса Афғонистон Ислом Республикасига (Транс-Афғон халқаро транспорт коридори) кириш ва Афғонистон орқали Бандар Аббос ва Чобаҳор портларига чиқиш имконияти Тожикистон Республикасига кириши муҳим ҳисобланади. Моҳияти йилдан йилга ортиб бораётган Андижон- Ўш — Саритош — Иркештом — Қашқар коридори дунё тарихидаги энг буюк лойиҳалардан бўлган ва Хитой Халқ Республикаси томонидан таклиф қилинган «Бир макон — бир йўл» (Belt and Road Initiative — BRI) да муносиб қатнашиш учун ва Хитойни мамлакатимиз ҳудудидан ўтувчи йўллар орқали бошқа минтақалар билан боғлаш хизмат қилади. Хитойнинг ТИР конвенциясига қўшилиши, Қирғизистон орқали Хитойдан Ўзбекистонга автотранспорт орқали амалга оширилган илк транспорт транзит давлати сифатидаги потенциалимиз юқорилигидан далолатдир. Бу потенциалдан фойдаланган

ҳолда Туркменистон орқали Эрон ва Туркияга, Кавказ давлатларига, Божхона Иттифоқи давлатлари орқали Европага чиқишимиз мумкин. Бу имкониятлар айниқса иқтисодимиз учун бевосита ва билвосита ишлаб чиқариш, транспорт, инфратузилма, туризм соҳаларида минглаб иш ўринлари яратиши мумкин.

Халқаро транспорт-транзит соҳаси, айниқса, ҳаво транспортида юк ташиш энг сердаромад соҳалардан биридир. Мисол учун, Дубай халқаро аэропорти йилига 3 миллион тоннагача юк ўтказиб, 26 миллиард долларга яқин даромад топади. Қозоғистон Республикаси Остона шаҳрида бир йилда 1,5 миллион тонна юк ўтказиш қувватига эга бўлган логистика марказини ташкил қилишни режалаштираётгани ҳам шундан. “Навоий” логистика марказини бундай ҳаблар билан солиштириб бўлмайди. Бу ҳолатда рақобат қилиш жуда қийин.

Хорижий юк ташувчиларни кўп миқдорда ва давомли жалб қилиш ишни қанчалик унумли ташкил этишга бевосита боғлиқ. “Навоий” логистика маркази фаолиятида, аксинча, қатор тизимли муаммолар мавжуд. Хусусан, ҳаво транспортида юк ташишни ривожлантиришга тўсқинлик қилаётган асосий омиллардан бири тарифларнинг юқорилигидир.

Логистика маркази жозибадорлигини оширишда “Навоий” эркин иқтисодий зонаси катта аҳамиятга эга бўлиши керак эди. Бироқ, бу ҳам кутилган натижани бермади. Унда на юқори қўшимча қийматли экспортбоп товарлар, на ички бозор учун харидоргир маҳсулотлар ишлаб чиқариш йўлга қўйилган.

Хорижий юк ташувчи субъектлар “Навоий” логистика маркази имкониятларидан фойдаланишга қизиқиш билдирмаяпти. Бунинг асосий сабаби авиакеросин етказиб беришда узилишлар мавжудлигидир. Бу турдаги ёқилғига бугунги кунда ҳафталик эҳтиёж 950 тонна эканига қарамай, нефтни қайта ишлаш заводлари томонидан атиги 600 тонна ажратилмоқда.

Транспорт компаниялари томонидан мувофиқлаштириш ишлари таъминланмагани сабабли мультимодал ташиш ҳам ривожланмай қолган. Божхона тартиб-таомиллари узоқ давом этиши ва транспорт воситалари чегарада бекор туриб қолиши оқибатида юкларни етказиб бериш муддати чўзилиб кетмоқда.

Маҳаллий импортчиларда ҳам ўз юкларини “Навоий” хаби орқали қабул қилиб олишга қизиқиш йўқ. Чунки инфратузилма талаб даражасида ривожлантирилмаган. Импорт юкларнинг аксарияти Тошкент аэропорти орқали кириб келмоқда.

Шулардан келиб чиққан ҳолда, Президентимиз Шавкат Мирзиёев нефть-газ тармоғи мутасаддиларига миллий авиакомпания ва бошқа хорижий юк ташувчиларнинг авиакеросинга эҳтиёжини ўз вақтида ва 100 фоиз таъминлаш, ҳафталик ёқилғи етказиб беришни ошириш, бунда жаҳон бозоридаги нарх-навони инобатга олиб иш тутиш юзасидан топшириқлар берди.

Давлатимиз раҳбари Шавкат Мирзиёев Президент лавозимидаги фаолиятининг илк кунлариданоқ Марказий Осиёни ягона минтақа сифатида ривожлантиришнинг аҳамияти ва долзарблигини эътиборга олган ҳолда, фаол минтақавий сиёсат юритиш, Марказий Осиёда қулай сиёсий муҳит яратиш, минтақадаги мамлакатлар билан барча йўналишларда, жумладан, Ўзбекистон ташқи сиёсатининг устувор тармоқларидан бўлган транспорт соҳаси бўйича конструктив ва ўзаро манфаатли муносабатларни йўлга қўйиш каби вазифаларни белгилаб берган эди.

Мамлакатимизда транспорт инфратузилмасини янада ривожлантириш ва транзит юк ташиш ҳажмини ошириш масалаларига алоҳида эътибор қаратилмоқда.

Ҳозирги кунда Ўзбекистонда 2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури амалга оширилди. Дастур миллий транспорт тармоғини ривожлантириш соҳасида халқаро талаблар ва стандартларга жавоб берадиган яхлит комплекс стратегияни ҳамда маҳаллий ишлаб чиқарувчиларнинг маҳсулотларини ҳудудий ва жаҳон бозорига олиб

чиқишни ҳисобга олган ҳолда ушбу стратегияни халқаро транспорт тизимига кенг интеграциялашни таъминлашни кўзда тутди.

Таъкидлаш жоизки, бугунги кунда мамлакатимизда транспорт-транзит салоҳиятини янада ривожлантириш учун барча зарур шароитлар яратилмоқда. Транспорт тизимининг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш, Ўзбекистон ҳудудидан ўтиш учун мавжуд тўсиқларни бартараф этиш ишлари амалга оширилмоқда, бу эса Марказий Осиёда халқаро транспорт йўлакларини ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этади. Минтақани ривожлантиришга қаратилган муҳим лойиҳаларни амалга ошириш мақсадида ўтган йил ноябрь ойида Самарқандда “Марказий Осиё: ягона тарих ва умумий келажак, барқарор ривожланиш ва тараққиёт йўлидаги ҳамкорлик” мавзуида халқаро конференция ўтказилди.

Президент Шавкат Мирзиёев ушбу тадбирдаги нутқида ҳозирги кунда минтақавий ҳамкорликни барча муҳим соҳалар бўйича ривожлантириш тенденциялари ҳақида сўзлади ва Марказий Осиё бўйича қатор ташаббусларни илгари сурди.

Давлатимиз раҳбарининг асосий ташаббусларидан бири – Марказий Осиё бўйича БМТ резолюциясини қабул қилиш таклифи халқаро ҳамжамият томонидан кенг қўллаб-қувватланди, жорий йил июнь ойида БМТ Бош Ассамблеяси “Марказий Осиё минтақасида тинчлик, хавфсизлик ва барқарор ижтимоий-иқтисодий тараққиётни таъминлаш бўйича минтақавий ва халқаро ҳамкорлик” резолюциясини қабул қилди. Резолюцияда транспорт инфратузилмаси ва транзит йўлакларини ривожлантириш, янги автомобиль ва темир йўллар, авиақатновларни очиш орқали барча транспорт турларининг ўзаро ҳамкорлигини кучайтиришга алоҳида эътибор қаратилган.

Йирик халқаро бозорларни ўзаро бирлаштирувчи энг қисқа йўналишлар минтақамиз орқали ўтади. Худудимизнинг транспорт-транзит салоҳияти унинг тарихан Шарқ ва Ғарб, Шимол ва Жануб ўртасида кўприк вазифасини ўтаган Буюк ипак йўлининг марказидаги геостратегик жойлашуви билан белгиланади. Президент Шавкат Мирзиёев жорий йил март ойида Остона шаҳрида бўлиб ўтган Марказий Осиё давлат раҳбарларининг маслаҳат учрашувидаги нутқида минтақани йирик денгиз портлари ва дунё бозорлари билан боғлаш имконини берадиган транспорт-коммуникация лойиҳаларини амалга ошириш устувор вазифа эканини таъкидлади.

Марказий Осиёда мавжуд транспорт йўлакларини такомиллаштириш ва янгиларини шакллантириш долзарблигини эътироф этган ҳолда, давлатимиз раҳбари Самарқандда бўлиб ўтган тадбирда Тошкент шаҳрида транспорт йўлакларини бўйича халқаро конференцияни ташкил этиш ташаббуси билан чиқди.

Мамлакатимиз транспорт-транзит салоҳиятини ривожлантириш, уни халқаро транспорт хабиға айлантириш, Марказий Осиё орқали ўтадиган халқаро транспорт йўлакларининг транзит салоҳиятидан самарали фойдаланиш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш зарур. Жумладан:

биринчидан, хорижий инвестицияларни жалб этиш ва янги лойиҳаларни амалга ошириш мақсадида халқаро ташкилотлар, энг аввало, халқаро молиявий тузилмалар билан ҳамкорликка қаратилган,

иккинчидан, Марказий Осиё мамлакатларининг транспорт-транзит салоҳиятини янада такомиллаштириш бўйича қўшма саъй-ҳаракатларни ишлаб чиқишга йўналтириш зарур.

Марказий Осиёда қўшимча юк ташиш оқимларини жалб этиш имконини берадиган янги транспорт ва транзит йўлакларини шакллантириш, транспорт ва логистика соҳасида кадрлар тайёрлаш бўйича хорижий тажрибани ўрганиб, халқаро логистика марказлари тармоғини яратиш, минтақа транспорт-логистика салоҳиятини ривожлантириш учун хорижий мамлакатларнинг портларидан самарали фойдаланиш услубларини шакллантириш, Марказий Осиёда Жанубий ва Жануби-Шарқий Осиё, Европа, Яқин ва Ўрта Шарқ мамлакатларини бирлаштирувчи муҳим транзит йўл бўлиб

хизмат қиладиган ягона интеграциялашган хабни яратиш масалалари минтақамиз учун долзарб аҳамият касб этади.

Бундан асосий мақсад – минтақа транзит салоҳиятини биргаликда ривожлантириш, халқаро транспорт йўлакларидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш, халқаро ташувлар жараёнидаги турли тўсиқларни бартараф этишга қаратилган чора-тадбирларни ишлаб чиқиш, меъёрий-ҳуқуқий база ва тариф сиёсатини такомиллаштириш ҳисобланади.

Марказий Осиё мамлакатлари транспорт-транзит салоҳиятининг бугунги ҳолати ва уни ривожлантириш истиқболлари, Темир йўл транспортини ривожлантиришнинг халқаро ва минтақавий тенденциялари, Автомобиль ташувларини такомиллаштириш бўйича халқаро ҳамкорлик: хорижий тажриба ва миллий амалиёт, Марказий Осиёда ҳаво транспортини ривожлантиришнинг долзарб масалалари каби мавзулар алоҳида ўрин тутди.

Статистик маълумотларга кўра, Марказий Осиё мамлакатлари темир йўлларининг узунлиги 22 минг километрга тенг. Қозоғистон энг йирик ва энг кўп фойдаланиладиган темир йўллар тизимига эга, унинг ҳиссасига минтақадаги темир йўлларнинг 66 фоизи ва барча юк ташишларнинг 84 фоизи тўғри келади. Минтақадаги темир йўлларнинг қарийб 18 фоизи Ўзбекистон ҳудудидан ўтади ва барча ташишларнинг қарийб 11 фоизи мамлакатимиз ҳиссасига тўғри келади. Туркменистон тахминан 12 фоиз минтақавий темир йўлларга эгалик қилади ва барча ташишларнинг 4 фоизини таъминлайди (Ахборотнома, 2019).

1993 йилда Бельгия пойтахтида Озарбайжон, Арманистон, Грузия, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистон иштирокида Брюссель декларацияси қабул қилинган эди. Мазкур ҳужжат Европадан Қора денгиз, Кавказ, Каспий денгизи орқали ўтиб, Марказий Осиё мамлакатларига чиқиш бўйича транспорт йўлагини ривожлантириш мақсадида ЕИ томонидан молиялаштириладиган ТРАСЕКА техник кўмак бўйича минтақалараро дастурининг амалга оширилишини бошлаб берди.

1996 йилда Марказий Осиё мамлакатларидан Эрон ва Туркия ҳудудлари орқали дунё бозорига чиқиш имконини берадиган янги Трансосиё йўлаги – Тежон – Серахс – Машҳад темир йўли очилди.

Хозирги кунда Марказий Осиёда ўзаро ишонч ва дўстона муҳит шароитида транспорт лойиҳаларини рўёбга чиқариш бўйича амалий чоралар кўрилмоқда.

Ўзбекистонни хорижий мамлакатлар, хусусан, Франкфурт, Милан, Брюссель, Вена, Сарагоса, Осло, Базель, Дубай, Техрон, Шанхай каби йирик логистика марказлари билан боғлайдиган “Навий” халқаро интермодал логистика маркази фаолияти жадал ривожланмоқда.

2017 йилда Амударё орқали ўтадиган Туркманобод – Фороб янги темир йўл ва автомобиль кўприклари очилди. Бу юк ташиш ҳажмини 2,5 баробар ошириш имконини берди. Амударё орқали ўтадиган кўприklar юк оқимларини Осиё ва Тинч океани минтақаси, Жанубий Осиё давлатларидан Каспий денгизи, ундан кейин Қора денгиз ва Ўртаер денгизи минтақаси, Европа, Кавказорти, Яқин ва Ўрта Шарқ мамлакатларига тўғридан-тўғри олиб чиқиш имконини беради. Шунингдек, ушбу кўприklar Ўзбекистон – Туркменистон – Эрон – Ўмон транспорт-транзит йўналишининг муҳим бўғини ҳисобланади.

Ўзбекистон – Қирғизистон – Хитой темир йўли қурилиши ҳам фаоллашди. Мазкур лойиҳа Шанхай Ҳамкорлик Ташкилоти мамлакатлари учун долзарб аҳамиятга эга. Унинг амалга оширилиши лойиҳа иштирокчилари ҳамда Марказий Осиёнинг бошқа барча давлатлари ва Хитой ўртасидаги савдо-иқтисодий муносабатларни кенгайтириш имконини беради. Ушбу темир йўли Хитойдан Қирғизистон ва Ўзбекистон орқали Шарқий Европа ва Яқин Шарқ мамлакатларига юк ташиш имконияти яратилиши туфайли Хитой юklarини Европа мамлакатларига етказадиган энг қисқа йўллардан

бирига айланади ва бутун Марказий Осиё транспорт-логистика инфратузилмасини ривожлантиришга хизмат қилади. Жорий йил февраль ойида Марказий Осиёдан илк бор тўғридан-тўғри Хитойга чиқадиган Тошкент – Андижон – Ўш – Иркештом – Қашғар автомобиль йўлаги бўйича қатнов йўлга қўйилди.

Март ойида Ўзбекистон ва Тожикистон чегарасида Самарқанд ва Панжикентни бирлаштирувчи “Жартепа” назорат-ўтказиш пункти ишга тушди. Саккизта автомобиль вабитта “Амузанг” темир йўл ўтказиш маскани фаолияти тикланди. Ғалаба – Амузанг – Хушади темир йўл линиясининг ишга туширилиши транзит ташишларини ривожлантиришда муҳим роль ўйнайди, Туркманистон ва Афғонистонга чиқиш учун қўшимча имкониятлар яратади.

Марказий Осиёнинг стратегик келажаги ва истиқболлари минтақанинг ажралмас қисми ҳисобланган Афғонистондаги ҳудудий жараёнларда фаол иштирок этишга бевосита боғлиқ. Афғонистон Президенти Ашраф Ғанининг 2017 йилда Ўзбекистонга ташрифи доирасида “Сурхон – Пули Хумри” электр узатиш линиясини қуриш лойиҳасини амалга ошириш тўғрисида келишувга эришилди. Янги линия Ўзбекистондан Афғонистонга электр энергияси етказиб беришни 70 фоизга ошириш, яъни йилига 6 миллиард кВт/соатга етказиш имконини беради.

2017 йилда Ўзбекистон ва Афғонистон ўртасида авиақатновлар йўлга қўйилгани муҳим воқеа бўлди. Бу Тошкент аэропортидан Афғонистон самолётларида Германия, Буюк Британия ва Европанинг бошқа мамлакатларига амалга оширилаётган парвозлар учун авиахаб сифатида фойдаланиш имконини беради.

Афғонистон билан транспорт соҳасидаги ҳамкорликни ривожлантириш ҳамда трансфғон йўлаги доирасида янги темир йўллари барпо этиш истиқболда Марказий Осиёнинг энг қисқа йўллар орқали Ҳинд океани ва Форс кўрфазидаги бандаргоҳларга чиқишини таъминлайди, Жанубий ва Жануби-Шарқий Осиёни Европа ва Хитой бозорлари билан боғлайди.

Кейинги пайтларда минтақамиз мамлакатлари халқаро транспорт борасидаги имкониятларини кенгайтиришга доир саъй-ҳаракатларини фаоллаштираяпти. Бугунги кунда Марказий Осиё орқали қатор халқаро транспорт йўлаклари ташкил этилмоқда.

2018-2023 йилларда Хитой ва Ғарбий Европани боғлайдиган “Евроосиё” транспорт йўлагини қуриш ва фойдаланишга топшириш режалаштирилган. Ушбу магистрал Пекиндан бошлаб Остона, Москва ва Минск орқали Берлинга қадар давом этади. Дастлабки ҳисоб-китобларга кўра, 2050 йилга бориб ушбу йўлак орқали йилига 37 миллион йўловчи ташилади.

Яна бир лойиҳа – “Ғарбий Европа – Ғарбий Хитой”. Унинг Хитой – Қозоғистон қисми 2016 йилда иш бошлаган бўлиб, Европага элтувчи энг қисқа автомобиль йўли ҳисобланади, бу ерда юк ташиш муддати 10-12 кунни ташкил этади. Лойиҳа 2030 йилга қадар тўлиқ ишга туширилиши кутилмоқда. Йўлак Санкт-Петербург – Москва – Оренбург – Оқтўба – Олмаота – Қорғас орқали ўтади.

2017 йилда Афғонистон, Туркманистон, Озарбайжон, Грузия ва Туркия вакиллари “Ложувард” транспорт йўлагини яратиш тўғрисидаги келишувни имзолади. Унга мувофиқ, темир ва автомобиль йўллари орқали Торкунди шаҳри (Афғонистон) Ашхобод билан ва Каспий денгизидаги Туркманбоши бандаргоҳи билан боғланади. Сўнг йўлак Каспий орқали Бокуга, кейинчалик Тбилиси орқали Анқарага, йўл-йўлакай Потти ва Батуми портларида тармоқланиб, Анқарадан Истанбул ва Қарсга элтади, шу тариқа Европанинг транспорт тизимига уланади.

Қозоғистон – Туркманистон – Эрон йўлагига келсак, 2018 йил май ойида Хитойдан ушбу йўналишда контейнерли поезд юрди. Ушбу масофани босиб ўтишга 2 ҳафтага яқин вақт кетди, бу денгиз йўлига қараганда ўртача икки баробар тез дегани. 2022 йилга бориб темир йўл орқали юк ташиш ҳажми йилига 15 миллион тоннани ташкил этиши кутилмоқда.

"Шарқ – Ғарб" лойиҳаси Хитой ва Европа ўртасида транспорт алоқасини йўлга қўйишга қаратилган. Боку – Тбилиси – Қарс темир йўли ушбу транспорт йўлагининг муҳим бўғинидир. Мазкур лойиҳа Туркия ва Европадан Марказий Осиё мамлакатлари, Хитой ва Эронга мунтазам юк ташишни йўлга қўйишда муҳим роль ўйнайди.

Ўзбекистон ҳам ушбу лойиҳада иштирок этишдан манфаатдор. Президентимизнинг 2017 йил 2 декабрдаги "2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида"ги (Қарор, 2017) қарорига биноан Боку – Тбилиси – Ахалкалаки – Қарс темир йўли орқали ташқи савдо юklarининг дастлабки транзит ташувларини амалга ошириш чоралари қўрилмоқда. «Шимол-Жануб» лойиҳасининг очилиши, маълумотларга қараганда, 2020 йилга мўлжалланган. Ушбу транспорт йўлаги Санкт-Петербург бандаргоҳини Эроннинг Бандар Аббос ва Чобаҳор бандаргоҳлари билан боғлайди, шу тарзда денгиз йўли Ҳиндистондаги Мумбай бандаргоҳига қадар узайтирилади.

Ушбу транспорт йўлаги Эрон орқали Форс кўрфази мамлакатларига юк ташиш жараёнини соддалаштириши туфайли Марказий Осиё учун долзарб аҳамиятга эга. Ҳарйилийўлак орқали 3-5 миллион тонна юкни транзит қилишимконияти пайдо бўлади.

Мазкур транспорт йўлаги Ўзбекистон учун ҳам муҳим. Президент Шавкат Мирзиёев 2022 йилда бўлиб ўтган ШХТ саммитида Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон темир йўли қурилиши тўғрисида уч томонлама битимнинг имзоланиши ҳамда стратегик жиҳатдан яна бир муҳим лойиҳа – Термиз – Мозори-Шариф – Кобул – Пешовар темир йўли коридори қурилишини ҳам қўллаб-қувватлашга чақирди. Ушбу икки лойиҳанинг амалга оширилиши ўзаро боғлиқликни мустақамлаш, ўзаро савдо ва инвестицияларни кўпайтириш, умуман олганда, Ташкилотга аъзо мамлакатларни барқарор иқтисодий ўсишни таъминлаш учун кенг имкониятлар яратишини таъкидлади¹⁹⁵.

Шу билан бирга Президент Шавкат Мирзиёевнинг "2018-2022 йилларда транспорт йил инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида"ги ПҚ 3442 сонли Қарори қабул қилинди¹⁹⁶.

Ҳозирги кунда жаҳон экспертлар ҳамжамиятида Хитой томонидан илгари сурилган "Бир макон, бир йўл" ташаббусининг транспортга доир қисми хусусида кўп сўз юритилмоқда.

Фикримизча, Ўзбекистон "Бир макон, бир йўл" ташаббусини қўллаб-қувватлаши ва унда янада фаол иштирок этишдан манфаатдорлигига қаратиши лозим. "Бир макон, бир йўл" ташаббуси, аввало, савдо-иқтисодий муносабатларни ривожлантиришга, Хитойни жаҳон аҳолисининг 60 фоизи ва ялпи ички маҳсулотининг 30 фоизи тўғри келадиган 65 дан ортиқ мамлакат билан боғлайдиган янги транспорт йўллари шакллантиришга қаратилган.

Президент Шавкат Мирзиёевнинг БМТ Бош Ассамблеясининг 75-сессиясидаги нутқидаги асосий йўналиш Марказий Осиё мамлакатларини жаҳон иқтисодий, транспорт ва транзит коридорларига чуқур интеграциялашуви мақсадида БМТ шафелигида Транспорт-коммуникация алоқаларни ривожлантириш минтақавий марказини ташкил этишга қаратилди (Мирзиёев, 2020).

Шу мақсадда Ўзбекистон транспорт саноатини ривожлантиришга стратегик аҳамият бериб, миллий ва минтақавий даражаларда транспорт инфратузилмасини ривожлантиришга қаратилган кенг қўламли чора-тадбирларни амалга оширмоқда,

¹⁹⁵ Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг 2022 йил да бўлиб ўтган Шанхай Ҳамкорлик Ташкилоти саммитидаги маърузаси. https://uza.uz/uz/posts/ozbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyoevning-shanxay-hamkorlik-tashkilotiga-azo-davlatlar-rahbarlari-kengashining-mazhlisidagi-nutqi_408173.

¹⁹⁶ Президент Шавкат Мирзиёевнинг БМТ Бош Ассамблеясининг 75-сессиясидаги нутқидаги асосий йўналишлар <https://review.uz/oz/post/prezident-shavkat-mirziyoyevning-bmt-bosh-assambleyasining-75-sessiyasidagi-nutqidagi-asosiy-yonalishlar>.

шунингдек, уни халқаро транспорт тизимига қўшиш бўйича ишлар изчил олиб борилмоқда.

Мамлакатимизнинг транспорт-логистика салоҳиятини ошириш мақсадида ушбу соҳанинг институционал базаси ва меъёрий-ҳуқуқий асослари мустаҳкамланмоқда. Жумладан: темир йўл, ҳаво, дарё транспорти, метро ва йўл иншоотларини ривожлантириш бўйича ягона давлат сиёсатини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш бўйича ҳукумат органи сифатида Транспорт вазирлигини ташкил этиш тўғрисида 2019 йил 1 февралдаги Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони қабул қилинди.

Фармонга кўра - "2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юкларни ташиш бўйича ташқи савдо йўналишларини диверсификация қилишнинг комплекс дастури" қабул қилинди.

Шунингдек, "Ўзбекистон Республикасининг транспорт тизимини 2035 йилгача ривожлантириш стратегияси" ишлаб чиқилмоқда.

Бугунги кунда деярли барча ривожланган ва ривожланаётган мамлакатларда транспорт ва логистикага оид рақамли хизматлар жадал ривожланмоқда.

Ушбу тенденцияни ҳисобга олган ҳолда Марказий Осиё мамлакатларининг автомобиль, темир йўл ва ҳаво транспорти тизимларида ахборот технологиялари, рақамли маркетинг хизматларини жорий этиш билан боғлиқ масалаларни муҳокама қилиш режалаштирилган.

Ўзбекистон Марказий Осиё мамлакатларининг минтақавий транспорт-коммуникация тизимини шакллантириш, транспорт ва логистика соҳаларида янги инвестиция лойиҳаларини ишлаб чиқишга доир саъй-ҳаракатларни фаоллаштириш юзасидан узоқ муддатли ва кўп томонлама ҳамкорлик учун қулай шароитлар яратишга катта ҳисса қўшади.

Ўзбекистон - 2030 стратегиясида белгиланган вазифларга эътибор қаратсак стратегияда Ўзбекистон Республикасининг глобал транспорт-логистика тармоқларига интеграциясини чуқурлаштириш ва миллий транспорт тизимининг салоҳиятини ошири мақсад қилган бўлиб жумладан:

- Республика ҳудуди орқали транзит юкларини ташиш ҳажмини 16 миллион тоннага етказиш;

- Шимолий йўналишда темирйўл орқали юк ташиш муддатларини 40 фоизга қисқартириш;

- йўловчи ва юк ташиш хизматлари ҳажмини 3 баробар ошириш;

- электрлашган темирйўллари улушини 65 фоизга етказиш;

- авиақатновлар сонини 4 баробарга ошириш;

- 56 минг километр йўлларни қуриш ва таъмирлаш;

- Темирйўл, ҳаво йўллари транспортида йўловчи ва юк ташиш хизматлари тарифлари шаклланишида бозор тамойилларига ўтиш ҳамда соҳага хусусий ва хорижий операторларни жалб қилиш;

- туман марказларидан қишлоқ аҳоли пунктларигача жами 5,5 минг километр цемент-бетон қопламали йўллар қуриш;

- Тошкент-Самарқанд ва Тошкент-Фарғона водийси йўналишларида давлат-хусусий шериклик асосида автомобиль йўлларини қуриш;

- Шаҳар ва туманларни жамоат транспорти билан тўлиқ қамраб олиш, янги автобуслар сонини 5 мингтага ва электробуслар сонини 2 мингтага етказиш;

- Тошкент-Самарқанд, Самарқанд-Навоий-Бухоро йўналишларида янги тезюрар темирйўлларини қуриш, тезюрар поездларда йўловчи ташиш сонини 2,5 баробар кўпайтириш;

- самарадорлиги паст бўлган ҳудудий аэропортларни давлат-хусусий шериклик асосида модернизация қилиш ва ишончли бошқарувга бериш;

- республиканинг 6 та йирик аэропортини, шу жумладан давлат-хусусий шериклик асосида модернизация қилиш ва хусусий авиакомпаниялар сонини 10 тага етказиш;
- барча аэропортларда стратегик ҳамкорлар билан «Очиқ осмон» режимини жорий қилиш, республика авиапаркини 100 тага етказиш белгиланган.

Хулоса ва таклифлар.

Хулоса қилиб айтиш жоизки, хорижий давлатларнинг бандаргоҳларига чиқиш мақсадида Марказий Осиёнинг транспорт-транзит имкониятларини кенгайтириш бўйича янги келишилган Қарор ва Фармонларни ишлаб чиқиш минтақа учун муҳим ва долзарбдир.

Компанияларда транспорт-логистикасини йўлга қўйиш учун қуйидаги муаммоларни ҳал қилиш зарур:

- маҳсулотларни ташиш учун қандай транспорт турларидан фойдаланиш ва қисқа муддатда етказиб бериш харитасини ишлаб чиқиш;

- юкларни ташиш учун энг мақбул йўлни аниқлаш;

- юк ташиш учун зарур бўлган транспорт воситалари сонини аниқлаш;

- товарларни сақлаш ва қадоқлаш усулларини жаҳон тажрибаси асосида амалиётга тадбиқ этиш;

- товарларни етказиб бериш сифатини назорат қилиш тизимини ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқ.

Корхоналарда транспорт-логистикасини ташкил қилишда кўплаб омилларни ҳисобга олиш керак, масалан: корхона ва истеъмолчиларнинг географик жойлашуви, етказиб бериладиган товарлар ҳажми ва хусусиятлари, етказиб бериш муддати, транспорт харажатлари ва бошқалар.

Товарларни етказиб беришда оптимал натижаларга эришиш ва корхонанинг бозордаги рақобатбардошлигини ошириш учун корхона учун транспорт-логистика стратегиясини ишлаб чиқишда ушбу омилларнинг барчасини ҳисобга олиш зарур.

Шу билан бирга Ўзбекистон ташқи сиёсатининг устувор тармоқларидан бўлган транспорт соҳаси бўйича конструктив ва ўзаро манфаатли муносабатларни йўлга қўйиш каби вазифаларни, Марказий Осиё мамлакатлари транспорт-транзит салоҳиятининг бугунги ҳолати ва уни ривожлантириш истиқболлари, Темир йўл транспортини ривожлантиришнинг халқаро ва минтақавий тенденциялари, Автомобиль ташувларини такомиллаштириш бўйича халқаро ҳамкорлик: хорижий тажриба ва миллий амалиёт, Марказий Осиёда ҳаво транспорти ва тез юрар юк ташувчи темир йўлни ривожлантириш мақсадга мувофиқ.

Адабиётлар / Literature/Reference:

Slatvinska, Valeria et al. (2021) "The experience of EU countries towards the development of infrastructure and logistics hubs." Revista de la Universidad del Zulia: n. pag.

Ахборотнома (2019) Ўзбекистон Республикаси статистика вазирлиги ахборотномаси.

Белов И. В. (1972) Математические методы в планировании на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.- д. трансп. И. В. Белов, А. Б. Каплан. – 2-е изд., перераб, и доп. – М.: Транспорт, 1972. – 248 с: а-ил.

Галабурда, В.Г. (2001) Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин [и др.]; под ред. В. Г. Галабурды. – 2-е изд. с измен.и дополн. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.

Зиядуллаев К.Ш. (2005) Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, –С. 101-106.

Зоҳидов А.А. (2018) Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириши. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент.

Икрамов М.А. (2010) Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. –С. 28-36.

Ирисбекова М.Н. (2017) Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириши. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент.

Кеарней М.Н. (2011) Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур: автореф. дис. ...д-ра экон. наук / М.Н. Кеарней. СПб., 31 с.

Қарор (2017) Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М.Мирзиёевнинг 2017 йил 2 декабрдаги “2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишининг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида”ги ПҚ-3422 сонли Қарори.

Мирзиёев Ш. (2020) Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг БМТ Бош Ассамблеясининг 75-сессиясидаги нутқи/ Янги Ўзбекистон, 24 сентябрь.

Саматов Ғ.А. ва бошқалар (2003). Рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишончилиги –Т.: ТошДАУ нашр таҳририяти бўлими, – 82 б.

Топилдиев С.Р. Марказий осий давлатлари билан хамкорлик-ўзаро ишонч муҳитини яратишга асосдир. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М.Мирзиёевнинг БМТ Бош Ассамблеяси 75-сессиясида сўзлаган нутқини ўрганиш ва кенг жамоатчилик ўртасида тарғиб қилиш. Ўқув қўлланма 2021 йил 96-119 б.

Топилдиев С.Р. Марказий осий давлатлари транспорт-коммуникация алоқаларини ривожлантириши. Янги Ўзбекистон: ижтимоий-иқтисодий ривожланиш одимлари. Ўқув қўлланма 2021 йил 441-650 б.

Файзуллаев Ж.С. (2022) Темир йўл транспорт тизимини иқтисодий ривожлантириш методологиясини такомиллаштириши. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент.

Фармон (2022) Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022 йил 28 февралдаги «2022-2026 йилларга мўлжалланган Янги Ўзбекистоннинг тараққиёт стратегияси тўғрисида»ги ПФ-60-сонли фармони. // www.lex.uz.

Цывкунова Т.Н. (2012) Процесс планирования логистической стратегии / Т.Н. Цывкунова // Социология управления и организации: современные подходы: сб. науч. тр. Саратов: Изд-во СГТУ, С.29- 30.

Ярашова В.К. (2022) Ўзбекистон транспорт тизимини ривожлантиришнинг макроиқтисодий жиҳатлари. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент.