

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA MAXSUS TA'LIM
VAZIRLIGI**

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI

«Logistika» ta'lim yo'nalishi talabalari uchun

XALQARO LOGISTIKA

O'quv qo'llanma

Toshkent – 2019

Tuzuvchilar: Xo'jaev F.E., Po'latxo'jaeva D.M., Aytieva S.A.

Mazkur o'quv qo'llanmada respublikamizda tovar moddiy boyliklarini etishtirish, qayta ishlash, saqlash va etkazib berish bilan bog'liq jarayonlar, logistik infratuzilma ob'ektlarining tasniflanishi va ularning turli tarmoqlar xususiyatlariga ixtisoslashuvchi va tarmoq xususiyatlarini hisobga olgan holda ular faoliyatini rivojlantirish yo'llari ochib berilgan. O'quv qo'llanmada xalqaro logistikasining nazariy asoslari va mexanizmlari to'g'risida so'z yuritilgan bo'lib, u 5230400 - "Logistika" bakalavriat ta'lim yo'nalishining "Xalqaro logistika" fanidan o'quv qo'llanma sifatida tavsiya etiladi.

В этом учебном пособии описывается процесс переработки, хранения и доставка товарно материальное ценности в Республике Узбекистан так и в зарубежном, классификация объектов логистическое инфраструктуры и организация их деятельности с учетом особенности различных секторов и их характеристик. В учебном пособии описывается теоретические и практические основы международной логистики и рекомендуется по предмету «Международный логистика» направление образования бакалавриата 5230400 - «Логистика», в качестве учебное пособие.

This textbook describes the process of crocheting, processing, storage and delivery of commodity-based material values in Uzbekistan and abroad, the classification of the objects of the logistics infrastructure and the organization of their activities, taking into account the characteristics of various sectors and their characteristics. The textbook describes the theoretical and practical basis of international logistics and is recommended for the subject of "International logistics " direction of bachelor's education 5230400 - "International logistics", as a textbook.

Taqrizchilar:

1. Nigmanov E. OXBIning «Iqtisodiy ta'lim» kafedrası boshlig'i, bojxona xizmati podpolkovnigi, dotsent
2. Ergashxo'jaeva SH.J «Marketing» kafedrası mudiri, i.f.d., professor

	Kirish	3
1 - BOB.	“Xalkaro logistika” fanining mohiyati va mazmuni	7
1.1.	“Xalkaro logistika” fanining predmeti, uning mohiyati va maqsadi.	7
1.2.	“Xalkaro logistika” fanini o’rganish ob’ektlari.	9
1.3.	Logistikaning rivojlanish bosqichlari.	11
II-BOB	O’zbekiston Respublikasida transport xizmatlari bozorining xozirgi xolati va uning iqtisodiy taxlili.	13
2.1.	Transport xizmatlari bozori tushinchasi.	13
2.2.	Temir yo’l transporti.	17
2.3.	Avtomobil transporti	20
III-BOB	Logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari	23
3.1.	Logistik operatsiyalarni amalga oshirish tartibi.	23
3.2.	Xalqaro logistika faoliyatining asosiy yo’nalishlari.	26
3.3.	Xalqaro logistika tizimi va bosqichlari	29
IV-BOB	Respublikamizda avia va temir yo’l transportida yuk va yo’lovchi tashishdagi muammolar	32
4.1.	YUK tushunchasi va yuk tashish turlari.	32
4.2.	Respublikamizda yuklarni tashishda logistik xizmatlarni rivojlantirish omillari.	38
V-BOB	Yetkazib berish logistik zanjirini boshqarish tizimi	48
5.1.	Logistik zanjir tushunchasi uning mohiyati va maqsadi.	48
5.2.	Yetkazib berish zanjirini rejalashtirish	56
5.3.	Zamonaviy yetkazib berish zanjirining rivojlanish tendentsiyalari.	63
VI-BOB.	EIHLar ularni turlari va tashkil etish zaruriyati	76
6.1.	EIHLar va ularni tashkil etish.	76
6.2.	“Navoiy” EIIX faoliyatining asosiy yo’nalishlari	81
6.3.	“Navoiy” EIHNi rivojlanishi.	83
VII-BOB	Xalqaro transport tashuvlarining jahon tajribasi va uni respublikamizga tadbiq etish	92
7.1.	Xalqaro yuk tashuvlari tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi.	92
7.2.	Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishning huquqiy asoslari.	103
7.3.	Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishni jahon tajribasi va unda xalqaro transport koridorlarining ahamiyati.	116
VIII-BOB	Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash	129
8.1.	Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlashni o’ziga xos xususiyatlari.	129
8.2	Xalqaro transport tashuvlarida optimal yo’nalishlarini	132

	tanlash	
8.3.	Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlashni o'ziga xos xususiyatlari	134
IX-BOB	Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari	135
9.1.	O'zbekiston Respublikasini Markaziy Osiyoning transport-tranzit salohiyatini oshirishdagi urni va uni yanada rivojlantirish.	135
9.2.	O'zbekiston Respublikasida yuk tashish tizimini rivojlantirish strategiyasi.	142
9.3.	Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari.	153
X-BOB	Xalqaro yuk tashuvlarini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning o'rni	159
10.1.	Xalqaro yuk tashuvlarini tartibga solishda BMT doirasida qabul qilingan kelishuvlar.	159
10.2.	10.2.Turli transport vositalarida tashishga oid xalqaro huquqiy hujjatlar.	161
XI-BOB	Butunjahon bojxona tashkilotining jahon savdosining rivojlantirishidagi o'rni	164
11.1.	TIFni tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'rni.	164
11.2.	Butunjahon bojxona tashkilotining tashkil etilish tarixi.	167
11.3.	O'zbekiston va xalqaro tashkilotlar: bojxona sohasida hamkorlik.	169
XII-BOB	Xalqaro yuk tashuvlarini rivojlantirishda iqtisodiy integratsiyaning ahamiyati	172
12.1.	O'zbekiston Respublikasi jahon xamjamiyatiga iqtisodiy integratsiyasi.	172
12.2.	O'zbekiston Respublikasining Tashqi savdo sohasidagi xalqaro hamkorligi.	176
12.3.	O'zbekiston Respublikasining JSTga aъzo bo'lish yo'lida amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar.	184
12.4.	Respublikamiz tashqi iqtisodiy faoliyatida xalqaro yuk tashuvlarini takomillashtirish yo'llari	195
XIII-BOB	Xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimi va uning asosiy vositalari	202
13.1.	Xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimi va uning asosiy shakllari.	202
13.2.	Xalqaro savdoning rivojlanish bosqichlari.	206
13.3.	Xalqaro iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishining hozirgi davrdagi xususiyatlari.	212
XIV-BOB	Avtomobil transportida yuklarni respublikamiz bojxona chegaralaridan olib o'tish tartibi.	223

14.1.	Tovarlar va transport vositalarini bojxona chegaralaridan olib o'tish tartibi.	223
14.2	Avtomobil transportida xalqaro tashuvlarda to'ldiriladigan hujjatlar	226
	Xulosa	
	Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati	
	Izoxli so'zlar	

Kirish

Bozor iqtisodiyoti sharoitida mamlakatimiz logistikasi shakllanish bosqichida turibdi. Bu nafaqat logistikaning ilmiy – amaliy, balki o'quv-uslubiy jihatlariga ham taalluqlidir. Xususan, logistikani o'qitish va bayon etish hozircha logistikaga parallel va yaqindan bog'liq bo'lgan fanlarning keng doirasini qamrab olmoqda. “Fanni jonlantirish” ga e'tibor berish uchun hali o'rganish taqozo etiladi.

Jarayonlarni tashkil etishning logistik kontseptsiyasini faqatgina logistika sohasida mutaxassislar tomonidagina amalga oshirilib bo'lmaydi. Jarayonlarni tizimli tashkil etishning falsafasi biznesning tayanch falsafasi bo'lishi lozim. Tijoratchilar, iqtisodchilar, turli tarmoqlarning menejerlari logistika kontseptsiyasini tushunishlari va qabul qilishlari, jarayonlarni logistik tashkil etishning asosiy usullarini bilishlari hamda erishiladigan samarani ko'zda tutadigan

bo'lishlari kerak. SHuning uchun ham bugungi kunda logistika sohasidagi keng qamrovdagi oliy ta'lim vazifasi nihoyatda muhim hisoblanadi.

G'arb logistikasi modellari mamlakatimiz xo'jalik amaliyotiga har doim mos kelavermaydi. Logistik tizimlar – bu atrof - muhit bilan uzviy aloqasiz qarab bo'lmaydigan jonli tizimlardir. G'arb tizimlaridan nusxa olish strategiyasi – bu egalik strategiyasi bo'lib, biroq etakchilik strategiyasi emas. Mamlakat iqtisodiyotiga birinchi navbatda bizning sharoitimizga to'g'ri keladigan, jarayonlar samaradorligining keskin o'sishiga imkon beruvchi logistika falsafasini tatbiq etish lozim.

YANGI ilmiy va o'quv “logistika” fanini o'rganish ob'ekti moddiy va ular bilan bog'liq bo'lgan axborot oqimlari hisoblanadi. Fanning dolzarbligi va uni o'rganishga bo'lgan qiziqishning keskin ortishi logistik yondashuvdan foydalanish orqali moddiy tizimlar faoliyati samaradorligini oshirishning potentsial imkoniyatlari bilan bog'liqdir. Logistik xom ashyo va yarim tayyor mahsulotlar olib kelish bilan iste'molchiga tayyor mahsulot etkazib berish o'rtasidagi vaqt oralig'ini keskin qisqartirish imkonini beradi. YUklarni saqlash va tashish xarajatlarini keskin qisqartirishga imkoniyat yaratadi. Logistikaning qo'llanishi ma'lumot olish jarayonini tezlashtiradi, servis xizmati darajasini oshiradi.

O'zbekiston iqtisodiyotining bozor munosabatlariga o'tish sharoitida logistikaning tutgan o'rnini oshadi. Bozor munosabatlariga o'tish davrida logistikaning dolzarbligini aniqlab beruvchi 5 ta omilni ajratish mumkin:

- iqtisodiy omil. Hozirgi vaqtda ishlab chiqarish xarajatlari va moliya xarajatlarini kamaytirish imkoniyatlarini qidirish birinchi o'ringa qo'yilmoqda. Logistik mahsulot ishlab chiqaruvchi va iste'molchilarning iqtisodiy qiziqishlarini bog'lash imkonini beradi.

- tashkiliy - iqtisodiy omil. Bozor sharoitida tovar harakati jarayonlarini amalga oshiruvchi yangi tashkiliy shakllarning vujudga kelishi va rivojlanishi davomida, boshqaruv va koordinatsiyaning integratsion shakllari, hamda ishlab chiqaruvchi, korxonalar, iste'molchilar, omborlar va transportning o'zaro

ta'sirining logistik jarayonlarini ta'minlash tobora katta ahamiyatga ega bo'lmoqda.

- axborot omili. Bozor iqtisodiyoti axborot aloqalarining rivojlanishiga ko'maklashadi, ular bozor munosabatlarining sababi va natijasi bo'lib, bir - birlarini o'zaro to'ldiradi. Axborot tushunchasi logistika bilan bozorni chambarchas bog'laydi, chunki logistik jarayonlarning predmeti, vositasi va tashkil etuvchisi bo'lib axborot oqimlari hisoblanadi.

- texnik omil. Bu omil logistikani tizim sifatida o'rganadi, uni boshqarish ob'ektlari va sub'ektlari transport, ombor xo'jaligi va boshqarishni kompyuterlashtirishda zamonaviy texnik yutuqlarni qo'llash asosida rivojlanadi.

- tovar harakati jarayonlariga davlatning ko'magi. Zamonaviy sharoitlarda tovar harakatini nazorat qilish masalasi nafaqat korxonalar darajasida, balki regionlar hamda mamlakat miqyosida vujudga keladi.

Logistika qo'llanilishi yuqori darajadali mamlakatimizda tovar – pul munosabatlarining kengayishi va jadallashuvi, korxonalar o'rtasida xo'jalik aloqalarining oshishi, ishlab chiqarish infratuzilmasining rivojlanishi, hamda korxonalar va tashkilotlarning xo'jalik mustaqilligining kengayishi bilan bog'liq.

Bozor munosabatlarining rivojlanishiga logistikaning ta'siri. Mahsulot ishlab chiqarilishidan to uning iste'moligacha bo'ladigan moddiy oqimlarni tashkil etish va boshqarishga qo'yiladigan logistika talablari mahsulot etkazuvchi bilan iste'molchi o'rtasidagi aloqalarning rivojlanishiga yordam beradi. O'zining iqtisodiy ko'rsatkichlarini yaxshilash maqsadida etkazib beruvchi, ham hamkor – iste'molchi talablarini bajarishga, ham mahsulotni etkazish bo'yicha shartnoma munosabatlari rivojlanishi uchun sharoitlarni yaxshilashga intiladi.

Logistik qarashlarga amal qilish va gorizontal aloqalarni rivojlantirib, korxonalar bir - biri bilan ta'sischilarga xizmat ko'rsatish jarayonida etkazish sifatini oshirishda va mahsulotni eng kam xarajatlar bilan etkazib borishda raqobatlashadi. Mahsulot bozorida raqobatbardoshlikni oshirishning mustahkam usuli bo'lib logistika hisoblanadi.

1-BOB. “Xalkaro logistika” fanining mohiyati va mazmuni

Reja:

1.1. “Xalkaro logistika” fanining predmeti, uning mohiyati va maqsadi.

1.2. “Xalkaro logistika” fanini o’rganish ob’ektlari.

1.3. Logistikaning rivojlanish bosqichlari.

Tayanch iboralar: tahlil, tizimli tahlil, ob’ekt, sub’ekt, marketing, jarayon, biznes birlik, analitik ko’rsatkichlar.

1.1. “Xalkaro logistika” fanining predmeti, uning mohiyati va maqsadi

Mamlakatimizda 1990-yillardan boshlab bozor munosabatlarining shakllanishi va rivojlanishi logistika kabi ilmiy-amaliy yo'nalishni maqsadli ko'rib chiqish zaruratini asoslab berdi.

*Logistika** – barcha (moddiy, moliyaviy, axborot, mehnat, intellektual va b.) resurslar optimal xarajatlari bilan korxonaga maqsadlariga erishish uchun moddiy va unga hamrohlik qiladigan (axborot, moliyaviy, servis) oqimlarini boshqarish samaradorligini oshirishning yangi imkoniyatlarini izlab topish bilan bevosita bog'liq bo'lgan amaliy faoliyat yo'nalishidir.

«Logistika» so'zining semantikasi Qadimgi YUnonistonga borib taqaladi, bu erda «logistike» atamasi «hisoblab chiqish, mulohaza yuritish sanʼati» ma'nosini anglatardi. Rim imperiyasida logistika deganda oziq-ovqatlarni taqsimlash qoidalari tushunilgan. Vizantiya imperatori Lev VI (816-912) davrida logistika harbiy qo'shinlar ta'minoti va uning harakatlanishini boshqarish sanʼati sifatida ta'riflangan. Mazkur atamaning hozirgi kunlargacha etib kelgan ikkita asosiy talqinini kuzatish mumkin:

1) logistikani harbiy ishda qo'llash. Harbiy logistika sohasida dastlabki ilmiy mehnatlar ijodkori sanalgan XIX asr boshida frantsuz harbiy mutaxassisi baron A.A. Jomini (1779-1869) logistikaga «qo'shinlar bilan xarakat qilish amaliy sanʼati» deya ta'rif bergan. Uning ta'kidlashicha, logistika nafaqat tashuvlarni, balki rejalashtirish, boshqarish va ta'minot, qo'shinlar dislokatsiyasini aniqlash, shuningdek, ko'priklar, yo'llar qurilishi va h.k. masalalarni o'z ichiga oladi. 1884 yil Amerika harbiy-dengiz floti instituti navigatsiya ehtiyojlarini belgilash uchun «logistika» tushunchasini kiritdi. Logistika Ikkinchi jahon urushi davrida ham, ayniqsa, Evropada joylashtirilgan AQSH armiyasi moddiy-texnika ta'minotida keng qo'llanilgan. Mana shu sababdan keyinchalik aynan harbiy logistika iqtisodiyotda ham moddiy oqimlarni samarali boshqara boshladi

2) matematik mantiq mazmunida «logistika» atamasi talqini mashhur matematik G.Leybnits (1646-1716) asarlarida foydalanilgan. Atamaning ushbu ma'nosi 1904 yil Jenevada bo'lib o'tgan falsafa kongressida belgilab qo'yilgan.

* «*» bilan belgilangan atamalar izoхи китобнинг охирида келтирилади

Logistika zamonaviy rivojining ustuvorliklarini belgalib beradigan asosiy tendentsiyalar bir qator omillarni o'z ichiga oladi.

Xalqaro logistikaning asosiy bo'g'inlari :

Axborot kommunikatsiya texnologiyalarining asosiy bo'g'inlari

- **ma'lumotlarning elektron almashinuvi (EDI), supermarket Wal-Mart**
- **tovarlarni kodlash tizimi**
- **pullarning elektron o'tkazmalari**
- **yuk mashinalarini stupnik orqali joyini aniqlash tizimi**
- **suniy intellekt tizimi (Singapurskiy morskoy port)**

1.2.“Xalkaro logistika” fanini o'rganish ob'ektlari

Global logistika davri logistikaning kelgusi rivoji bilan asoslanadi. Ushbu atama ostida qoidaga ko'ra, mehnat taqsimoti, davlatlararo darajada qo'llab-quvvatlanadigan shartnoma, bitim va umumiy rejalar shaklida kooperatsiya va hamkorlik asosida dunyoning turli mamlakatlari biznes-strukturalarini bog'laydigan barqaror makrologistika tizimlari tushuniladi. Kelajak logistikasi nazariyasi va amaliyoti faol rivojlanishining katalizatorlari jahon iqtisodiyotidagi quyidagi jiddiy o'zgarishlar hisoblanadi: bozor globallashuvi; iqtisodiyot infratuzilmasini davlat tomonidan tartibga solishdagi o'zgarishlar; umumiy sifat boshqaruvi (Total Quality Management - TQM) kontseptsiyasining hamma joyda keng tarqalishi; axborot-kompyuter texnologiyalari inqilobi va tez rivojlanayotgan telekommunikatsiyalar bozori; hamkorlik va strategik ittifoqlar o'sishi va b.

Logistika yondashuvining moddiy resurslar anʼanaviy harakatini boshqarishdan asosiy farq shundaki, logistika yondashuvida boshqaruv ob'ekti bo'lib oqim – umumiy bir yaxlitlik sifatida qabul qilinadigan predmetlar yig'indisi namoyon bo'ladi.

Oqim – ma’lum bir vaqt oralig’ida jarayon sifatida mavjud bo’ladigan va belgilangan vaqt davrida mutlaq birliklarda o’lchanadigan, yaxlit bir butunlik sifatida qabul qilinadigan harakatdagi predmetlar yig’indisi.

Ko’rinib turibdiki, strategik boshqaruvda barcha resurslar yig’indisi oqimlar ko’rinishida, xususi holatda esa – zaxiralar ko’rinishida ifodalanishi mumkin.

Zaxira – yaxlit bir butunlik sifatida qabul qilinadigan va berilgan vaqt mahali uchun mutlaq birliklarda o’lchanadigan predmetlar yig’indisi.

Taktik boshqaruvga nisbatan oqimlar va zaxiralarni paritetli* logistika toifalari sifatida maqsadli ajratishni amalga oshirish lozim.

SHunday qilib, logistika asosiy toifalariga* oqim va zaxiralar aylanadi. Zaxiralar statik ko’rsatkichlari va oqimlar dinamik tavsifnomasi o’rtasida qalin o’zaro bog’liqlik mavjud:

➤ R oqim Z zaxira o’zgarishini tavsiflaydi

$$P = dZ/dt;$$

➤ zaxira oqim to’planishi va o’zgarish natijasini aks ettiradi

$$Z = \int_{t_1}^{t_2} PdT$$

Oqim va zaxira toifalari logistika jarayonlarini ko’rib chiqishda talab qilinadigan darajada chuqur va batafsil bo’lmasada, makroiqtisodiy modellarda* juda keng foydalaniladi. Logistikada oqimlar va zaxiralar umumlashtirilgan iqtisodiy toifalarning xususi holati hisoblanadi, xuddi shu tarzda logistika qonuniyatlari umumiy iqtisodiy qonunlarning xususi tarzda namoyon bo’lishi sanaladi. Moddiy oqim tushunchasi logistikada asosiy tushunchadir. Ko’rinib turibdiki, moddiy oqimlar mavjud bo’lish shakllari transport vositasida tashish, omborga joylashtirish va birlamchi xomashyo manbasidan yakuniy mahsulot iste’molchisiga etkazish bo’yicha boshqa moddiy operatsiyalarni bajarish jarayonida barcha mahsulot turlarining harakati bo’lishi lozim (moddiy resurslar*, tugallanmagan ishlab chiqarish*, tayyor mahsulot*).

Moddiy oqim – unga turli logistika (transport vositasida tashish, omborga joylashtirish va b.) va/yoki texnologiya (mexanik ishlov berish, yig'ish va b.) operatsiyalarini qo'llash jarayonida ko'rib chiqiladigan va belgilangan vaqt oralig'iga mansub deb sanaladigan yuklar, detallar, tovar-moddiy boyliklar ko'rinishidagi mahsulotdir. Xalqaro maydonda logistika faoliyati kobora kompleksli bo'lib bormoqda, distribyutsiya markazlari va ishlab chiqarishni joylashtirish, transport turi, zaxiralarni boshqarish usullarini tanlash, mos keluvchi telekommunikatsiya va axborot tizimlarini layihalashtirish kabi muammolar logistikani yanada rivojlantirishni qat'iy talab qiladi

1.3. Logistikaning rivojlanish bosqichlari

Hozirgi davrda logistika tutgan o'rnining oshishi birinchi navbatda iqtisodiy sabablarga bog'liq. Sanoat ishlab chiqarish hajmining oshishi va milliy, hamda jahon xo'jaligi aloqalarining kengayishi bozor sohasidagi xarajatlarning kamaytirilishiga ko'proq e'tibor qaratilishini talab etmoqda.

G'arb mamlakatlarida xom ashyoning birinchi manбайдan to oxirgi iste'molchigacha bo'lgan mahsulot harakat vaqtining 93%i uning moddiy texnika ta'minotining turli kanallaridan o'tishiga to'g'ri keladi. Tovar ishlab chiqarilishi umumiy vaqtning atigi 2%ini oladi, uni tashish esa – 5%ini. Bu mamlakatlarda tovar harakatining mahsulotdagi ulushi milliy daromadning 20% dan ortig'ini tashkil etadi. Tovar harakatining tuzilmasida xom ashyo, materiallar, yarim tayyor mahsulotlar va tayyor mahsulotalarni saqlashga ketadigan xarajatlar 44% ni, omborga joylashtirish va dispecherlash – 16% ni, magistral va texnologik tashish – 23 va 9% ni tashkil etadi. Qolgan 8% ni tayyor mahsulotni sotishga ketadigan xarajatlar tashkil etadi. Logistikaning rivojlanishi birinchi navbatda tovar harakati bilan bog'liq bo'lgan vaqtinchalik va pul xarajatlarini kamaytirishga intilish bilan bog'liq. SHu bilan birga logistikaga bo'lgan qiziqishning ortishi quyidagi omillarga bog'liq:

- savdo bozoridan iste'molchi bozoriga o'tish, bunda iste'molchilar ehtiyoji ishlab chiqarish dasturlarini ishlab chiqishda asos bo'ladi va tovar harakati tizimining yaratilish zaruriyatini asoslab beradi;

- ishlab chiqarish va sotish faoliyatini tashkil etishni logistik asoslarini qo'llayotgan korxonalarining raqobatbardoshligini ta'minlash;

- logistika tizimida texnik rivjlanish yutuqlarini ishlatish uchun ob'ektiv imkoniyatlar yaratish;

- amallarni o'rganishning yangi uslub va nazariyalarini ishlab chiqish, masalan, logistika jarayonlarini optimallashtirish uchun asos bo'lgan tizimlar nazariyasi va kompromisslar nazariyasi. Logistika faoliyatini takomillashtirish bosqichlari. Logistika takomillashuvining 3 bosqichi ajratiladi. Birinchi bosqich – XX asrning 60 - yillari – ombor xo'jaligining transport bilan integratsiyalashuvi hamda ularni ishlatishda bir - biriga moslashtirish bilan xarakterlanadi. Bu bosqichda faqat yuklash -tushirish amallari bilan bog'liq bo'lgan transport bilan ombor yaqin o'zaro aloqalarga ega bo'la boshlaydi. Ular bir grafik va solishtirilgan texnologiya bo'yicha bir iqtisodiy natijaga ishlashni boshlaydi.

Ikkinchi bosqich – XX asrning 80 - yillari boshiga to'g'ri keladi. Omborga joylashtirish va transport ishlarining o'zaro hamjihatligiga ishlab chiqarishni rejalashtirish qo'shila boshlaydi. Ishlab chiqarish tsexi, transport va omborlar bir butun mexanizm sifatida ishlashni boshlaydi. SHu yo'l bilan xaridorlarga xizmat ko'rsatish sifatini boshqarish, moslamalarning ishlash samaradorligini oshirish imkoniyati vujudga keladi.

Uchinchi bosqich XX asrning 80 - yillari o'rtalariga to'g'ri keladi va material o'tkazuvchi tarmoqni hamma bo'g'inlarining integratsiyalashuvi bilan xarakterlanadi. Logistika kontseptsiyasining asosi bo'lgan integratsiyalashuv zaruriyatini, ta'minot, ishlab chiqarish va taqsimot bo'g'inlarining ko'pchilik qatnashchilari tan ola boshlaydi.

Moddiy va axborot oqimlarining tez o'tishini ta'minlash va mahsulotning xom - ashyoni birinchi manbaidan to oxirgi iste'molchigacha harakatining hamma bosqichlari monitoringini amalga oshirish imkonini beruvchi zamonaviy kommunikatsiya texnologiyalari vujudga keladi.

Birinchi bob buyicha nazorat savollari.

1. Xalqaro logistika deganda nima tushunasiz?
2. Logistikaning rivojlanish bosqichlari to'g'risida gapiring?
3. Xalqaro logistikada transport vositalarini ahamiyati qanday?
4. Xalqaro yuk tashuvlari qanday me'yoriy xuquqiy xujjatlar asosida amalga oshiriladi?
5. Xalqaro yuk tashuvlarini qaysi xalqaro tashkilotlar tartibga solishi mumkin?
6. Xalqaro yuk tashuvlarini tashkiliy mexanizmlari qaysilar?
7. Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishda transport koridorlarini ahamiyati qanday.
8. O'zbekiston Respublikasi xalqaro yuk tashuvlarini nechta transport yo'laklari orqali amalga oshiradi.
9. Xalqaro yuk tashuvlarida transport infratuzilmasi qanday ahamiyatga ega.
10. Logistik infratuzilma deganda nima tushinasiz.

II-BOB. O'zbekiston Respublikasida transport xizmatlari bozorining hozirgi xolati va uning iqtisodiy taxlili.

Reja:

- 1. Transport xizmatlari bozori tushinchasi.**
- 2. Temir yo'l transporti.**
- 3. Avtomobil transporti.**

Mustaqillik yillarida transport va kommunikatsiya tizimini strategik rivojlantirish bo'yicha katta ishlar amalga oshirildi. Respublikada transport

mustaqilligi ta'minlandi va respublikaning barcha hududlarini bir-biri bilan bog'laydigan milliy tizim yaratildi. Mamlakatimizda yaratilgan samarali transport tizimi tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va boshqa mamlakatlar bilan integratsiyalashuv omilidir.

Transport sohasiga qariyb 13,3 mingta korxonalar va tashkilot jalb qilingan bo'lib, o'tgan yilning shu davriga nisbatan ularning soni 11,1 foizga ko'paydi. 2019 yil 1 yanvar holatiga transport sohasida yangi tashkil etilgan korxonalar va tashkilotlar soni 2,1 mingtaga etdi. 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan bu ko'rsatkich 282 taga ko'paydi.



2018 yil yanvar-dekabr oylarida transportning barcha turlari tomonidan 1209,0 mln. tonna yuklar tashildi, bu 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 105,6 % ni tashkil etadi. SHu bilan birga, yuk aylanmasi 70,6 mlrd. t-kmni tashkil etdi yoki 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 5,7 % ga yuqori bo'ldi.

Ma'lumot uchun: 2018 yil yanvar-dekabr oylarida Qozog'iston korxonalar va tashkilotlari tomonidan 4103,6 mln. tonna yuk tashilgan. Qirg'izistonda transportning barcha turlarida yuk tashish hajmi 33,0 mln. tonnaga teng bo'lgan.

Transportning barcha turlarida yuk tashish bo'yicha avtomobil transporti (1068,2 mln. tonna) ustunlik qiladi. Quvur yo'li transporti orqali 72,4 mln. tonna neft va gaz quyilgan, temir yo'l transporti orqali - 68,4 mln. tonna yuk tashildi. Yuk tashish bo'yicha eng kichik ko'rsatkich havo transportida 13,1 ming tonna qayd qilindi. 1-rasm. **Transport sohasida faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar va tashkilotlarning taqqoslanishi** (*fermer va dehqon xo'jaliklaridan tashqari*)

1-jadval

Transport turlari bo'yicha yuk tashish va yuk aylanmasi

	2018 yil yanvar-dekabr	2017 yil yanvar-dekabr ga nisbatan %
Transportda tashilgan yuklar, mln.tonna	1209,0	105,6
Temir yo'l transporti	68,4	100,8
Avtomobil transporti	1068,2	105,6
Havo transporti ming/t	13,1	49,6
Quvurlar transporti	72,4	111,2
Transport yuk aylanmasi mln/t	70560,6	105,7
Avtomobil transporti	22942,1	100,0
Havo transporti ming/t	13851,9	103,0
Quvurlar transporti	33643,2	111,4

Manba: DSQ statistik ma'lumotlari.

umumiy yuk tashish hajmida eng yuqori ulushni avtomobil transporti – 88,3 % egallaydi, boshqa transport turlarida yuk tashish ulushi 11,7 % ga to'g'ri keladi.



2-rasm. Transport turlari bo'yicha yuk tashish tarkibi, %

(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun) Manba: DSQ statistik ma'lumotlari

2018 yilda transportning barcha turlarida yuklarni tashishning jadal o'sishi kuzatilmoqda. 2018 yil yanvar-mart oylariga nisbatan o'sish sur'ati 1,9 f.p. ga oshdi. 2018 yil yanvar-dekabr oylarida umumiy yuk aylanmasi hajmining o'sish sur'ati o'tgan yilning shu davriga nisbatan 105,7 % ni tashkil etdi.

Quvur yo'li transporti yuk aylanmasi o'sishi 11,4 % ni tashkil etdi, 2017 yil yanvar-dekabr oylaridagi 4,5 foiz o'sishga qaraganda 6,9 f.p. ga oshdi, shuningdek, avtomobil transporti - 2,3 % o'rniga 3,0 % (0,7 f.p. ga oshdi).



3-rasm. YUk aylanmasini o'sish sur'atlarining taqqoslanishi,%

Manba: DSQ statistik ma'lumotlari

Transport turlari bo'yicha yuk aylanmasi tarkibi, %

(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun)



4-rasm. Transport turlari buyicha yuk aylanmasi %

Umumiy yuk aylanmasi hajmida 47,7 % ulush quvur yo'li transportiga, 32,5 % ulush temir yo'l transportiga, 19,6 % ulush avtomobily transportiga va 0,2 % ulush havo yo'li transportiga to'g'ri keladi.

2-jadval

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi

	2018yil yanvar-dekabr	Jami xajmga nisbatan ulushi, %	2017 yil yanvar-dekabr nisbatan %
Transportda tashilgan yo'lovchilar, mln.kishi		100,0	102,4

Temir yo'l transporti	22,3	0,4	106,1
Avtomobil transporti		98,3	102,3
Havo transporti	2,6	0,04	118,7
SHaxar elektr transporti	74,1	1,3	114,9
Transport yo'lovchi aylanmasi mln. Yo'lovchi/km	134426,5	100,0	103,4
Temir yo'l transporti	4350,1	3,2	101,3
Avtomobil transporti	120696,3	6,6	102,6
Havo transporti	8835,1	89,8	117,0
SHaxar elektr transporti	545,0	0,4	114,1

Manba: DSQ statistik ma'lumotlari

Ma'lumot uchun: Qirg'izistonda yo'lovchilar tashish ko'rsatkichi 731,6 mln. yo'lovchiga teng bo'ldi. Qozog'istonda 23021,6 mln. yo'lovchi tashilgan.

Ma'lumot uchun: Qirg'izistonda yo'lovchilar tashish ko'rsatkichi 731,6 mln. yo'lovchiga teng bo'ldi. Qozog'istonda 23021,6 mln. yo'lovchi tashilgan. Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish tarkibida avtomobil transporti etakchilik qilmoqda. Uning jami yo'lovchi tashish hajmidagi ulushi – 98,3 % ni tashkil etadi.

Transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish tarkibi, %
(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun)



Temir yo'l transporti

2018 yil yanvar-dekabr oylarida yuklar temir yo'l transporti orqali o'tgan yilning mos davriga nisbatan 511,7 ming tonna ko'p tashildi. Temir yo'l transporti yuk aylanmasi 22942,1 mln. tonna-kmga etdi. O'tgan yilning mos davrida yuk aylanmasi 22939,5 mln. tonna-kmni tashkil etdi.

Temir yo'l transportining yuk va yo'lovchi aylanmasini taqqoslanishi

Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish ko'rsatkichi 1289,5 ming kishiga oshdi. Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish 6,1 % ga o'sdi va 22,3 mln. kishini tashkil etdi. Yo'lovchi aylanmasi 4350,1 mln. yo'lovchi-km ni tashkil etdi. Taqqoslash uchun 2017 yil yanvar-dekabr oylarida temir yo'l transporti yo'lovchi aylanmasi 4293,9 mln. yo'lovchi-km ga teng bo'lgan. Magistral temir yo'l transporti orqali yuklarni jo'natish 0,8 % ga oshib, 68,4 mln. tonnani tashkil etdi.

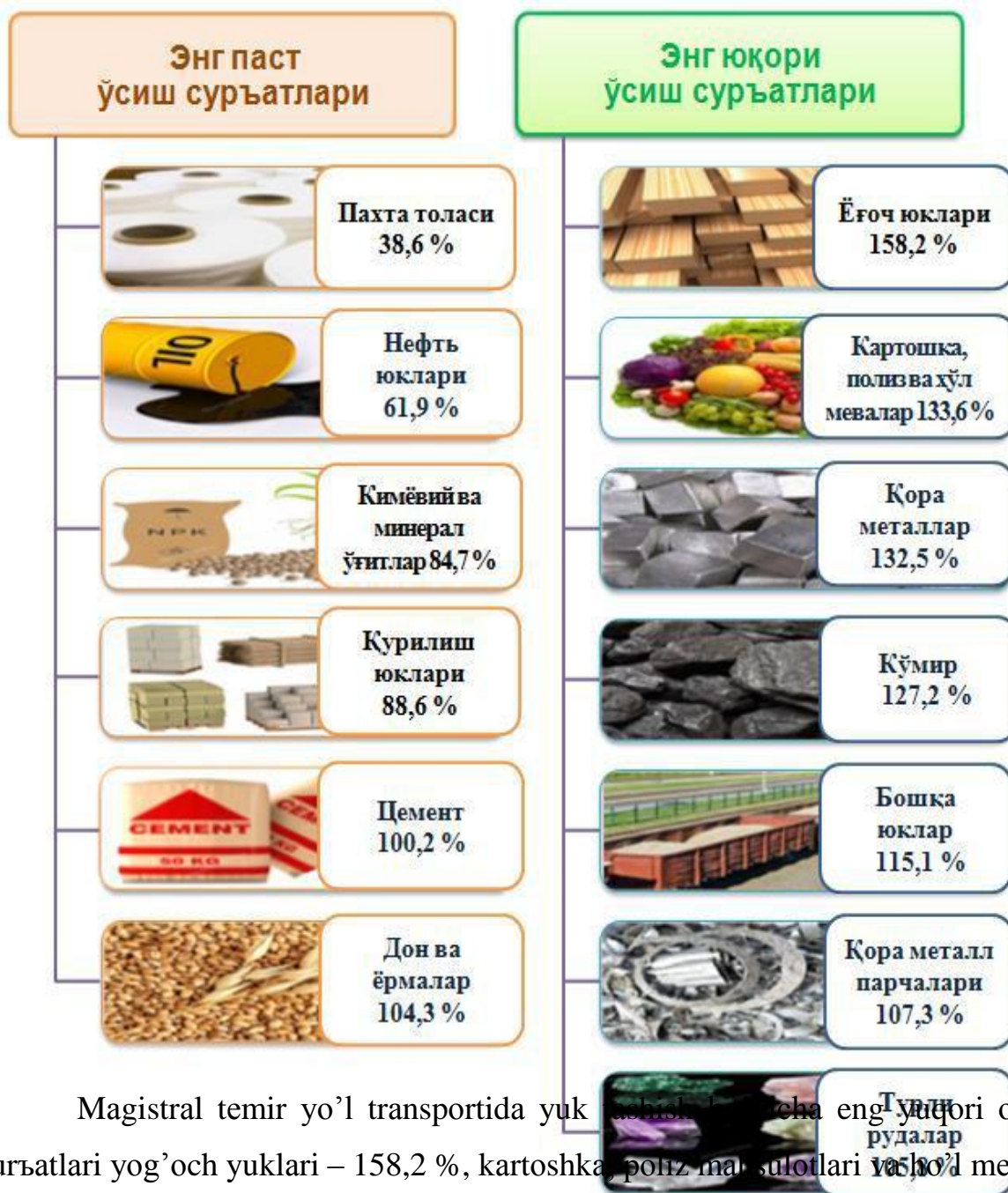
4-jadval

**Magistral temir yo'l transportida ortilgan asosiy turdagi yuklar
ko'rsatkichi
(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun temir yo'l transportida)**

	Hjmi, ming tonna	Jami hjimga nisbatan ulushi,%	2017 yil yanvar- dekabrga nisbatan
YUklar -jami	68442,8	100	100,8
SHundan:			
Ko'mir	5652,6	8,3	127,2
Neft maxsulotlari	6782,1	9,9	61,9
Turli rudalar	5291,4	7,7	105,8
Qora metallar	1076,9	1,6	132,5
Qora metal parchalari	838,5	1,2	107,3
Kimyoviy va mineral o'g'itlar	3430,0	5,0	84,7
Qurilish yuklari	5608,9	8,2	88,6
TSement	4854,3	7,1	100,2
YOg'och va yog'och maxsulotlari	29,9	0,1	158,2
Paxta	151,7	0,2	38,6
Don va don maxsulotlari	1733,1	2,5	104,3
Kartoshka, poliz maxsulotlari va ho'l mevalar	320,8	0,5	133,6
Boshqa yuklar	32672,6	47,7	115,1

Temir yo'l transporti orqali o'rtacha bir kunda yuklarni jo'natish 187,5 ming tonnani tashkil etdi yoki 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 0,8 % ga oshdi. Bir tonna yuk jo'natishning o'rtacha masofasi 335,2 km.ni tashkil etib, o'tgan yilning mos davri darajasidan 0,6 % ga past bo'ldi.

Magistral temir yo'l transportida tashilgan asosiy turdagi yuklar o'sish sur'ati, %
(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun)



Magistral temir yo'l transportida yuk tashilgan asosiy turdagi yuklar o'sish sur'atlari yog'och yuklari – 158,2 %, kartoshka, poliz mahsulotlari va boshqa mevalar – 133,6 %, qora metallar – 132,5 %, ko'mir – 127,2 %, boshqa yuklar – 115,1 %, qora metall parchalari – 107,3 % va turli rudalar – 105,8 % kabi yuklarda qayd etildi. Eng past o'sish sur'atlari paxta tolasi – 38,6 %, neft yuklari – 61,9 %, kimyoviy va mineral o'g'itlar – 84,7 %, qurilish yuklari – 88,6 %, tsement – 100,2 % hamda don va yormalar – 104,3 % kabi tashilgan yuklarda qayd etildi.

Avtomobil transporti

SHuningdek avtomobil transporti yuk va yo'lovchilarni tashishda muhim ahamiyatga egadir. Avtomobil transportining yuk aylanmasi 3,0 % ga oshib, 13,9 mlrd. t-km ni tashkil etdi.

Avtomobil transporti yuk va yo'lovchi aylanmasining taqqoslanishi

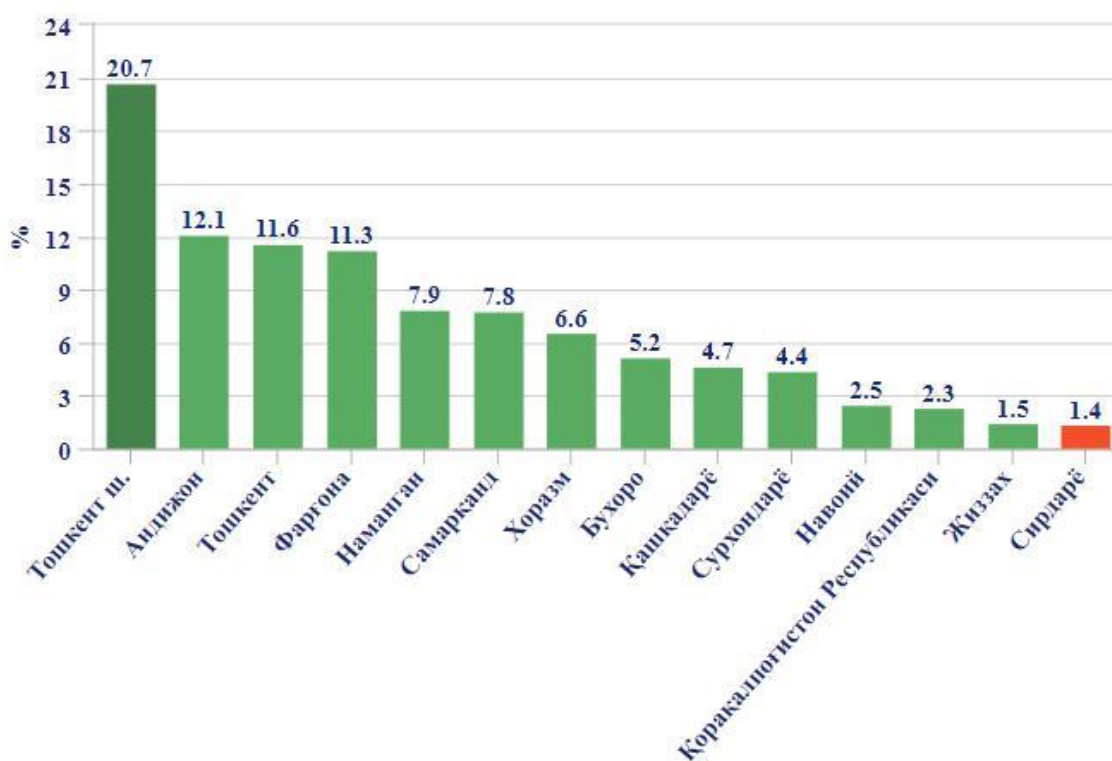


Avtomobil transportida yuk tashish hajmining taqqoslanishi, mln. t



Hududlar bo'yicha yo'lovchi tashish tarkibida katta qismni Toshkent shahri egallaydi. 2018 yil yanvar-dekabr oylarida uning ulushi 20,7 % ga teng bo'ldi. Eng kichik ko'rsatkich Sirdaryo viloyatida qayd etildi. U 1,4 % ni tashkil etdi.

Hududlar bo'yicha avtomobil transportida yo'lovchi tashish tarkibi, %
(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun)



Havo transporti orqali jo'natilgan yuklar 13,1 ming tonnani tashkil etib, 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 50,4 % ga past bo'ldi. YUk aylanmasi 21,4 % ga kamayib, 123,4 mln. t-kmni tashkil etdi.

Havo transporti yuk va yo'lovchi aylanmasining taqqoslanshi



Havo transportida 2609,2 ming kishi tashildi, bu 2017 yil yanvar–dekabr oylariga nisbatan 18,7 % ga ko'pdir, yo'lovchi aylanmasi esa 17,0 % ga oshib, 8835,1 mln. yo'lovchi-kmni tashkil etdi.

Havo kemalarining kechikmasdan muntazam etib kelishi 2017 yil yanvar–dekabr oylaridagi 82,8 % o'rniga 84,6 % ni tashkil etdi, 3315 aviaparvoz kechiktirilgan, 3 ta aviaparvoz bekor qilingan. Xalqaro tashuvlarda havo kemalarining muntazam etib kelishi 3,3 f.p. ko'payib, 83,5 % ni tashkil etdi (2017 yil yanvar–dekabr oylarida – 80,2 %).

Havo kemalarining jami kechikish vaqti 2716 samolyot-soatni tashkil etib, 2017 yil yanvar–dekabr oylariga nisbatan 32,5 % ga kamaygan. Kechiktirilgan parvozlarning o'rtacha davomiyligi 24,1 % ga qisqarib, 49 minutni tashkil etdi.

Elektr transportida 74022,5 ming yo'lovchi tashilib, 2017 yil yanvar–dekabr oylariga nisbatan o'sish sur'ati 114,9 % ni tashkil etgan. Elektr transportining yo'lovchi aylanmasi 545,0 mln. yo'lovchi-kmni tashkil etgan bo'lib, bu 2017 yil yanvar–dekabr oylariga nisbatan 14,1 % ga ko'pdir.

Elektr transportida yo'lovchi tashish (93,4 %) va yo'lovchi aylanmasida (92,4 %) eng yuqori ulush metropoliten hissasiga to'g'ri keladi.

Metropolitenda yo'lovchi tashish va yo'lovchi aylanmasi

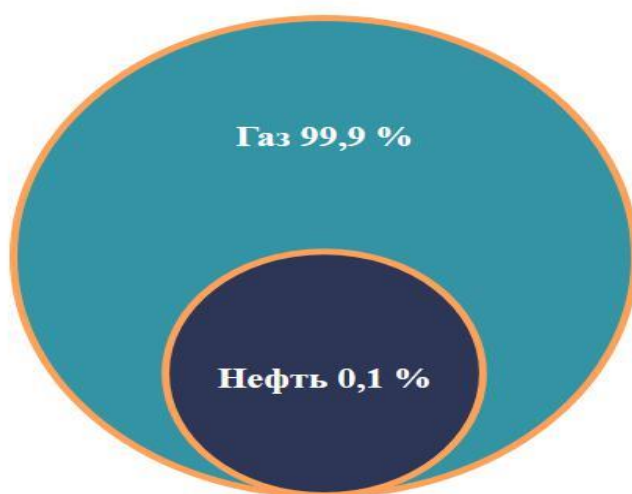
2017 yil yanvar–dekabr oylariga nisbatan 12,2 % ga oshgan.

Tramvayda 4370,4 ming yo'lovchi tashilgan, bu 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 1,9 marta ko'pdir. Tramvayning yo'lovchi aylanmasi 26,2 mln. yo'lovchi-kmni tashkil etdi.

Magistral quvurlar orqali 72,4 mln. tonna gaz quyilgan, bu 2017 yil yanvar-dekabr oylariga nisbatan 11,2 % ga ko'pdir. 2018 yil yanvar-dekabr oylarida 56,2 ming tonna neft quyilgan (6,3 % ga kam). Magistral quvurlarning yuk aylanmasi 11,4 % ga oshdi va 33,6 mlrd. t-kmni tashkil etdi.

Quvur yo'li transportida yuk tashish tarkibi

(2018 yil yanvar-dekabr oylari uchun)



2018 yil yanvar-dekabr oylarida yo'l-transport hodisalari soni 8990 tani tashkil etdi. O'tgan yilning mos davriga nisbatan mazkur ko'rsatkich 1054 taga kamaygan (-10,5 %).

Ikkinchi bob buyicha nazorat savollari

1. Transport xizmatlari bozori deganda nima tushinasiz?
2. Transport xizmatlariga nimalar kiradi?
3. Respublikamiz transport xizmatlari bozorida qaysi transport turi etakchilik qiladi?
4. Transport logistikasida ananaviy va noanaviy transport turlariga nimalar kiradi?
5. Transport xizmatlari bozori dunyoning qaysi mamlakatlarida yaxshi rivojlangan?

6. Markaziy Osiyo Respublikalaridan qaysi birida transport xizmati ko'rsatish darajasi yuqori?
7. Respublikamizda transport xizmatlarini hozirgi xolati qanday?
8. Respublikamizda transport xizmatlari bozorini rivojlantirish uchun qanday ishlarni amalga oshirish lozim deb uylaysiz?
9. Xalqaro logistik markazlarda transport xizmati ko'rsatish darajasi qanday?
10. Respublikamizda transport xizmati ko'rsatish darajasini yaxshilash uchun qanday qarorlar qabul qilingan?

III-BOB. Logistik operatsiyalarining asosiy bosqichlari

Reja:

1. **Logistik operatsiyalarni amalga oshirish tartibi.**
2. **Xalqaro logistika faoliyatining asosiy yo'nalishlari.**
3. **Xalqaro logistika tizimi va bosqichlari**

3.1. Logistik operatsiyalarni amalga oshirish tartibi

Logistik operatsiya. Logistik operatsiya – bu moddiy yoki axborot oqimini qayta ishlashga qaratilgan, ixtisoslashgan amallar yig'indisidir. Moddiy oqimlar ustidan logistik operatsiyalarga omborga joylashtirish, tashish, qadoqlash va boshqalarni misol qilish mumkin. Axborot oqimlari ustidan logistik operatsiyalar tarkibiga zarur axborotni yig'ish, qayta ishlash va o'tkazish kiradi.

Logistik operatsiyalarning ichki va tashqi turlari ajratiladi. Tashqi logistik operatsiyalarga ta'minot va tayyor mahsulotni sotish sohasidagi barcha harakatlar taalluqli, ichki operatsiyalarga esa – ishlab chiqarishda moddiy oqimni boshqarish kiradi. Bundan tashqari logistik operatsiya bir tomonlama yoki ikki tomonlama bo'lishi mumkin, bunda mahsulotga egalik qilish huquqi bir yuridik shaxsdan ikkinchisiga o'tadi.

Logistik funktsiya. Logistik funktsiya – bu logistik tizimning maqsadlarini amalga oshirishga qaratilgan logistik operatsiyalarning yiriklashtirilgan guruhidir. Logistikning har bir funktsiyasi amallarning bir butun (maqsad nuqtai nazaridan) yig'indisini tashkil etadi.

Logistik funktsiyalarning asosiylari bo'lib quyidagilar hisoblanadi: ishlab chiqarishning moddiy ta'minotini rejalashtirish; ishlab chiqarish buyurtmalarini bajarilish tartibini boshqarish; zaxiralarni funktsiyalarga bashoratlash va nazorat qilish ham kiradi.

Logistik zanjir. Moddiy oqimni etkazib beruvchisi va iste'molchisi umumiy holda ikkita mikrologistik tizimni tashkil etadi va logistik zanjir deb ataluvchi tizim orqali bog'langan bo'ladi.

Logistik zanjir – bu ishlab chiqarish iste'molidan tashqi moddiy oqimning bir logistik tizimdan ikkinchisiga yoki shaxsiy noishlab chiqarish iste'molidan oxirgi iste'molchigacha o'tib borishi bo'yicha logistik operatsiyalarni amalga oshiruvchi jismoniy yoki yuridik shaxslarning chiziqli keltirilgan miqdoridir.

Logistik zanjirning asosiy bo'g'inlari bo'lib quyidagilar hisoblanadi:

- material etkazib beruvchilar;
- omborxonalar;
- transport;

- taqsimot markazlari;
- mahsulot ishlab chiqaruvchilar;
- mahsulot iste'molchilari;

Logistik tizim. Logistik tizim u yoki bu logistik funtsiyalarni amalga oshiruvchi, teskari aloqaga ega bo'lgan oddiy tizimdan iborat. U, asosan, bir nechta tizim ostilardan tashkil topadi va tashqi muhit bilan rivojlangan aloqalarga ega bo'ladi.

Logistik tizimlar mikro va makrologistik tizimlarga bo'linadi.

3.2. Xalqaro logistika faoliyatining asosiy yo'nalishlari

Logistikaning tashqi savdodagi faoliyati:

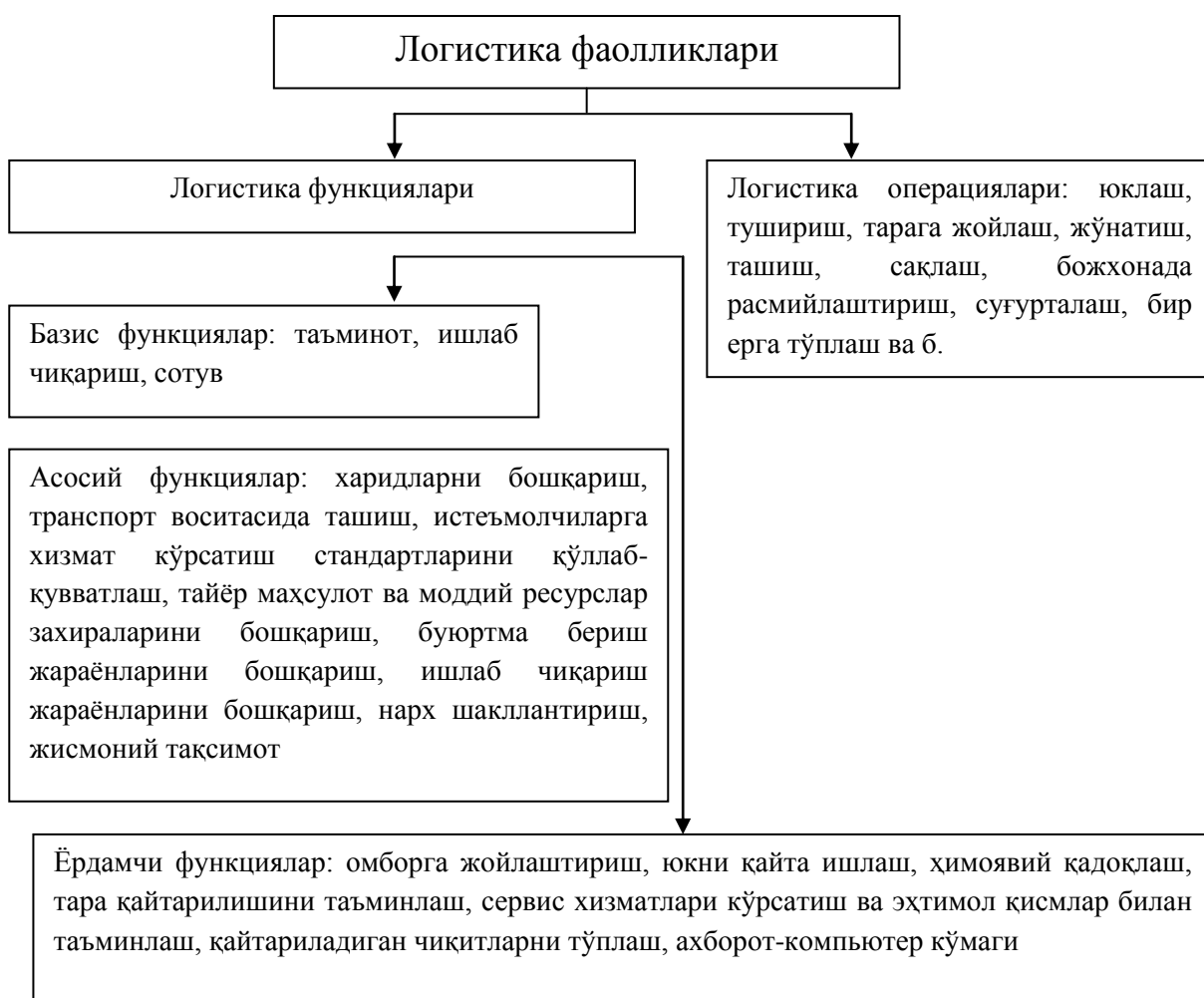
- ***Eksport-import operatsiyalari***
- ***Bojxona taomillarining qo'llanilishi***
- ***Tovar etkazib berish jarayonini va oldi-sotdi shartnomalarini Inkoterms va xalqaro tashuvlar qoidalari bo'yicha takomillash-tirish***
- ***Transport va yuk hujjatlarini tartibga solish***
- ***Sug'urta***

Moddiy va ularga hamrohlik qiladigan oqimlarning vujudga kelishi, o'zgarishi logistika nuqtai nazaridan to'laqonli tizim, ya'ni uning oldiga qo'yilgan maqsadni amalga oshiradigan va bu ma'noda yaxlit bir butunlik kabi tavsiflanadigan tizim sifatida ko'rib chiqiladigan ma'lum bir iqtisodiy ob'ektda ro'y beradi. Mohiyatan gap moddiy oqimga nisbatan qo'llanadigan harakatlar yig'indisi haqida bormoqda.

Logistika faolliklari – qo'yilgan maqsadlarni amalga oshirayotgan to'laqonli logistika tizimida moddiy oqimga nisbatan qo'llanadigan harakatlar. Bunda quyidagilar ajratib ko'rsatiladi:

- logistika operatsiyalari, yoki elementar logistika faolliklari (ordinary logistics activity);
- logistika funktsiyalari, yoki kompleksli logistika faolliklari (complex logistics activity).

2.1-rasmda moddiy oqimga nisbatan logistika faolliklari tasnifi keltirilgan.



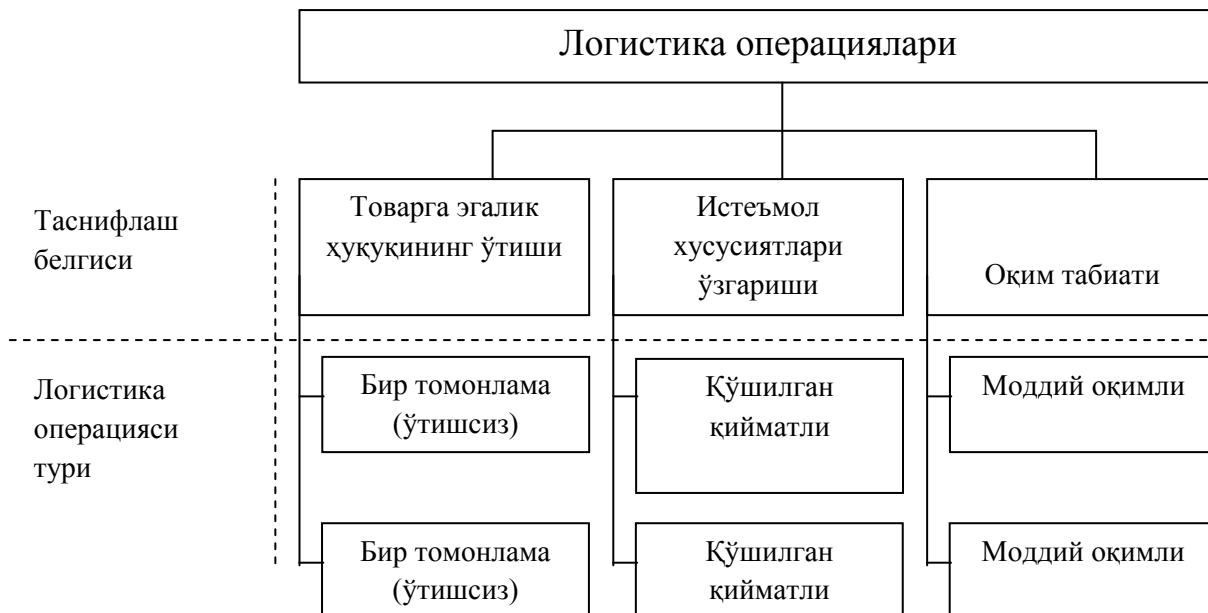
Logistika operatsiyasi – moddiy va unga hamrohlik qiladigan axborot, moliya va servis oqimlari vujudga kelishi va o'zgartirilishi bilan bog'liq bo'lgan menejment yoki qo'yilgan tadqiqot vazifalari doirasida yanada dekompozitsiya qilinishi lozim bo'lgan har qanday harakat.

Logistika operatsiyalari qatoriga moddiy resurslar yoki tayyor mahsulot bilan amalga oshiriladigan yuklash, tushirish, idishga joylash, tarqatish, tashish, saqlash, bojxona rasmiylashtiruv, sug'urta kildirish va boshka harakatlari kiradi. Hamrohlik qiladigan oqimlar bilan bog'liq logistika operatsiyalari sifatida moddiy oqim haqida axborot to'plash, saqlash va uzatish, tovarlar ta'minotchilari va xaridorlari bilan hisob-kitoblar, bojxona to'lovlari to'lash va h.k. namoyon bo'ladi.

Logistika tizimiga kirib keladigan yoki uni tark etadigan moddiy oqim bilan logistika operatsiyalari bajarish xudi shu operatsiyalarni logistika tizimi ichida

bajarishdan farq qiladi. Bu tovarga egalik huquqi sug'urta risklarining bita yuridik shaxsdan boshqasiga o'tishi bilan izohlanadi. Bu belgi bo'yicha barcha logistika operatsiyalari bir tomonlama va ikki tomonlama operatsiyalarga ajratiladi.

Logistika operatsiyalari tasnifi 2.2-rasmda keltirilgan.



2.2-rasm. Logistika operatsiyalari tasnifi

Ayrim logistika operatsiyalari mohiyatan texnologik ishlab chiqarish jarayonining davomi hisoblanadi (masalan, qadoqlash). Ular tovarning iste'mol xususiyatlarini o'zgartiradi va ishlab chiqarish sohasida ham, muomala sohasida ham amalga oshirilishi mumkin bo'ladi.

Korxonani ta'minlash yoki tayyor mahsulot sotish jarayonida bajariladigan logistika operatsiyalari (logistika tizimining tashqi muhit bilan o'zaro aloka jarayonida bajariladigan operatsiyalar) tashqi logistika operatsiyalari toifasiga kiradi; ularni bajarish xarakteriga atrof-muhit noaniqligi ta'sir ko'rsatadi. Logistika tizimi ichkarisida bajariladigan logistika operatsiyalari ichki operatsiyalar deb ataladi.

3.3. Xalqaro logistika tizimi va bosqichlari

Moddiy oqimlarni ilgari surish bilan bog'liq logistika faolliklari amaliyotda qoidaga ko'ra, xilma-xil texnikalarni (transport vositalari, yuklash-tushirish qurilmalari va h.k.) qo'llagan holda malakali personal tomonidan amalga oshiriladi. Logistika jarayoniga binolar va inshootlar jalb qilingan, jarayon

borishining o'zi unga tayyorgarlik darajasiga bog'liq bo'ladi. Bu va boshqa tarkibiy qism qandaydir tarzda tashkillashtirilgan bo'lishi lozim. Boshqacha qilib aytganda, agar moddiy oqimlar mavjud bo'lsa, doimo material o'tkazuvchi tizim ham o'ringa ega bo'ladi. SHu sababli logistika uchun bazaviy bo'lgan «logistika tizimi» tushunchasini joriy qilish zarurati yuzaga keladi.

Logistika tizimi – bir nechta quyitizimdan iborat va tashqi muhit bilan rivojlangan aloqalarga ega bo'lgan, u yoki bu logistika funksiyalari yoki logistika operatsiyalarini bajaradigan moslashuvchan tizimdir.

Logistika tizimlariga, qoidaga ko'ra, ularni tahlil va sintez qilishga tizimli yondashuvni qo'llash imkonini beradigan murakkab (katta) asosiy jihatlar xos bo'ladi. Ularning asosiylari quyidagilardan iborat:

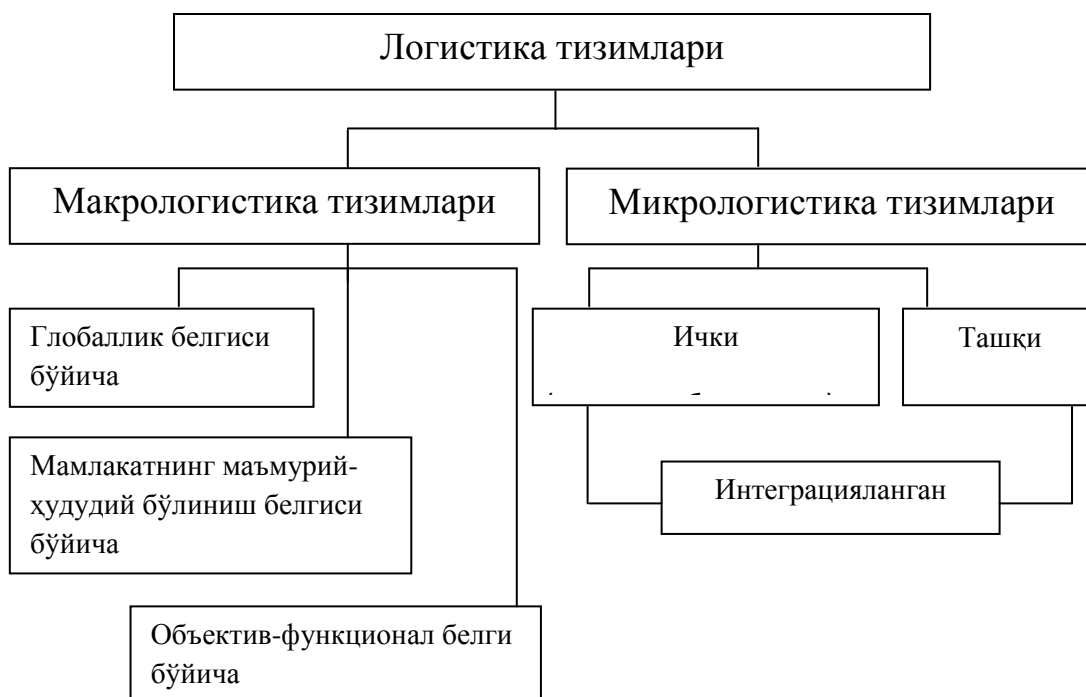
- ko'p sonli elementlar (bo'g'inlar) mavjudligi, alohida elementlar o'rtasida o'zaro aloqalar jarayoni ko'p omilliligi, ko'p pog'onali ma'murchilik tizimi, stoxastika kuchlari va omillarining tashqi muhitga ta'siri kabi belgilar bilan tavsiflanadigan murakkablik;
- strukturalanganlik – berilgan maqsadni amalga oshirayotgan boshqaruv ob'ektlari va sub'ektlaridan iborat bo'lgan ma'lum bir tashkiliy struktura mavjudligi;
- ierarxiklik –chiziqli yoki funktsional logistika boshqaruvi doirasida quyiroq pog'onadagi elementlarning yuqori pog'onadagi elementlarga bo'ysunishi;
- emerjentlik – berilgan maqsadli funktsiyaning alohida element yoki quyitizimlar bilan emas, balki butun tizim tomonidan amalga oshirilishi.

Logistika chiqishda berilgan ko'rsatkichlar bilan moddiy oqimlarga ega bo'lgan uyg'unlashtirilgan, muvofiqlashtirilgan logistika tizimlarini loyihalashtirish vazifasini qo'yadi va hal etadi. Bunday tizimlarning asosiy farqi ular tarkibidagi ishlab chiqarish kuchlarining muvofiqlik darajasi yuqori ekanligida bo'lib, bu boshdan-oxir moddiy oqimlarni boshqarish imkonini beradi. Logistika tizimlarini makrologistika va mikrologistika turlariga ajratish mumkin (2.4-rasm).

Макрологистика тизими deb foyda olish yoki biznesni tashkil qilishning qandaydir korporativ muammolarini hal etini maqsad qilib qo'ymaydigan va ijtimoiy-iqtisodiy, ekologik, harbiy va shu kabi boshqa vazifalarni hal qilish uchun hududiy yoki ma'muriy-hududiy tuzilma darajasida tashkil etiladigan tizimni hisoblaymiz.

Макрологистика тизимлари quyidagicha tasniflanishi mumkin:

- globallik belgisi bo'yicha – davlat (transmilliy), davlatlararo (xalqaro), transkontinental tizimlar;
- mamlakatning ma'muriy-hududiy bo'linishi belgichi bo'yicha - tuman, tumanlararo, shahar, viloyat va o'lka, mintaqa, mintaqalararo, respublika, respublikalararo tizimlar;
- ob'ektli-funksional belgi bo'yicha – bitta yoki bir nechta tarmoq, idoraga qarashli, tarmoqlararo, savdo, harbiy, institutsional va h.k. korxonalar guruhlari.



3.3-rasm. Logistika tizimlari tasnifi

Makrologistika tizimlarini shakllantirish mezonlari umumiy logistika xarajatlari minimumi, shuningdek, ekologik, ijtimoiy, harbiy, siyosiy va boshqa maqsadlar bilan belgilanadi.

Nazorat uchun savollar

1. Zamonaviy bozor muhitida logistika nimani ifodalaydi?
2. Moddiy oqim nimani ifodalaydi va uni qaysi asosiy xislatlar tavsiflaydi?
3. Boshqariladigan moddiy oqim qaysi hamrohlik qiladigan oqimlarni yuzaga keltiradi?
4. Logistika faolliklari tasnifining mazmunli jihatlarini ochib bering.
5. Makrologistika tizimlarining qaysi tasniflash belgilarini bilasiz?
6. Mikrologistika tizimlari qaysi vazifalarni hal qilishga imkon beradi?
7. Xalqaro logistikaning qanday bosqichlari mavjud?
8. Xalqaro logistikaning asosiy funksiyalari qanday?
9. Xalqaro logistikada logistik zanjirning ahamiyati haqida gapiring?
10. Logistik funksiyalar deganda nima tushinasiz?

IV-BOB. Respublikamizda avia va temir yo'l transportida yuk va yo'lovchi tashishdagi muammolar

Reja:

1. **YUK tushunchasi va yuk tashish turlari.**
2. **Respublikamizda yuklarni tashishda logistik xizmatlarni rivojlantirish omillari.**

4.1. YUK tushunchasi va yuk tashish turlari.

Transport siyosatiga nisbatan yondashuvni isloh qilish, birinchi navbatda yangicha tushunish apparatini ko'zda tutadi. Transport va iqtisodiy o'sishga o'zaro ta'sir ko'rsatuvchi omillar mavjudlik (accessibility) va «logistik bog'liqlik» (connectivity) hisoblanadi.

Oddiy so'z bilan aytganda, Respublikamiz viloyatlarda aeroportlar bo'lsa ham, muntazam qatnovlar bo'lmasa, «logistik bog'liqlik» bilan muammo hal bo'lmaydi. YOki boshqa misol. O'zbekistondagi viloyat markazlaridagi birorta ham korxonaga agarda mahsulot jo'natish uchun uni ishlab chiqarishga ketganchalik mablag' sarflansa, eksport bilan muvaffaqiyatli shug'ullana olmaydi. Bundan tashqari, vagonlarni korxonaga joylashgan shahardan davlat chegarasigacha olib boradigan vaqt chegaradan Rossiyagacha etib boradigan vaqtga nisbatan uch baravar ko'proq bo'lsa¹.

Xususiy operatorlarning rivojlanishi davlat monopoliyachi kompaniyalariga imtiyoz va dotatsiya taqdim etish siyosatidan voz kechish orqali davlat boshqaruvidagi yuklamalarni kamaytirish imkonini beradi. Davlatning tejalgan mablag'lari esa boshqa ehtiyojlarga sarflanishi mumkin. Aviatsiya bozori:

«O'zbekiston havo yo'llari» MAKning punktuallik va parvozlar xavfsizligini ta'minlashdagi yutuqlariga qaramasdan, O'zbekiston xalqaro yo'lovchi tashishdagi raqobatda yutqazib qo'ymoqda.

9-jadval

«O'zbekiston havo yo'llari» MAKning xalqaro yo'nalishlardagi yo'lovchilar oqimi yalpi o'sishini taqqoslama jadvali

№	Aviakompaniyalar nomi	O'sish surati	Davlati
1.	«O'zbekiston havo yo'llari» MAK	2.4%	O'zbekiston
2.	Aeroflot	16%	Rossiya Federatsiyasi
3.	Turk havo yo'llari	12%	Turkiya Respublikasi
4.	YUteyr	37.6	Rossiya Federatsiyasi
5.	Eyr Astana	11.1	Qozog'iston Respublikasi

¹ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009

6.	Janubiy Xitoy havo yo'llari	11.9	Xitoy Respublikasi	Xalq
----	-----------------------------	------	--------------------	------

Manba: “O‘zbekiston havo yo’llari” MAK ma’lumotlari

YUqoridagi jadvalda oxirgi sakkiz yil mobaynida «O‘zbekiston havo yo’llari» MAKning xalqaro yo’nalishlardagi yo’lovchilar oqimi yalpi o’sishini taqqoslama jadvali keltirilgan. Bu jadvalga ko’rinib turibdiki “O‘zbekiston xavo yo’llari” MAK da xalqaro yo’nalishlarda yo’lovchilar tashish atigi 2,4% ni tashkil etgan bo’lsa, raqobatchilarda bu ko’rsatkich mos ravishda: Aeroflot (RF) – 16%, Turk havo yo’llari (Turkiya) – 12%, YUteyr (RF) – 37,6%, Eyr Astana (Qozog’iston) – 11,1%, Janubiy Xitoy havo yo’llari (Xitoy) – 11,9%ni tashkil etgan.

Taqqoslash uchun: 2017 yilda Eyr Astana 4,2 mln nafar yo’lovchi, jumladan, bularning orasida o‘zbekistonliklar ham bo’lgan 600 ming tranzit yo’lovchini [tashigan](#). «O‘zbekiston havo yo’llari» MAKning yo’lovchilar oqimi 2,7 mln nafarni, tranzit yo’lovchilar ulushi 9,7%ni tashkil etgan. SHuni aytib o’tish lozimki, iqtisodiyotda tranzit yo’lovchilarni tashish xizmatlar eksporti hisoblanadi va YAIM strukturasi aks etadi.

«O‘zbekiston havo yo’llari» MAKning monopol mavqei va raqobatbardosh bo’lmagan narx siyosati shunga olib keldiki, aviachiptalar narxining sun’iy ravishda oshirilishi natijasida O‘zbekiston fuqarolari Rossiya va Turkiya kabi asosiy yo’nalishlarga O’sh (Qirg’iziston) yoki CHimkent (Qozog’iston) shaharlari orqali uchishga majbur bo’lishmoqda. Turli hisob-kitoblarga ko’ra, bu yiliga million nafar yo’lovchi demakdir. Oqibatda O‘zbekiston o’z vatanidan uchib ketishi va o’z mamlakati YAIMni to’ldiradigan salohiyatli yo’lovchilar oqimini yo’qotmoqda².

Taqqoslash uchun, qo’shni Qozog’istonda sakkizta aviakompaniya mavjud, lekin ular Air Astana aviakompaniyasiga o’z ko’rsatkichlarini oshirishiga xalal bermayapti.

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Товарлар (ишлар, хизматлар) экспортини кенгайтиришга оид қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида”ги 2015 йил 24 августдаги ПФ 4747-сонли Фармони.

O'zbekistonni transport xabiga aylantirishdan milliy aviatashuvchining o'zi ham manfaatdor bo'lishi lozim. SHunda u bir mamlakatning yopiq bozori uchun emas, mintaqadagi barcha respublikalar yo'lovchilarini tashib ishlashi mumkin bo'ladi. Butun mintaqada hech kim AQSH yoki Singapurga to'g'ridan-to'g'ri ucholmaydi. Bozorning rivojlanishi va umumiy «ulush»ning oshishidan hamma yutadi. Ammo yo'lovchi tashish bozorini rivojlantirish davlat korxonasini qo'llab-quvvatlashning zarar keltiruvchi strategiyasidan butun aviatsiya bozorini rag'batlantirishga o'tishni talab qiladi. SHuningdek, O'zbekistonda mahalliy aviatashuvchi kompaniyalar faoliyatini tashkil etish va amalga oshirish uchun qulay sharoitlar bilan ta'minlaydigan normativ ta'minot kerak bo'ladi. Aviatashuv talabini qondirish uchun O'zbekistonda reyslarning yo'nalishi va muntazamligiga qo'yilgan cheklolarni olib tashlash orqali xorijiy aviatashuvchilarga «ochiq osmon» rejimini joriy etish lozim bo'ladi³.

Mahalliy xususiy kompaniya va milliy aviatashuvchi ishlab topgan dollar o'rtasida hech qanday farq yo'q va YAIM strukturasi bir xilda aks etadi. Milliy aviatashuvchi mamlakat ichidagi yo'nalishlarda zarariga uchmoqda deyishingiz mumkin. Ammo keyingi 7-8 yil davomida ichki yo'lovchi tashish hajmi muntazam ravishda kamayib bormoqda. Bugungi kunda O'zbekistondagi ichki reyslarda yo'lovchi o'rinlari 800 ming atrofida. Bu hattoki Afg'onistonda taklif etilayotgan yo'lovchi o'rinlaridan ham kam (1 mln). Masalan, Qarshi aeroportining yuklamasi 2%ni tashkil etadi (ya'ni 98% ishlamaydi), aslida esa barcha viloyat aeroportlari muhim ahamiyatga ega, viloyat iqtisodiy rivojlanishiga ta'sir ko'rsatadigan strategik ob'ektlar hisoblanadi.

Nima qilish kerak? Oddiy aholi har doim mamlakat ichida harakatlanadi. Transport xizmatlariga bo'lgan talabning o'sib borishini qondirish uchun loukoster biznes modelidagi mahalliy aviatashuvchi kompaniyalar tashkil etish va faoliyat olib borishi uchun normativ ta'minot talab qilinadi. Bu mahalliy aeroportlarga jon bag'ishlaydi, mehnat migrantlarini hayotini xavf ostiga qo'yib Qozog'iston

³ Бекбаева С.К. Товарларнинг ташқи бозордаги ҳаракатини таъминлашда транспорт тизимини такомиллаштириш. – Т.: ТДИУ, 2013

cho'llari orqali avtobusda emas, arzon narxlarda yaqin xorijga borishlariga imkoniyat yaratadi.

CHunki buning uchun hozircha sharoit mavjud emas. Rezident-aviakompaniyalar uchun yumshoq va egiluvchan tarif siyosatini o'rnatish lozim. Bundan tashqari, qonunchilikka o'zgartirishlar kiritish zarur. Masalan, Havo kodeksiga muvofiq, aviatashuvchi bepul bagaj taqdim etishi shart (102-modda), qaytarilmaydigan chipta sotishga haqqi yo'q (104-modda) v.b.

YAqinda OAVda ekspluatant sertifikatini olishni xohlovchi o'zbek [kompaniyasi](#) haqida maqola chop etildi. qayd etish joiz, keyingi o'n yilda butun dunyoda aviatsiya biznesi 60%ga o'sdi. U investorlar uchun jozibador hisoblanadi. Kompaniya ochish va parvoz qilishni istaydiganlar mamlakatimizda ham, xorijda ham etarlicha, faqat mavjud muammolarni muhokama qilish uchun ularni Transport vazirligiga taklif etish kerak. YAngi ishtirokchilarning ro'yxatga olinmayotganligi to'siqlar borligini bildiradi.

O'zbekiston prezidenti imzolagan farmonga muvofiq, aeroportlar «O'zbekistan havo yo'llari» MAKdan ajratildi. Bu nimani anglatadi? Aeroportlar rahbariyati hozirgidan farqli o'laroq, parvozlarni xaritasini tuzish, yig'im va stavkalarni belgilash, yangi aviatashuvchilar va turistlar oqimini ko'paytirish, yangi yo'nalishlar ochish uchun imtiyozlar taklif etish bilan o'zlari shug'ullanishlari kerak.

Ammo bunda bir muammo bor. Aviayonilg'i shunchalik qimmatki, bizga parvoz qilish daromadli emas. Aviayonilg'i narxi reyslar tannarxini tashkil etuvchi asosiy qismi hisoblanadi.⁴

Jahon amaliyotida aviatsiya kerosini odatda aeroportlar tomonidan birja orqali xorijdan sotib olinadi va uning narxi neft narxiga bevosita bog'liq. Neft narxining tushishi aviatashuvlar o'sishiga olib keldi va global iqtisodiyotga ijobiy ta'sir ko'rsatdi.

O'zbekistonda esa boshqacha mexanizm ishlaydi. Aviayonilg'iga nisbatan monopoliya mavjud va uning narxi jahondagi o'rtacha narxlardan ancha [yuqori](#).

⁴ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009

Ma'lumki, yonilg'iga kamroq pul sarflansa, mamlakatimiz aeroportlarida yonilg'i quyadigan «O'zbekiston havo yo'llari» MAK va boshqa har qanday aviakompaniyaning ham rentabelligi oshadi va aviachiptalar narxi [pasayadi](#)⁵.

Bu hali hammasi emas. Bundan tashqari, O'zbekistonda aviayonilg'iga QQS joriy etilgan. Umume'tirof etilgan amaliyotda esa xalqaro aviatashuvlarda nolъ stavkadagi QQS qo'llanilishi qonuniy asosda belgilab qo'yilgan. Bundan tashqari, aeroportlar tomonidan xalqaro parvozlarni amalga oshirayotgan xorijiy aviakompaniyalar havo kemalariga yonilg'i quyish aylanmasiga nolъ stavka joriy etilgan.

- yonilg'i quyish kompaniyalari xizmatiga yagona tarif o'rnatish, rezident-aviakompaniyalar uchun egiluvchan chegirmalar tizimini ishlab chiqish;

- rezident-aviakompaniyalarni o'zi foydalanishi uchun olib kiradigan aviayonilg'iga nisbatan bojxona to'lovlari va QQSdan ozod qilish. Bu aviayonilg'i bozorida sog'lom raqobatni vujudga keltiradi, yo'lovchi va yuk tashish tariflarini pasaytirish, aviayonilg'i bilan ta'minlaydigan mahalliy kompaniyalar rivojlanishiga imkoniyat beradi.

Rivojlangan temiryo'l sohasisiz biz hech qachon mahsulotlarimiz eksporti o'sishiga erisha olmaymiz. Samarali logistika tizimi xalqaro bozorlarga chiqish qiymatini pasaytiradi, mahalliy korxonalar raqobatbardoshligini oshiradi va tashqi savdo rivojiga xizmat qiladi. Temiryo'l infrastrukturasi investitsiya kiritish qishloqlar va uzoq hududlarni yirik ishlab chiqarish markazlari bilan bog'laydi, yangi korxonalar va ish o'rinlari yaratish imkoniyatini beradi. Hozircha esa bizda yuk tashish juda uzoq vaqt va qimmat degani.

Iqtisodiy hamkorlik va taraqqiyot tashkilotining yaqinda chop etilgan hisobotida shunday yozilgan: «Ayni paytda O'zbekiston temir yo'llari tizimida mehnat samaradorligi bir xodimga 500-600 ming tashuv birligiga to'g'ri keladi. Bu ko'rsatkichni Turkmanistondagiga nisbatan 20%ga va bir xodimga 3,2 mln tashuv birligi to'g'ri keladigan Qozog'istonga nisbatan bir necha baravarga pastdir. Mehnat

⁵Кучарова., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018

samaradorligi bo'yicha O'zbekiston Rossiya, Xitoy va Hindistondan ancha ortda. Mamlakatdagi harakat tarkibi eskirib bormoqda. OTBning ma'lumotiga ko'ra, vagon parkining sezilarli qismi (qariyb 90%i) yaqin o'n yil ichida almashtirishni talab etadi».

Hisobotda shuningdek, temir yo'llar quvvatini kuchaytirish va samaradorlikni oshirish maqsadida xususiy temir yo'l operatorlari uchun bozorni ochish tavsiya etilgan.

Xususiy temiryo'l tashuvlari bozorini rivojlantirish uchun sharoit yaratish lozim⁶.

1. Tashuvlarni amalga oshirish va temir yo'l infrastrukturasi boshqarish funksiyalarini ajratish. Xususiy tashuvchilar tashishi mumkin, yo'l uchun davlat javob beradi. YAqinda ommaviy axbarot vositalarida 176 mln dollarga 24ta lokomotiv sotib olinishi xabar qilindi. Davlat lokomotivlarni o'zida qoldirishi mumkin. Ammo tashuvchilar va vagon etkazib beruvchilar uchun mutlaq shaffof huquqiy baza va sog'lom raqobat yaratib berishi darkor.

2. Temiryo'l tashuvlarini tartibga soluvchi normativ-huquqiy bazani o'zgartirish, xususan:

- harakat tarkibi operatorlari faoliyati va ularning tashuvchilar bilan hamkorligini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjat qabul qilish;

- umumlashgan tashuvlar uchun tariflarni hisoblash usulini ishlab chiqish va tasdiqlash;

- «O'ztemiryo'lyo'lovchi» AJ tomonidan temir yo'l infrastrukturasi cheklolarsiz kirishni ta'minlash. Bu harakat tarkibi operatorlari va tashuvchilarga infrastruktura xizmatlariga diskriminatsiyasiz kirishni anglatadi.

Vagonlarning surunkali etishmasligi tufayli biz ularni valyuta sarflab qo'shni davlatlardan olib kirishga majbur bo'lmoqdamiz. Ilg'or xalqaro tajriba asosida vagonlar birjasini tashkil etib, o'z bozorimizni rivojlantirishimiz mumkin edi⁷.

⁶ Бекбаева С.К. Товарларнинг ташқи бозордаги ҳаракатини таъминлашда транспорт тизимини такомиллаштириш. – Т.: ТДИУ, 2013

⁷ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009

Harakat tarkibi operatorlari o'rtasidagi hamkorlikning bozor mexanizmlarini rivojlantirish uchun yagona axborot-savdo vagonlar markazi («birja») tashkil etish masalasini ko'rib chiqish kerak. Yagona markaz ma'lumotlari asosida harakat tarkibi operatorlari vagonlar almashish bo'yicha shartnomalar tuzishi mumkin bo'ladi. Bu yuqori darajadagi transport xarajatlarini kamaytiradi hamda transport va logistikaning YAIMdagi ulushini oshiradi.

Xulosa qilib aytganda, Transport vazirligining tashkil etilishi muhim strategik qadam hisoblanadi. Xizmat va mahsulotlarimiz eksporti hajmini oshiradigan amaliy qadamlarni ham yaqin vaqt ichida ko'ramiz deb umid qilamiz. O'zbekiston butun Markaziy Osiyo mintaqasida haqiqiy transport xabiga aylanish uchun barcha imkoniyatlarga ega.

4.2. Respublikamizda yuklarni tashishda logistik xizmatlarni rivojlantirish omillari

Toshkentda Sohaviy rivojlanish bo'yicha ekspert kengashining "O'zbekiston transporti va logistikasi: rivojlanish borasidagi to'siqlar va ularni bartaraf etish yo'llari" mavzuida biznes-forumi bo'lib o'tdi.

O'zbekiston Respublikasi Savdo-sanoat palatasi tomonidan "O'zbekiston biznes-forumi" loyihasi va "Central Asia Consulting Group" xususiy konsalting kompaniyasi ko'magida tashkil etilgan ushbu tadbirda transportda yuk jo'natish va logistika sohasida faoliyat ko'rsatayotgan davlat organlari, xususiy kompaniyalar hamda ekspert hamjamiyati vakillari ishtirok etdi. Ular O'zbekistonda transport sohasi va logistikani rivojlantirishning bugungi ahvoli hamda istiqboli bilan bog'liq masalalarni keng muhokama etdi.

Mamlakatimiz Buyuk Ipak yo'li chorrahasida joylashgan. SHu munosabat bilan aytish joizki, Yevropa Ittifoqi va Janubi-SHarqiy Osiyo mamlakatlari o'rtasida tovar ayirboshlash muntazam ortib bormoqda va bu boradagi ko'rsatkich yiliga bir trillion AQSH dollari miqdorida baholanmoqda. SHuning 20 milliard dollari transport sarf-harajatlari ulushiga to'g'ri keladi. Mamlakatimizda xalqaro tranzitdan foydalanish va xalqaro transport kommunikatsiyalari tizimida keng ishtirok etish uchun qulay imkoniyatlar mavjud. Bunday yondashuv milliy

kompaniyalar uchun ham foydali. Negaki, bu ularga keng ko'lamli korporativ tizimlarni tashkil etish uchun qulay sharoit yaratadi. SHu sababli respublikamizda avtotashishlar imkoniyatlari va mahalliy hamda xorijiy korxonalariga logistika xizmatlarini ko'rsatish mexanizmini rivojlantirish maqsadga muvofiqdir. SHu bilan birga, O'zbekiston tovarlar va xizmatlar eksporti hamda importi hajmini yildan-yilga oshirmoqda.

Mamlakatimizda transport sohasida turli mulkchilik shakliga ega 5300 dan ziyod kompaniya va firma faoliyat yuritmoqda. YAlpi ichki mahsulotning 12 foizi transport sohasi ulushiga to'g'ri keladi. "O'zbekiston havo yo'llari" milliy aviakompaniyasi har yili byudjetga 1 million 300 ming AQSH dollaridan ortiq, "O'zbekiston temir yo'llari" davlat aksionerlik kompaniyasi esa 1 million 120 ming dollar mablag' kelib tushishini ta'minlaydi. Jami xalqaro tashishlarning 75 foizi temir yo'l transportida amalga oshiriladi. O'zbekiston temir yo'llar uzunligi bo'yicha dunyoning dastlabki o'ttizta davlati qatoriga kiradi. Mamlakatimiz ichki tashishlarining 65 foizi esa avtomobil transporti ulushiga to'g'ri keladi. YUk oqimlari sur'atining o'sishi, harakatlanadigan transport tarmog'ini rivojlantirish bo'yicha O'zbekiston MDHda birinchilardan hisoblanadi.

Soha mutaxassislarining fikricha, O'zbekiston transport kommunikatsiyalari nuqtai nazaridan noqulay erda joylashgan. YAqin dengiz bandargohigacha mamlakatimizdan chiqadigan yuklar kamida ikki davlat chegarasidan o'tishi lozim. Bu esa tariflar va, pirovard natijada, tovar narxining oshishiga sabab bo'lmoqda. Tovar qiymatining 100 foizidan 40 foizi logistika uchun sarflanadi.

Servis punktlari, omborlarning yo'qligi ham bu borada e'tiroz tug'dirmoqda. Ushbu sohada ishchi kuchi ham etishmaydi. Bu masalalarning hal etilishi, avvalo, transportda yuk jo'natish va logistika xizmatlari ko'rsatadigan mamlakatimiz korxonalari raqobatbardoshligini oshirish uchun mavjud to'siq va chegirmalarni batafsil tahlil qilish, xususiy sektor va ixtisoslashtirilgan davlat organlari o'rtasidagi hamkorlik yo'llarini aniqlashni taqozo etadi. Masalan, Navoiy, Toshkent va Farg'ona vodiysida logistika markazlarini tashkil etish zarurligi qayd etildi. Bu borada bojxona qonunchiligini takomillashtirish, tranzit jarayonlarini soddalashtirish, mamlakatimiz transport kompaniyalarining xorijlik

shariklar bilan o'zaro hamkorlik qilishi katta ahamiyatga egadir.

SHuningdek, xususiy sektorga investitsiya jalb qilish va transport sohasida monopolizmni kamaytirish zarur. Avtoyo'llar sifatini yanada yaxshilash, tegishli infratuzilmaga ega avtomagistrallar barpo etish ham alohida e'tibor talab etadi. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2006 yil 20 dekabrda qabul qilingan "2007-2010 yillarda umumiy foydalaniladigan avtomobil yo'llari qurilishini rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi qarorida jahon transport tizimiga samarali integratsiyalash uchun zarur bo'lgan – MDH va Yevropa mamlakatlariga chiqishni ta'minlaydigan shimoliy va shimoli-g'arbiy, Fors ko'rfazi hamda Qora dengiz bandargohlariga olib boradigan – janubi-g'arbiy va janubiy yo'nalishdagi avtoyo'llarni bosqichma-bosqich qurish hamda rekonstruksiya qilish ko'zda tutilgan.

Soha muammolarini hal etishda mamlakatimiz kompaniyalariga o'z manfaatlarini himoya qilishda har tomonlama ko'maklashadigan transport uyushmasi muhim o'rin tutishi lozim. Davlat tuzilmasi va xususiy sektor transport va logistika sohasini rivojlantirish borasida o'z sa'y-harakatlarini birlashtirishi darkor. 2018 yil 21 senyabr kuni "Markaziy Osiyo xalqaro transport yo'laklari tizimida: strategik istiqbollar va foydalanilmagan imkoniyatlar" xalqaro konferentsiyasi bo'lib o'tdi.

Respublikamiz tashqi iqtisodiy faoliyati va tashqi iqtisodiy siyosatining muxim yo'nalishlaridan biri respublikamiz va Markaziy Osiyo Respublikalarining transport-tranzit va logistika infratuzilmasini rivojlantirish hisoblanadi. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SH.M.Mirziyoev parlamentga Murojaatnomasida O'zbekiston Respublikasining tashqi savdo yuklarini jahondagi hamda mintaqadagi asosiy bozorlarga olib chiqadigan ishonchli transport va tranzit yo'laklarini izchil shakllantirishga alohida e'tibor qaratish lozimligini qayd etgan edi⁸.

2017 yilning dekabr oyida Prezidentimiz qarori bilan 2018 — 2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash bo'yicha kompleks dastur qabul qilindi. Mazkur dasturda O'zbekiston — Turkmaniston — Eron — O'mon, O'zbekiston —

⁸ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009

Qirg'iziston — Xitoy xalqaro transport yo'laklari, shuningdek, Eron (Bandar-Abbos, CHababar) va Pokiston (Gvadar, Karachi) dengiz portlariga chiqish uchun transfg'on transport yo'lagini qurish bo'yicha erishilgan kelishuvlarni jadallik bilan hayotga tatbiq qilishga alohida ahamiyat berilgan. Qayd etish kerakki, 2017 yilning mart oyida O'zbekiston va Turkmaniston rahbarlarining uchrashuvi yakunlari bo'yicha O'zbekiston — Turkmaniston — Eron — O'mon transport-kommunikatsiya yo'lagining muhim uchastkasini amalga oshirishga kirishildi: Amudaryo orqali Turkmanobod — Farob temir yo'li hamda avtomobil yo'li ko'priklari ochildi. Natijada konteynerlarda yuk tashish hajmi 2,5 baravar ko'paydi. O'zbekiston — Turkmaniston — Kaspiy dengizi — Bokuga chiqish orqali Janubiy Kavkaz — Tbilisi — Kars yo'nalishi bo'yicha to'g'ridan-to'g'ri transport-kommunikatsiya magistralini yaratish g'oyasini amalga oshirish hamda Gruziya, Turkiya, Ruminiya va boshqa davlatlarning Qora dengiz bo'yidagi portlariga chiqish imkoniyati ochilmoqda.

Bundan tashqari, 20 yillik muzokaralardan so'ng Xitoy va Markaziy Osiyoni Qirg'iziston orqali bog'laydigan temir yo'l qurilishida ham jiddiy siljish yuz berdi. Misol uchun, 2017 yilning 25 — 27 dekabr kunlari XXR, Qirg'iziston va O'zbekiston delegatsiyalarining Toshkentda bo'lib o'tgan uch tomonlama uchrashuvida O'zbekiston — Qirg'iziston — Xitoy loyihasini jadal ro'yobga chiqarishga qaratilgan amaliy qaror qabul qilindi. Unga muvofiq, 2018 yilning oxiriga qadar yo'nalishni aniq belgilash, texnik-iqtisodiy asoslantirishni ishlab chiqish hamda uni moliyalashtirish masalalarini hal qilish kutilayapti. Ushbu yo'lak Xitoydan yuklarni eng qisqa masofa bo'ylab Markaziy Osiyo orqali Janubiy Osiyo hamda YAqin SHarq mamlakatlariga, Transkavkaz yo'lagi orqali Evropaga etkazib berish imkoniyatini yaratadi.

Loyihaning dastlabki parametrlariga ko'ra, yuklarni konteynerlar orkali etkazib berish muddati 7-8 sutka, SHarqiy Osiyodan YAqin SHarq va Janubiy Evropa mamlakatlarigacha bo'lgan masofa esa 900 kilometr qisqaradi. SHu o'rinda Afg'oniston Prezidenti Ashraf Fanining 2017 yil dekabr oyida mamlakatimizga rasmiy tashrifi chog'ida imzolangan Mozori SHarif — Hirot

temir yo'lini qurish to'g'risidagi bitimni alohida qayd etish lozim. Ushbu yo'lak ilgari O'zbekiston tomonidan qurilgan birinchi transport yo'lagi — Hayraton — Mozori SHarif temir yo'lining davomi hisoblanadi. 2014 yilda AQSH Moliya vazirligi Osiyo taraqqiyot bankini Afg'oniston Islom Respublikasi iqtisodiyotini tiklash uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega bo'lgan mazkur tarixiy loyihani amalga oshirishni moliyalashtirishga ko'maklashgani uchun taqdirladi. Bugungi kunda ushbu magistral orqali Afg'oniston importining qariyb yarmi olib kirilmoqda. Ular orasida insonparvarlik yuklarining hajmi katta o'rin tutadi.

Mazkur temir yo'lning yotqizilishi va uning samarali faoliyat olib borishiga erishish Markaziy Osiyo mamlakatlari hamda Afg'onistonning xalqaro transport va savdo tizimlariga muvaffaqiyatli integratsiyasiga xizmat qiladi.

Birinchi, u Afg'onistonni ijtimoiy-iqtisodiy tiklash bo'yicha xalqaro sa'y-harakatlarga haqiqiy hissa qo'shishga zamin yaratadi. Masalan, Osiyo taraqqiyot bankining hisob-kitoblariga ko'ra, Hayraton — Mozori SHarif temir yo'li foydalanishga topshirilishi natijasida 1,2 ming nafarga yaqin kishilar ishga joylashtirildi. Temir yo'l bo'ylab afg'onlarning bandligi o'sish sur'atlari yiliga 10-11 foizni tashkil etdi va natijada 2008 yilgi ko'rsatkichga nisbatan ikki baravar oshdi.

Bundan tashqari, Kobul tovar ayirboshlash hajmi va yuklar tranzitini ko'paytirishdan qo'shimcha daromad manbalariga ega bo'lish hisobiga tashqi donorlik yordamiga qaramlikdek o'tkir muammoni kamaytirish imkoniyatiga ega bo'ladi. Bugungi kunda bunday yordam mamlakat YAIMning qariyb 90 foizini tashkil qiladi.⁹

Dastlabki hisob-kitoblarga ko'ra, temir yo'l liniyasi qurilishi yakunlanganidan so'ng birinchi yilda konteynerlar orkali yuklar tranziti hajmi taxminan 5,3 million tonna, istiqbolda esa yiliga 15 million tonnaga etishi mumkin.

Ikkinchi, ko'zda tutilgan loyihaning hayotga tatbiq etilishi afg'on tinchlik jarayoniga jalb qilingan mamlakatlar o'rtasida mintaqaviy konsensusga erishishda yangi bosqich bo'ladi hamda ularning o'zaro raqobati uchun emas, balki

⁹ Кучарова А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018

hamkorligi uchun xolis sharoit yaratadi. Loyihaning ro'yobga chiqarilishidan Afg'onistonning qariyb barcha qo'shnilari, avvalambor, Hindiston, Eron va Pokiston iqtisodiy naf ko'radi. Bugun to'g'ridan-to'g'ri transport yo'llarining yo'qligi bois Hindiston hamda Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi tovar ayirboshlash hajmi mavjud salohiyatdan juda past bo'lib qolmoqda, ya'ni 1,1 foizni ham tashkil qilmaydi.

Hindiston CHabahr port infratuzilmasini rivojlantirishga 500 million dollar investitsiya kiritdi. Ushbu yo'ning ishga tushirilishi Eronning port infratuzilmalari tranzit salohiyatidan faol foydalanish imkonini beradi hamda Tehronning Markaziy Osiyo davlatlari bilan hamkorlik munosabatlariga yangi ruh bag'ishlaydi. Binobarin, Tehron Afg'oniston hududi orqali o'tadigan transport-kommunikatsiya loyihalarini amalga oshirishda faol qatnashmoqda.

2017 yilning sentyabr oyida Eron — Afg'oniston temir yo'lining mazkur mamlakatdan o'tadigan uchastkasi — Xaf shahridan Afg'oniston bilan chegaradosh SHamti shahrigacha bo'lgan qismi qurib bitkazildi. YAqin vaqt ichida Eronning Xaf shahridan Hirotgacha temir yo'l yotqizishni yakunlash rejalashtirilayapti. Bu kelajakda Afg'onistonning yaxlit temir yo'l tizimi bilan bog'lanib, Pokistonning Karachi portiga to'g'ridan-to'g'ri yo'l ochadi. Pokiston Temir yo'llar vazirligi ma'lumotlariga ko'ra, Jahon banki ushbu loyihaning texnik parametrlariga qiziqish bildirgan.

Uchinchidan, O'zbekiston — Afg'oniston tranzit-infratuzilma salohiyatidan foydalanish istiqbollari Markaziy Osiyo davlatlariga Hind okeani savdo yo'llariga chiqish imkonini yaratadi. Mintaqa, o'z jug'rofiy joylashuviga ko'ra, Evroosiyo qit'asida qariyb barcha — Janub — SHimol, SHarq — garb yo'nalishlarida muhim quruqlik magistraliga aylanish uchun yuqori darajada transport-tranzit salohiyatiga ega.

Transafg'on transport-kommunikatsiya loyihalari barpo etilishi mintaqadagi boshqa muhim loyihalar, jumladan, O'zbekiston — Turkmaniston — Eron — Ummon, O'zbekiston — Qirg'iziston — Xitoy xalqaro transport

yo'laklari bilan uyg'un bo'lib, eng qisqa masofali qit'alararo transport yo'laklarini rivojlantirish uchun muhim omil bo'lib xizmat qiladi¹⁰.

O'zbekistonning yuqori darajadagi transport-tranzit salohiyati sharoitida yuqorida qayd etilgan loyihalarning iqtisodiy ustuvorligi yanada ayonlashadi. SHubhasiz, temir yo'llar qurilishining texnik parametrlarini, xavfsizlikni ta'minlash hamda ularni moliyalashtirish, normativ-huquqiy hujjatlarni rasmiylashtirish masalalarini kelishish nuqtai nazaridan katta hajmdagi ishlarni bajarish kerak bo'ladi.

YAngi temir yo'l transporti infratuzilmalarini shakllantirish bo'yicha dastlabki kelishuvlarga erishilganini Markaziy Osiyo mintaqasining tranzit pozitsiyasi kuchayishi va Markaziy Osiyo hamda Afg'onistonning dunyo iqtisodiyotiga integratsiya bo'lishi, mintaqa mamlakatlarning iqtisodiy salohiyati hamda farovonligini oshirishda navbatdagi dolzarb qadam sifatida ko'rish lozim. Bunda mazkur tashabbuslarning amaliy ro'yobga chiqarilishi Markaziy Osiyoni nafaqat xalqaro tranzit bo'g'iniga, balki Janubiy Osiyo, Osiyo — Tinch okeani havzasi mintaqasi, MDH, Evropa va YAqin SHarq o'rtasidagi transkontinental iqtisodiy makonning muhim bo'g'iniga aylanishiga ham zamin yaratadi. Bularning barchasi pirovardida O'zbekistonning barcha yirik tashqi iqtisodiy sheriklari bilan munosabatlarini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqadi hamda rivojlangan davlatlar, Hindiston, Eron, Pokiston singari jadal sur'atlar bilan ravnaq topayotgan mamlakatlar bilan savdo-iqtisodiy hamkorlikni kengaytiradi.

Jumladan, O'zbekiston va Qozog'iston chegaraoldi hamkorligi xalqaro markazi, transport-logistika markazi barpo etishni rejalashtirmoqda

O'zbekiston va Qozog'iston o'z chegaraoldi hududlarida xalqaro chegaraoldi markazi, transport-logistika markazi (quruq port) qurishni rejalashtirmoqda. Bunga 2018 yil 14 mart kuni ikki tomonlama hamkorlik bo'yicha qo'shma hukumatlararo komissiya majlisida oydinlik kiritildi.

Qozog'iston Respublikasi xukumati xabariga kura 2017 yil yakunlari bo'yicha temir yo'l transportida uzaro konteyner tashuvlari hajmi 8 foizga oshib,

¹⁰ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009

20,5 million tonnadan ortikni tashkil etdi. 2018 yilning ikki oyi davomida tashuvlar hajmi 2017 yilning shu davriga nisbatan 44 foizga oshgan. O'tgan asrning 90-yillari boshi va o'rtalarida O'zbekistonda narx-navoshakllanishi g'oyat liberallashtirilgan bo'lib, u moddiy ishlab chiqarishning real holati va aholining to'lov imkoniyatlari darajasini hisobga olmagan, soliqlar miqdori esa juda baland edi. Yangi bozor sub'ektlari – korxonalar va firmalar bir tomondan xomashyo va energiya resurslarining o'ta yuqori narxlari, ikkinchi tomondan asossiz ravishda ko'paytirib yuborilgan soliqlar iskanjasida qolgandi.

Mamlakatimiz iqtisodiyotining narx-navo liberallashtirgandan keyingi rivojida davlat narx-navo siyosatining o'rnini o'sha zahotiyoq alohida korxonalar yoki firmaning narx-navo siyosati egallamasligi ayon bo'ldi. Buning uchun yangi iqtisodiy shart-sharoitlar, zamonaviy iqtisodiy nazariya va iqtisodiy siyosat kuchlari vositasida yaratiladigan, raqobatga asoslangan va barqaror bozor bo'lishi kerak edi.

Bozor munosabatlari rivojlanishi tufayli korxonalar boshqarishda iqtisodiyotning roli beqiyos darajada o'sadi. Bu temir yo'l transportida narx-navo shakllanishining negizi bo'lmish tarif siyosatini yaratishga alohida e'tibor bilan yondashishni taqozo etadi. Aynan narx-navo shakllanishida barcha murakkab iqtisodiy muammolar: prognozlash (bashoratlash) va rejalashtirish, investitsiyalar samaradorligini baholash, joriy xarajatlarni aks ettirish usullari va boshqa masalalar o'z ifodasini topadi.

To'rtinchi bobning nazorat savollari

1. Transport va iqtisodiy o'sishga ta'sir qiluvchi omillar qaysilar?
2. Respublikamiz viloyatlaridagi aeroportlar bilan bog'liq muammolar haqida gapiring?
3. Respublikamizdagi aeroportlarni xususiyashtirish masalasiga qanday qaraysiz?
4. Respublikamiz aeroportlarda tranzit yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish darajasi qanday?

5. Respublikamizdagi aeroportlarda yuk tashuvlariga servis xizmat ko'rsatish darajasi nega past?

6. Aviatashuvlardan qanday soliq va yig'imlar undiriladi?

7. Respublikamizda temiryo'l transportida yuk va yo'lovchi tashishning hozirgi xolati qanday?

8. O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning "Harakatlar strategiyasi" da transport xizmatlari ko'rsatishni rivojlantirish to'g'risida nima deyilgan?

9. Temir yo'l transportida yuk va yo'lovchi tashish muammolari to'g'risida gapiring.

10. Transport xizmatlari ko'rsatishning xorij tajribasi to'g'risida gapiring?

V-BOB. YETKAZIB BERISH LOGISTIK ZANJIRINI BOSHQARISH TIZIMI/

Reja:

- 1. Logistik zanjir tushunchasi uning mohiyati va maqsadi.**
- 2. Yetkazib berish zanjirini rejalashtirish**
- 3. Zamonaviy yetkazib berish zanjirining rivojlanish tendentsiyalari.**

5.1. Logistik zanjir tushunchasi uning mohiyati va maqsadi.

Bozor iqtisodiyoti rivojlanishining hozirgi bosqichi logistika va ta'minot zanjiri boshqaruviga qiziqish ortib borayotganligi bilan izohlanadi.

Logistikada u bo'ylab moddiy va axborot, moliyaviy va servis oqimlari ta'minotchidan iste'molchi tomon o'tib boradigan logistika zanjiri tushunchasi mavjud.

Logistika zanjiri – moddiy va hamrohlik qiladigan oqimlar bo'yicha chiziqli tartibga solingan hamda tashqi moddiy manbani bitta logistika tizimidan boshqasiga yoki yakuniy iste'molchiga yetkazish bo'yicha logistika operatsiyalarini amalga oshiruvchi logistika tizimi bo'g'inlari to'plami.

Eng oddiy logistika zanjiri ta'minotchi va iste'molchidan iborat bo'ladi. Murakkab logistika tizimlari daraxtsimo strukturaga yoki, masalan, yo'naltirilgan jadval ko'rinishiga ega bo'lishi mumkin. logistika zanjirining asosiy bo'g'inlari – materiallar, xomashyo va yarim tayyor mahsulotlar xarid qilish va yetqazib berish; mahsulot va xomashyoni saqlash; tovarlar ishlab chiqarish; tayyor mahsulot omboridan tovarni jo'natish; tayyor mahsulot iste'moli hisoblanadi. Logistika tizimining har bir bo'g'ini o'z elementlarini qamrab oladi, birgalikda ular logistikaning moddiy asosini tashkil qiladi.

Integratsiyalangan logistika nuqtai nazaridan to'liq logistika zanjirlari tushunchasini ajratib ko'rsatish mumkin.

To'liq logistika zanjiri – moddiy resurslar ta'minotchisidan tayyor mahsulot yakuniy iste'molchisigacha logistika tizimi bo'g'inlari chiziqli tartibga solingan yig'indisi. Tabiiyki, real bozor sharoitlarida bunday zanjirlar amalda mavjud bo'lmaydi. Bu logistika vositachilarining ko'p sonli ekanligi, moddiy resurslar ko'p assortimentli ekanligi, taqsimot kanallari tarqoq ekanligi bilan asoslanadi. SHu sababli amaliyotda odatda «logistika kanali» tushunchasi ko'rib chiqiladi.

Logistika kanali – moddiy oqimlarni muayyan mahsulot turi (mahsulot assortimenti) ishlab chiqarish uchun zarur bo'lgan moddiy resurslar ta'minotchilaridan yakuniy iste'molchilargacha o'tkazadigan barcha logistika zanjirlari va ularning qismlarini o'z ichiga oladigan logistika tizimi bo'g'inlari tartibga solingan to'plami.

Logistika operatsiyalarini rejalashtirish va logistika tizimi elementlari darajalarini tahlil qilish zarurati uni makrologistika va mikrologistikaga ajratishni belgilab berdi.

Tovarlar va xizmatlar bozorining globallashuvi, shuningdek, axborot texnologiyalaridagi inqilobiy o'zgarishlar, jismoniy ta'minot oqimlarining biznes jarayonlarining majburiy davomiyligi uchun zarur shart sifatida ta'minlashini talab qiladi.

Logistika operatsiyalari bozorda o'zgarishlar va raqobat sharoitlari tufayli tashqi muhit doimiy ravishda o'zgarib turadi.

Ushbu o'zgarishlarga o'z vaqtida va munosib javob qaytarish uchun har qanday kompaniya logistika tizimini muntazam ravishda rejalashtirish, loyihalashtirish va qayta qurish uchun uslubiyatni talab qiladi, bu vaziyatni hisobga olish va uning rivojlanishining ehtimoliy alternativlarini baholash imkonini beradi. Loyiha doirasida global formatdagi logistika sohasida yangi yo'nalish - ta'minot zanjiri loyihasi faol rivojlanmoqda.

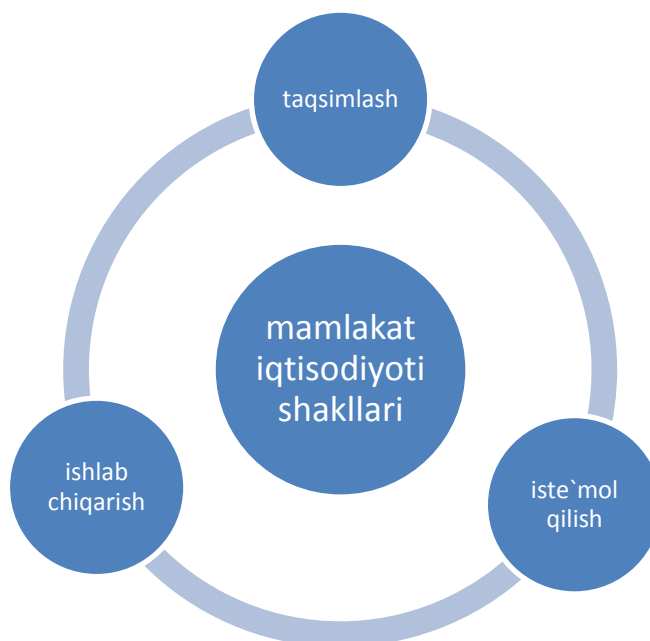
Bu logistik tizimlarni yangi turi bo'lib, bunda umumiy xarajatlarni minimallashtirish, daromadni oshirish, mijozlarga xizmat ko'rsatishni

takomillashtirish va noaniqlikning tizimga ta'sirini kamaytirish nuqtai nazaridan yangi turdagi logistik tizimdir, bu ta'minot zanjiri boshqaruvi deyiladi.

Yetkazib berish zanjirini samarali boshqaruvini amalga oshirish uchun uning kontseptsyasini balki klassifikatsiyasini yaxshi anglashi zarur¹¹.

Xozirgi kunda respublikamiz mutaxasislari yetkazib berish zanjirini boshkarishni rejalashtirish va modellashtirishda bir kator kiyinchiliklarga duch kelmokdalar

Birinchi, kompleks, multifaktoriyaviy, statsionar bo'lmagan jarayonlar (materiallar, axborot, moliyaviy va hokazo) ularning tavsiflari va boshqaruv qarorlarini optimallashtirish, etarli axborot manbalarini, kuchli analitik vositalar va zamonaviy kompyuter texnologiyalarini jalb qilishni talab qiladi.



1 – rasm. Mamlakat iqtisodiyoti shakllari.

Manba: Muallif ishlanmasi

Yuqoridagi rasmda iqtisodiyoti shakllari keltirilgan. Bu rasmda mamlakat iqtisodiyoti shakllari uch guruxga bo'lingan, birinchi guruxiga maxsulot ishlab chiqarish kiritilgan, ikkinchi guruxiga ishlab chiqarilgan maxsulotni taqsimlash kiritilgan va uchinchi guruxiga yaratilgan moddiy nematlarni istemol qilish

¹¹ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018

kiritilgan Ikkinchidan XX-XXI asrlar oraligida logistika va yetkazib berish zanjirini boshkarish nazariyasi koidalarida uzgarishlar buldi.

Innovatsion paradigmning mohiyati ta'minot zanjirlarida biznes-jarayonlarning yaxlit ko'rinishiga asoslangan bo'ladi,

Integral logistika va ta'minot zanjiri boshqaruvining yangi tushunchasi avtomatik tarzda zanjirli kontragentsiyalarning muvaffaqiyatli o'sishiga olib kelmasligi mumkin va modellashtirish va integratsiyalashgan ta'minot zanjiri rejalashtirish jarayoniga asoslangan yondashuv asosida yangi tushunchalar, usullar va modellarni ishlab chiqishni talab qiladi.

Uchinchidan, ta'minot zanjirida kontragent bo'lgan kompaniyalar faoliyat yuritadigan tashqi muhit yuqori darajadagi noaniqlik va xatar bilan tavsiflanadi.

Noaniqlik va xavf ostida qaror qabul qilish uchun etarli modellashtirish texnikasidan foydalanish talab etiladi.

"Ta'minot zanjiri" kontseptsiyasi Logistika menejmentida ta'minot zanjiri tushunchasi kabi muhimdir

Logistika zanjiri oxirgi mijozlar uchun materiallarni izlash, ishlab chiqarish va jismoniy taqsimlashda ishtirok etadigan bir qator mustaqil kompaniyalardir.

«Yetkazib berish zanjiri» atamasi «Yetkazib berish zanjirini boshkarish» atamasi bilan bir deyarli paytda vujudga kelgan

Yetkazib berish zanjiri bu bir nechta kompaniyalar tomonidan materiallarni oxirgi istemolchi tomoniga xarakatlantirilishi.

Ta'minot zanjiri - bozorga mahsulot va xizmatlarni yetkazib beradigan kompaniyalarning muvofiqlashtirilishi.¹²

Ta'minot zanjiri mijozlarni qoniqtirish jarayonida bevosita yoki bilvosita ishtirok etadigan bosqichlardan iborat.

Yetkazib berish zanjiri uz ichiga uch va undan ortik korxonalarni materiallar va tayer mahsulotlarni oxirgi istemolchiga yetkazib berish uchun jalb etadi. SHuni kayd etish lozimki u uz ichiga oxirgi mijozni oladi.

¹²¹² Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.



2 – rasm. Yetkazib berish zanjiri klassifikatsiyasini tuzilishi

Manba: Muallif ishlanmasi

Yuqoridagi rasmda yetkazib berish zanjiri klassifikatsiyasining tuzilishi keltirilgan. Ushbu klassifikatsiyaga asosan u uch guruxga ajratilgan, birinchi guruxiga yetkazib berish zanjirining oddiy boskichi kiritilgan, ikkinchi bosqichiga yetkazib berish zanjirining oʻrtacha qiyinlikdagi bosqichi kiritilgan va uchinchi bosqichida yetkazib berish zanjiridagi eng qiyin bosqichi kiritilgan.

Iktisodchi olimlarni ayrimlari yetkazib berish zanjirini uzaro sheriklar zanjiri deb ataydilar, ayrimlari esa yetkazib berish zanjirini ishlab chikarish logistikasi va taksimlash logistikasini uzaro bogʻliqligi deb yuritadilar.¹³

SHunday kilib logistik zanjir rakobatbardosh maxsulotni sungi istemolchilarga yetkazib berishda katnashuvchi kupgina jismoniy va yuridik shaxslarni chizikli tartiblangan tizimi xisoblanadi

Ikkinchi karash, logistik zanjir bu-yagona nazorat ostida turgan kandaydir ishlab chikarish eki yetkazib berish tarmogini texnologik va logistik tizimidir. SHunday kilib bu xolatda logistik zanjir – bu logistik kanallarni yunalishlarini kupligi kabi tor maʼnoda keladi. Logistik kanal u keng maʼnodagi tushuncha bulib u iktisodiy terminologiyada «Xaridorlardan tarkib topgan taʼminotchi, dalol, tashib

¹³Xўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016 й.

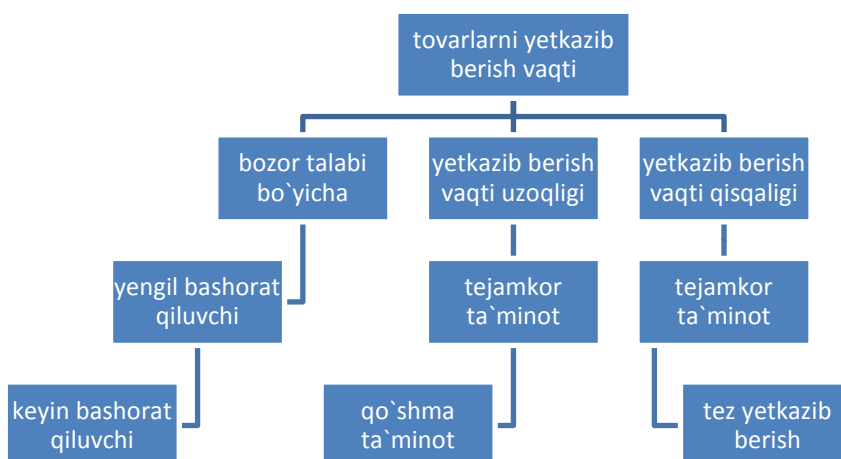
beruvchi, sugurtalovchi kabi shaxsiy tartibli tizim» ni uz ichiga oladi. Logistika bu ikkita kategoriyasi uzaro uzviy boglangan. Logistika kanali bozor iqtisodiyotida iste'molchining potentsial tanlovini ifodalaydi va tanlovdan so'ng logistika zanjiriga aylanadi.

Ta'minot zanjirlarini tasniflash Ta'minot zanjirining asosiy xarakteristikalarini tovarlarni an'anaviy tashishdan ajratib turadi: bu esa uzaro sherik-kompaniyalar tizimi xisoblanadi; yetkazib berish zanjiri maksadi bulib-uzaro munosabatda bulgan kompaniyalarni yukori darajadagi kushilgan kiymat va daromad olish xisoblanadi.

Yetkazib berish zanjiri xar xil shakldagi mustakil tashkilotlardan tashkil topgan buladi. Xamkorlar kelishigan umumiy koidalarning strategiya va taktikasidan kelib chikib faoliyat olib boradilar; xamkorlikda bozor sigimini urganish va tovar ishlab chikarishni loyixalashtirish;

Xom – ashyo dan boshlab to tayyor maxsulotlarni yetkazib berish zanjiridagi xarakatiga karab uni xarakteri va istemol kiymati uzgaradi- shu bilan birga u kushimcha kiymat xosil kiladi;

Yuklarni yetkazib berishda ishni tashkil kilish va yetkazib berish zanjirini boshkarish – bu xamkorlikdagi axbarot okimlari va material ulchamlarini takomillashtirish xisoblanadi; foyda va tushumlarni uzaro taksimlash.



3 – rasm. Tovarlarini Yetkazib berish davrida logistik zanjirlarini turlari

Manba: Muallif ishlanmasi

Quyidagi rasmda tovarlarni yetkazib berish zanjiridagi yetkazib berish vaqti guruxlarga ajratib berilgan. Birinchi guruxiga bozor talabi bo'yicha yetkazib berish vaqti keltirilgan, birinchisi engil bashorat qiluvchi va ikkinchisi qiyin bashorat qiluvchi. Ikkinchi guruxida yetkazib berish uzoqligi bo'yicha tejamkor ta'minot va qo'shma ta'minot guruxlariga ajratilgan. Uchinchi guruxiga yetkazib berish vaqtining qisqaligi bo'yicha tejamkor ta'minot va tez tez yetkazib berish shartlari bo'yicha guruxlarga ajratilgan.

SHuni kayd etish lozimki Respublikamizda xozirgi kunda logistik zanjirni yukorida kursatilgan belgilarini uziga mujassam etgan kategoriyalari asosida yuklarni yetkazib berishni bunday logistik tizimini yaratib bulmaydi. Buning sababi bulib esa biznesni yopikligi, shaffof emasligi, ikki va xatto uch xil buxgalteriya xisobini yuritilishi, davlat organlari va uz sheriklarini aldashga bulgan xarakatlari, korrupsiya va uzining shaxsiy manfaatini ustun kuyishi xisoblanadi.



4 – rasm. Logistik zanjirda omborlar turlari

Manba: Muallif ishlanmasi

Yuqoridagi rasmda logistika va tovarlarni yetkazib berishning logistik zanjirida omborlar turlari keltirilgan. Bunda logistik zanjirdagi omborlar turlari to'rtta turga bo'lingan. Birinchisi zaxira omborlari, ikkinchisi tovar moddiy

boyliklarini ishlab chiqarish omborlari, uchinchi tayyor maxsulotlar omborlari va to'rtinchisi texnologik omborlar¹⁴.

Yetkazib berish zanjirini kuyidagi belgilari buyicha sinflash mumkin:

-tizimining kiyinligi va xamkor sheriklarning kupligi;

-Yetkazib berish zanjirini osonligi;

-Yetkazib berish zanjirini kiyinligi;

-Yetkazib berish tizimi;

-bozor talabiga tez javob kaytarish strategiyasi;

- yuklarni kelib chikishi buyicha;

-bir tipli va xar-xil tipli yuklar mavjudligi;

-sanokli, tukiluvchi, suyuk va gazzimon yuklarni mavjudligi;

-yuklarni nomlanishi soni buyicha;

-kupnomenklaturali va bir tipli yuklar mavjudligi;

-yuklar tashish xajmi buyicha;

-100 ming t/yil xajimli kam okimli yuklar;

-100-500 ming t/yil xajmiga ega bulgan urta xajimli yuk okimlari;

-1000 ming t/yil xajmiga ega bulgan doimiy yuk okimlari;

-doimiy va uzgaruvchan;

-yuklar partiyasini transport ulchamlari buyicha;

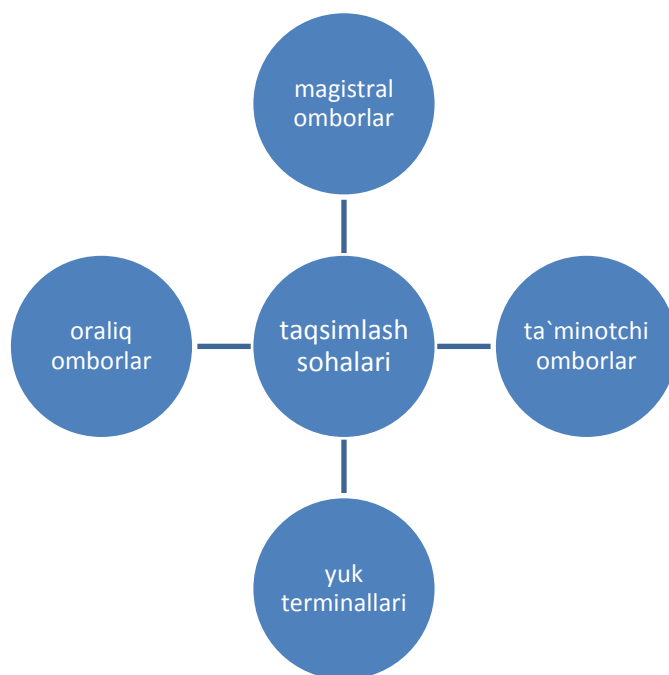
-kichkina xajimli yuk junatmalari, vagonlarda yuk junatish buyicha, konteneyrlarda yuk junatish buyicha yunalishli yuk junatmalari;

-yuk tashishda foydalanilayotgan transport vositasining turi va soni buyicha: tugri, kushma, multimodal, intermodal, ichki, xalkaro, tranzit;

-transportning ustuvor turi buyicha: temir yul, avtomobil suv transporti¹⁵;

¹⁴Хўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

¹⁵ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.



5 – rasm. Taqsimlash soxasidagi omborlar

Manba: Muallif ishlanmasi.

Yuqoridagi rasmda taqsimlash soxasidagi omborlarning turlari keltirilgan, jumladan yetkazib berish zanjiridagi taqsimlash omborlari, birinchidan yuk omborlari, ikkinchidan taqsimotchi omborlar, uchinchidan oralik ombolar va to‘rtinchisi magistral omborlarga bo‘linadi.

Yuk tashuvlarini turi va tashish texnologiyasi buyicha: transport tarasiga tuki shorkali, aloxida sanokli joylarda, transport paddonlari va paketlarida, konteynerlarda (urta xajmli, kata xajmli, maxsuslashtirilgan, izotermik, termik);

5.2. Yetkazib berish zanjirini rejalashtirish

Logistik zanjir faoliyati bozor talabini bashorat kilish bilan boshlanadi. Talabni rejalashtirishning past darajadagi aniqligi tufayli tashkilot keng ko'lamda xatolarga duch kelishi mumkin, mijozlarga yomon xizmat ko'rsatishni boshlashi va xarajatlarning ortishi ham mumkin¹⁶.

¹⁶ Кучаров А., Дадабаев К., Бобоҳўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018

Yoki aksincha, yuqori sifatli talab rejalarini ishlab chiqadigan tashkilotlar asosan mijozlarni tez qoniqtirish va xarajatlar samaradorlikning yaxshi muvozanatidan foyda olishadi.

Bu, ayniqsa, iste'mol tovarlari sektoridagi korxonalar uchun juda muhimdir, chunki assortiment matritsasi mingdan ortiq narsalarni chetlab o'tadi.

Bashoratni noaniqligi kata yo'qotishlarga olib keladi: xom-ashyo va materiallardan tuliq foydalanmaslikka, ishlab chiqarishdagi yo'qotishlarga, savdodagi yo'qotishlarga va boshqa ikkilamchi yo'qotishlarga (tovar ishlab chiqarish jarayonlarini to'xtashiga, tayyor maxsulotning ortiqcha zaxirasi yig'ilib qolishiga).

Agarda bozor sigimini bashorati kamaytirilgan bo'lsa, tovar narxini keskin oshib ketishi va bozorda ushbu tovar kamyob bulib kolishiga, agarda bozor sig'imini bashorati ko'patirilgan bo'lsa unda bozorda tovarni narxi tushib ketishiga va bozorda tovarning ortiqcha xajmi paydo bo'lishiga olib keladi.

Uzoq ishlab chiqarish aylanishi, talabning mavsumiy o'zgarishi, keng mahsulot qatori va mahsulotning hayot muddati qisqarishi prognozlardagi xato ehtimolligini oshiradi.

Talab rejasi

Iste'molchilar ehtiyojlarini qondirish uchun zarur bo'lgan jismoniy mahsulotlar yoki xizmatlarni yetkazib berish bilan shug'ullanadigan deyarli har qanday tashkilot tomonidan talab rejasi ishlab chiqiladi.

Quyida fikrimni davom etishdan oldin aytib utmoqchimanki, bashorat bu-statistika asoslangan kelajakda talabning dastlabki baholanishi, talab rejasi esa - izchil tahlil va bashorat natijalarini tasdiqlash asosida kelajakdagi talabning baholashdir. Bashoratlash rejalashtirishni bosqichlaridan biri xisoblanadi.¹⁷

Talab rejasini aniqligi: belgilangan vaqtda ta'minotchiga yetkazib berishga; belgilangan joyda belgilangan xajimda ega bo'lishi; asoslangan tezkor qarorlar

¹⁷ Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

qabul qilish; moliyaviy rejalashtirish talabga javob berishini ta'minlashga xizmat qiladi.

To'g'ri va ishonchli talab rejasiga ega bo'lishning bir nechta sabablari bor:

Buyurtmalarni bajarishni meyorlashtirilmagan vaqti

Mijozlarga xizmat ko'rsatish muddati iste'molchi kutishga tayyor bo'lgan paytda mahsulotni buyurtma qilish va mahsulotni qabul qilish davri; ko'pincha uning muddati tashkilotni ishlab chiqarish yoki tarqatish uchun zarur bo'lgan vaqtdan ancha past buladi.

Ushbu muddatni kamaytirish uchun odatda korxonalar juda ko'p xarajatlar qiladilar.

Ishlab chiqarish jarayonlarini o'zgartirish va ishlab chiqarish vaqtini qisqartirishga qaratilgan harakatlar, tarqatish vaqtini qisqartirish uchun bir qator operatsiyalarni iste'molchiga yaqinroq joylashtirish imkonini beradi.

Ushbu vazifani hisobga olgan holda, talabning rejasi ishlab chiqilgan bo'lib, uning maqsadi mahsulotning vaqtida har qanday vaqtda mavjudligini kafolatlash va iste'molchi kutishga tayyor bo'lgan davrda yetkazib berilishi mumkin.

Marketingni boshqarish

Ko'pgina tashkilotlar rivojlanishi mumkin bo'lgan yagona yo'li - ularning bozor ulushini oshirishdir.

Asosiy usullar reklama va marketingning boshqa usullari hisoblanadi.

Marketing harakati, odatda qimmat bo'lishi bilan birga, juda samarali bo'lishi mumkin, lekin ular yomon rejalashtirilsa, ular sotish o'sishiga juda kam ta'sir ko'rsatadi.

Bitta Sony kompaniyasini PlayStation uyin pristavkalarini olish mumkin, bunda iste'mol talabi bozordagi taklifdan bir necha marta ko'p bo'lgan.

Marketologlar talabni qo'llab – quvvatlash bilan bog'liq voqealarni to'g'ri baxolay olmaganlari salbiy oqibatlariga olib kelishi mumkin.

Anik reja ma'lum mahsulotni kerakli joyga, kerakli miqdorda, maxsulot qayrda zarur va maxsulot qachon zarurligini aniqlash va qaror qabul qilish uchun muximdir.

Xarajatlar ruxatini tuzish va moliyalashni rejalashtirish

Barcha tashkilotlar moliyaviy rejalarini va xarajatlar smetalarini muntazam ravishda ishlab chiqishlari zarur. Talabni bashorat qilishni juda ko'p usullari mavjud. Osonroq va aniqroq bo'lishi uchun uni ikki guruxga ajratish mumkin: ekspert va statistik.

Birinchi ekspert xulosasiga asoslangan va o'zining tabiatiga sub'ektivdir.

Ularning mohiyati turli ekspert xulosalarini bashoratlashtirilgan formulalarga aylantirishdir.

Ekspert usullariga quyidagilar kiradi: komissiyalar usuli, "aqliy hujum", anketa so'rovi, Delfi usuli.

Statistik usullar korxonani kelajakdagi faoliyatini rejalashtirishda korxonani o'tgan yillardagi faoliyatiga asoslanadi bu esa statistik xisob – kitoblar qo'llashni o'z ichiga oladi.

Odatiy namuna – o'rtachani chiqarish usuli. Ulardan biri –o'rtacha o'zgaruvchan o'lchamlarni qo'llash. Taxmin qilamiz, korxonaga qanaqadir maxsulotga 12 haftalik talabni aniqlashda o'rtacha o'zgaruvchan o'lchamlarni qo'llamoqchi. Bu uchun 12 xaftalik maxsulot sotilishini umumlashtiradi, chiqqan miqdorni 12 ga bo'ladi, bu bilan u o'rtacha o'lchamni keltirib chiqaradi. Yetti kundan keyin oxirgi xaftadagi sotuv hajmini qo'shib birinchi haftadagi sotuv hajmini ayirib tashlaydi, shu bilan u yana 12 haftalik ko'rsatkichga ega bo'ladi. Bu holatda biz oddiy o'rtacha ko'rsatkichni qo'llash to'g'risida gapiramiz

Xisob-kitov namunasi:

Eski bashorat bo'yicha (bir oylik savdo) – 100 birlik.

Joriy paytdagi haqiqiy savdo (oxirgi oy) – 80 birlik

Yangi bashorat (oddiy o'rtacha) 90 birlik

Bu usulning yaqqol kamchiliklaridan biri bo'lib joriy davrdagi haqiqiy savdoga, eski bashoratdagi singari bir xil urg'u berilganligidir. Odatda xamma eski bashoratga kuproq va joriy sadoga kamroq urg'u bergan maqulroq

Og'irlik koeffitsentini 0,8 va 0,2 bilan aniqlash maqsadga muvofiqroq (natijada ular birga tenglashtirilgan bo'lishi shart)

U holda o'rtacha birlikni quyidagicha xisoblash mumkin:

Eski bashorat $-100 \times 0,8 = 80$ birlik

Haqiqiy savdo hajmi $- 80 \times 0,2 = 16$ birlik

YAngi bashorat $- 80 + 16 = 96$ birlik

Ushbu usul eksponentaviy yumshatilish usuli deb ataladi.

Xaridni (ta'minotni) rejalashtirish

Moddiy oqimni harakatga keltiruvchi mexanizm ta'minot yoki xarid bilan ta'minlanadi.

Ta'minot zanjirida har bir tashkilot oldingi yetkazib beruvchilarning materiallarini sotib oladi, ularga qo'shimcha qiymat beradi va ularni keyingi iste'molchilarga sotadi. har bir tashkilot material sotib oladi va sotadi. ular yetkazib berish zanjiri bo'ylab harakatlanishadi va bu tizimga qo'shilib ketadi. Bu tizimning o'ziga xos jihatlaridan biri bo'lib xarid hisoblanadi unda maxsulotlarning xar bir xarakati hisobga olinadi. Xarid yetkazib berish zanjiri tarkibiga kiruvchi korxonalar o'rtasida asosiy bo'g'inlarni shakllantiradi.¹⁸

Umumlashtirilgan xolatda logistik zanjir – korxonani ishonchli materiallar Yetkazib berish imkoniyatiga ega bo'lishini ta'minlaydi.

SHundan kelib chiqib o'uyidagi aniq maqsadlar taklif qilinadi:

1. tashkilotga ishonchli va uzluksiz moddiy oqimlarni yaratish;
2. ushbu materiallardan foydalangan holda bo'limlar bilan yaqin aloqada bo'lish, aloqalarni rivojlantirish va ushbu so'rovlarni tushunish;
3. Tegishli yetkazib beruvchilarni izlash, ular bilan yaqin hamkorlik va foydali munosabatlarni shakllantirish;

¹⁸ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

4. Kerakli materiallarni sotib olish va ular sifatli bo'lishini ta'minlash vaqtida va zarur bo'lganda yetkazib beriladi, shuningdek boshqa talablarni qondiradi;

5. Yaxshi narx va yetkazib berish shartlari to'g'risida kelishish;

6. Mavjud standart va mavjud materiallarni o'rtacha darajadagi zaxiralarini yaratish, ularga to'g'ri keluvchi zaxira va investitsiya siyosatini yuritish;

7. Yetkazib berish zanjiri orqali materiallarning tez harakatlanishi, zarur bo'lganda yetkazib berishlarni ta'minlash, mavjud sharoitlarni doimiy kuzatish, shu jumladan etishmovchiliklar narxining kutilayotgan ortishi, yangi mahsulotlar ishlab chiqarish va boshqalar.

Odatda, ta'minot bitta bo'lim orqali amalga oshiriladi, bu markazlashgan savdoni amalga oshirishda ko'proq daromad olish imkoniyatini beradi.

Bu daromadlar turiga quyidagilar kiradi:

1. Aynan va shunga o'xshash materiallar xaridlarini birlashtirish, bu katta byurtma uchun chigirmalar olish imkoniyatini beradi;

2. Xizmat ko'rsatish, saqlash, ortish tushirish uchun qilinadigan xarajatlarni tejash orqali faoliyatini asosiy turlarini samaradorligiga erishish;

3. Keraksiz qabul qilish va takrorlanishdan voz kechish;

4. Yetkazib beruvchilar bilan yagona aloqa nuqtasiga ega va ularni zarur axborot va xizmatlar bilan ta'minlash;

5. Maxsus malakalar olish va yetkazib berish operatsiyalarini takomillashtirish;

6. Boshqa xodimlarni o'z funksiyalarini bajarishlariga e'tibor qaratish qobiliyati, ular xaridlar bilan chalg'itilmasligi;

7. Boshqaruvni nazorat amalga oshirish ta'minot javobgarligini osonlashtiriradi.

Ta'minotning eng muhim qismlaridan bir qismi bo'libi to'g'ri yetkazib beruvchini topish hisoblanadi. Agarda yetkazib beruvchi uni ta'minotini ta'minlay olmasa yaxshi ishlab chiqarilgan maxsulotdan foyda kamroq. Tasavvur qiling siz

ma'lum loyixa ustida ishlayapsiz va siz ushbu loyixani amalga oshirishni muxim bug'inlaridan biri bo'lgan yig'ma ko'prik sotib olmoqchisiz.

Siz ikkita faktor bo'yicha taxlil qilasiz.

Birinchi, qanchalik darajada loyixa qismi sizni extiyojizni qondira oladi.

Ikkinchi, yetkazib beruvchi berilgan xususiyatlari bilan maxsulotlarni Yetkazib berishni ta'minlay oladi.

Boshqacha aytganda, yetkazib beruvchi o'z ishini bajarishi, yuqori sifatli, o'z vaqtida va oqilona xarajatlarni ta'minlashi kerak va boshqalar.

Aytaylikki, poezdda qayoqqa borish to'rt soat ichida amalga oshirishi e'loni yaxshi ko'rinishi mumkin, ammo temir yo'l kompaniyani bu vaqtni hqiqatda ta'minlab bera olmasa, uning qiymati sezilarli darajada kamayadi.

SHunday qilib ta'minot malakali yetkazib beruvchini izlashda boshlanadi. Odatda korxonalar yetkazib beruvchini izlashadi, qaysiki:

1. moliyaviy barqarorligi va ularning faoliyati uzoq muddatli istiqbolga ega;
2. zaruriy materiallarni yetkazib berish imkoniyatiga egadir;
3. xatolarsiz zarur materiallarni yetkazib berish;
4. materiallarni kafolatlangan yuqori sifat bilan jo'natish;
5. ishonchli va o'z vaqtida yetkazib berishni, qisqa muddatlarda buyurtmalarni bajarilishini ta'minlash;
6. oqilona narxlar va moliyalashtirish shartlarini taklif qilish;
7. iste'molchilar talablari va yuzaga keladigan o'zgarishlarga moslashish;
8. Sizga kerak bo'lgan mahsulotlar bilan etarli tajribaga ega;
9. yaxshi obro'ga ega bo'lish;
10. qulay va oson xarid qilish tizimiga ega bo'lish;
11. ilgari erishgan yutuqlar va uzoq muddatli munosabatlarni shakllantirishi mumkin.

Turli sharoitlarda, joylashtirish qulayligi, keng tarqalgan o'zgaruvchan talabni ta'minlash qobiliyati va boshqalar kabi boshqa omillar ham muhim ahamiyatga ega¹⁹.

Men elektron xaridlarga alohida e'tiborni qaratmoqchiman, bu juda istiqbolli tizim. Aksariyat tashkilotlar bugungi kunda elektron ta'minotni u yoki bu shaklda shaklda qo'llaydilar.

Bir qator sharh natijalari shuni ko'rsatdiki, Buyuk Britaniyadagi kompaniyalarning 60% dan ortig'i 2002 yilda ta'minotni bu shaklini qo'llab kelmoqda va 80% Yevropa menejrlari kelajakda juda keng qo'llanilishini kutishmoqda.

Elektron ta'minotni amalga oshirishni asosiy yutuqlarini ko'rsatib o'tamiz:

1. dunyoning xoxlagan nuqtasida joylashgan yetkazib beruvchilarga tez ruxsat berish;
2. mahsulotlarning tayyorligi va ularni ishlab chiqarish shartlari maqbul bo'lgan ochiq bozorni yaratadi;
3. standart usuli yordamida xaridlarni avtomatlashtiradi;
4. tranzaksiyalar uchun zarur bo'lgan vaqtni sezilarli darajada pasaytiradi; xarajatlarni kamaytiradi (odatda 12-15%);
5. sotib olish tadbirlarining ayrim turlari uchun autsorsingdan foydalanadi;
6. o'z axborot tizimini ta'minlovchilarning o'xshash tizimlari bilan birlashtiradi.

5.3. Zamonaviy yetkazib berish zanjirining rivojlanish tendentsiyalari.

Yangi asrga kirish va global iqtisodiy integratsiya jarayonini tezlashtirish bilan birga, kompaniyalar, ayniqsa, jiddiy raqobat muhitiga duch kelmoqda. Global miqyosda resurslarni oqimlash va tarqatish katta darajada mustahkamlandi. Dunyo bo'ylab mamlakatlar o'zlarining iqtisodiy rivojlanishi, turmush darajasi va turmush tarzi uchun logistikani rivojlantirishga ko'proq e'tibor qaratdilar. Zamonaviy

¹⁹Xўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

logistika bir qator yangi tendentsiyalarni yuzaga keltirishi uchun logistikani modernizatsiyalashga ko'proq e'tibor berishadi. Mahalliy va xalqaro logistika rivojlanishining yangi holatiga ko'ra logistika kelajakda rivojlanish tendensiyasi axborot, tarmoq, avtomatlashtirish, elektron, almashish, hamkorlik, integratsiya, razvedka, mobillik, standartlashtirish, moslashuvchanlik, ijtimoiylashtirish va globallashtirish sifatida umumlashtirilishi mumkin.

Zamonaviy jamiyat axborotning yoshiga aylandi. Logistik axborotlashtirish - muqarrar talab va ijtimoiy axborotlashtirishning muhim qismidir. Logistika ma'lumotlari: logistika axborotlarini kommertsializatsiya qilish, logistika axborotlarini yig'ish va razvedka, elektron va kompyuterlashtirilgan logistika axborotlarini qayta ishlash, standartlashtirish va real vaqtda logistika axborotlarini uzatish, logistika axborotlarini saqlash va logistikani raqamlashtirish. Bu zamonaviy logistika rivojlanishining asosidir. Axborotsiz, ilg'or texnologiya va uskunalar muammosiz ishlatilishi mumkin emas. Axborot texnologiyalarini qo'llash dunyo logistikasining yuzini butunlay o'zgartiradi. Kelgusida logistika operatsiyalarida yangi axborot texnologiyalari keng tarqaladi.²⁰

Axborotlashtirish logistik funksiyalarning o'zgarishini rag'batlantirdi, bu sanoat korxonalarida ishlab chiqarish markazlari va tijoriy savdo markazlarining etakchi funksiyalariga o'tishga olib keldi. An'anaviy logistika sektori ob'ektlardan ob'ektlar sifatida foydalanadi va ularni yig'adi va tarqatadi. Axborot jamiyati - axborot. Logistika endi faqatgina mahsulotni tashiydi, balki axborotni ham yetkazib beradi. Masalan, jismoniy ob'ektlarga qo'shimcha ravishda, logistika markazining yig'ish va yig'ish funksiyasi ham har xil ma'lumotlarni to'plash va uzatish jarayonini yakunlaydi. U erda turli xil ma'lumotlar to'planadi va qayta ishlanadi va qayta ishlanadi. Ijtimoiy foydalanish uchun foydalaning va tarqating. Muxtasar qilib aytganda, axborot jamiyati logistika vazifasini yanada kuchaytiradi va keng qamrovli ijtimoiy va iqtisodiy xizmat ko'rsatish markazini tashkil qiladi²¹.

²⁰ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФДа транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

²¹ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ғ. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018

Tarmoq tuzish tashkilot tarmog'i va logistika tizimi axborot tarmog'i tizimiga tegishlidir. Tashkilot nuqtai nazaridan, ta'minot zanjiri a'zolari orasida jismoniy aloqa va biznes tizimi mavjud. Xalqaro telekommunikatsiyalar ittifoqi (ITU) Internetning asosiy texnologiyalari sifatida radio chastotani identifikatsiyalash (RFID), sensor texnologiyasi, nanotexnologiya va aqlli ko'milgan texnologiyalarni ro`yxatga oldi.

Bu jarayon samarali logistika tarmog'ini qo'llab-quvvatlashni talab qiladi. Axborot tarmog'i - bu ma'lumotni Internet orqali uzatish va almashish uchun yetkazib berish zanjiridagi korxonalar o'rtasidagi biznes operatsiyalari va operatsiyani bajarish uchun elektron vositalardan foydalanish. Misol uchun, yetkazib beruvchilarga buyurtma bergan tarqatish markazlari Internet orqali amalga oshiriladigan onlayn elektron buyurtma tizimidan foydalanishlari mumkin. Chiqaruvchi tarqatuvchilarga yetkazib berish xabardorligi onlayn tarqatish tizimlari va hatto mobil ko'chma qurilmalar orqali amalga oshirilishi mumkin.

Logistika avtomatlashtirishning asoslari informatizatsiya hisoblanadi va yadro elektromexanik integratsiya hisoblanadi. Uning tashqi ishlashi boshqarilmaydi va samarasi mehnatni tejash imkonini beradi. Bundan tashqari, logistika imkoniyatlarini kengaytirish, mehnat unumdorligini oshirish va logistika operatsiyalarida xatolar kamaytirishi mumkin. Avtomatlashtirilgan radio chastotani identifikatsiyalash, avtomatlashtirilgan omborxonalar, avtomatlashtirilgan kirish, avtomatlashtirilgan tartiblash, avtomatlashtirilgan boshqaruv va avtomatik joylashishni aniqlash va tovarlarni avtomatik kuzatish kabi logistik avtomatlashtirish uchun ko'plab texnologiyalar mavjud.

Ushbu texnologiyalar odatda iqtisodiy rivojlangan mamlakatlarda logistika operatsiyalarida qo'llaniladi. Xitoyda muayyan texnologiyalar qabul qilingan bo'lsada, universal qo'llanishga erishish uchun ancha vaqt talab etiladi.

E-tijorat, logistika operatsiyalarida elektron tijoratni anglatadi. Bundan tashqari, axborot va tarmoqqa asoslangan. Buning aniqligi quyidagi tarzda namoyon bo'ladi: biznes jarayonining bosqichlari elektron va qog'ozsiz amalga

oshiriladi; biznesning valyutasi raqamlashtirilgan va raqamlangan; savdo tovarlari ramziylashtirildi va raqamli holga keltirildi; biznes jarayoni to'liq avtomatlashtirilgan va oshkora; tranzaksiya joyi va bozor maydoni virtualdir; iste'molchilarning xatti-harakatlarini individuallashtirish; chegarasiz korxonalar yoki ta'minot zanjiriga erishish; tarmoq va jahon bozori tuzilishiga erishish uchun va boshqalar.²²

Elektron tijoratni rivojlantirishning asosiy omillaridan biri sifatida logistika biznes oqimining asoschisi va tashuvchisi, axborot oqimi va kapital oqimidir. Elektronlashtirish transmilliy logistikani tez-tez o'zgartirdi va logistika talabi kuchayib ketdi.

Ta'minot zanjiri boshqaruvi a'zolarining zanjir bo'yicha hamkorligini va jamiyatning umumiy resurslaridan samarali foydalanishni, umumiy bozor ehtiyojlarini qondirish uchun resurslarni maksimal darajada kengaytirishni ta'kidlaydi. Faqatgina g'alaba qozonish bo'yicha hamkorlik o'rnatilganda, kompaniyalar biznes jarayonlari va resurslardan samarali foydalanish borasida yuqori darajadagi hamkorlikni amalga oshirishi mumkin. Resurslar, axborot, texnologiya, bilimlar, biznes-jarayonlar va hokazolarni almashish orqali biz ijtimoiy resurslarni optimallashtirish va logistika xizmatlarini ko'rsatishimiz mumkin. Avzalliklar bir-birini to'ldiradi va bozor talablariga tezda javob beradi. So'nggi yillarda VMI, JIT II, CPFR, Fourth Party Logistics, RSP va DI kabi yangi ta'minot zanjiri boshqaruv strategiyalari axborot, texnologiya, bilim, mijozlar va bozorlar almashinuviga erishdi.

O'zgarib borayotgan bozor talablari va tobora shiddatli raqobat muhiti kompaniyalarni yuqori va quyi oqim korxonalarini bilan real vaqtda muloqot qilish imkoniyatiga ega bo'lishlarini talab qiladi. Kompaniyalar nafaqat iste'molchilarning ehtiyojlarini vaqtida tushunish, talablarga javob berish va talablarni tezroq qondirish, balki yetkazib beruvchilarning o'z ehtiyojlari uchun oldindan aytib bo'lmaydigan qobiliyatlarga ega bo'lishlarini ta'minlash va yetkazib

²² Ахрарова Д.А., Замоновий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

beruvchilarning ta'minot imkoniyatlarini tushunishlarini ta'minlashi kerak. o'zlariga ko'proq yordam berishi kerak.

Yaxshi ta'minot. Logistik hamkorlikni amalga oshirish uchun hamkorlar biznes ma'lumotlarini bo'lishishi, ish jarayonlarini birlashtirishi va bashorat qilish, rejalashtirish, ijro etish va ishlashni baholash kabi ishlarni birgalikda bajarishi kerak. Biroq, agar korxonalar har tomonlama muvofiqlashtirishni amalga oshirgan bo'lsa, logistika operatsiyalari tezroq javob olishi, yanada yaxshi prognozlashishi, xavf-xatarga qarshi turish qobiliyati, xarajatlarni qisqartirish va daromadlarni ko'paytirishi mumkin.²³

Logistik biznes bir nechta a'zolar va aloqalardan iborat. Global va hamkorlikdagi logistika operatsiyalari logistika sohasi a'zolari o'rtasida yaqinroq ish aloqalarini talab qiladi. Shu sababli, biznes ma'lumotlarini yuqori darajada integratsiya qilish va ta'minot zanjiri integratsiyasi va integratsiyalashuviga erishish kerak. Jarayon, ta'minot zanjiri nisbatan uzunligini qisqartirish, logistika operatsiyalarini mijozlarga va talablarga yanada puxta, samarador, tezroq va yaqinroq qilish. Integratsiya biznes-jarayonlarni optimallashtirishga va axborot tizimlarining integratsiyasiga asoslangan. Ularning ikkalasi tizimlar, axborot, xizmatlar, jarayonlar va resurslarni birlashtiradigan mukammal axborot tizimiga muhtojdir. Shu bilan birga, integratsiya ham almashish va hamkorlik uchun asosdir. Integratsiz, almashish va hamkorlik qilish mumkin emas.

Razvedka - bu yuqori darajadagi avtomatlashtirish va axborotlashtirish dasturidir. Logistik logistika tarmog'ini loyihalash, tashish yo'nalishlarini optimallashtirish va har bir tashish yukini tanlash, ko'plab yuklarni yig'ishni optimallashtirish, transport vositalarini rejalashtirish va rejalashtirish, aksiyalarni aniqlash kabi ko'plab operatsiyalar va qarorlarni o'z ichiga oladi. darajalar va to'ldirish strategiyalarni optimallashtirish, cheklangan resurslarni taqsimlash va tarqatish strategiyalarini tanlash barcha aqlli optimallashtirish vositalarini talab qiladi.

So'nggi yillarda ekspert tizimlari, sun'iy aql, simulyatsiya, operatsiyalarni tadqiq qilish, biznesni boshqarish, ma'lumotlar uzatish va robotika kabi tegishli

²³ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

texnologiyalar nisbatan etuk tadqiqot natijalariga ega bo'lib, ular logistika sohasida qo'llanilgan. Logistika rivojlanishida yangi tendentsiya sifatida, razvedka, shuningdek, Internetning optimal ishlashiga erishishning ajralmas sharti hisoblanadi.²⁴

Mobilizatsiya - logistika xizmatlarini axborot bilan ta'minlash va biznesni safarbar etishni anglatadi. Zamonaviy mobil axborot texnologiyalari rivojlanishi uchun muqarrar bir tanlovdir. Logistika operatsiyalari yuk tashish va yuklarni tashish jarayonida ko'proq namoyon bo'lganligi sababli, ularning barchasi vaqtinchalik statik saqlash havolalari bundan mustasno. Shuning uchun, harakatlanish logistika sohasi uchun muhim va uzoqni ko'zlovchi ahamiyatga ega. Zamonaviy uyali axborot texnologiyalari (aloqa, kompyuterlar, Internet, GPS, GIS, RFID, sensing, aqlli va boshqalar) mobil ma'lumotlarini to'plash, mobil ma'lumotlarni uzatish, mobil ofis, mobil tomosha qilish, ko'chma so'rov va logistik operatsiyalarda mobil aloqa xizmatlarini amalga oshirish imkonini beradi. Ishlov berish, mobil aloqa, mobil navigatsiya boshqarish, mobil telefonlarni aniqlash, mobil to'lov, mobil aloqa xizmatlari va boshqalar. Bu xizmatlar va ob'ektlar Internetning haqiqiy ma'nosida yopiq-loop tarmoq tizimini tashkil qiladi. Bu logistika operatsiyalari xarajatlarini kamaytiradi, javobni tezlashtiradi, samaradorlikni oshiradi, rentabellikni oshiradi, shuningdek, uni ekologik jihatdan sog'lom, energiyani tejaydigan va xavfsizroq qiladi.

Standartlashtirish zamonaviy logistika texnologiyasining muhim xususiyati va rivojlanish tendentsiyasidir va zamonaviy logistikani amalga oshirishning asosiy kafolati hisoblanadi. Tovarlarni tashish va taqsimlash, saqlash va saqlash, yuklash va tushirish, saralash va qadoqlash, aylanish jarayonlarini va boshqa operatsiyalarni va axborot texnologiyalarini qo'llash ilmiy standartlarni talab qiladi. Masalan, logistika uskunalari, asbob-uskunalar va mahsulotlarni standartlashtirish, axborotni uzatish va boshqalar. Logistika tizimining har bir yo'nalishining standartlashtirishini amalga oshirish orqali biz logistika texnologiyasini axborotlashtirish, avtomatlashtirish, tarmoqlar va razvedkalarni

²⁴Xўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

amalga oshirishimiz mumkin. Ayniqsa, iqtisodiy va tijorat globallashuvining yangi asrida, agar standartlashtirish mavjud bo'lmasa, global global logistika operatsiyalari amalga oshirilmaydi, bu esa iqtisodiy globallashuv jarayonini rivojlanishiga to'sqinlik qiladi²⁵.

Umuman olganda, Respublikamiz o'tish davrida mamlakat ichkarisida avtomobil va temir yo'l magistrallariga doir bir qator loyihalarni ro'yobga chiqarish orqali barcha mintaqalarni bog'lovchi yagona transport tarmog'ini yaratish vazifasini hal qilishga, mamlakat mintaqalarini muvozanatli rivojlanishi uchun poydevor yaratishga muvaffaq bo'ldi. Bir vaqtning o'zida xalqaro transport yo'laklarini yaratishga doir bir qancha loyihalarni amalga oshirishda Respublikamizning faol ishtirok etishi tashqi savdo uchun transport yo'nalishlarini diversifikatsiyalash imkonini berdi. Sektordagi tuzilmaviy islohotlar yuk tashishning umumiy hajmida tobora ko'proq ulushga ega bo'lib borayotgan xususiy avtomobilda yuk tashish bozorining shakllanishini ta'minladi.

Iqtisodiyot tomonidan yuk tashishga bo'lgan o'sib borayotgan talab asosan avtomobilda tashish sektori tomonidan qondirilmoqda YAIM 2030 yilgacha 8 foiz miqdorida o'sib borsa, yuk tashish hajmi har yili taxminan 9,2 foizga o'sib boradi.²⁶

Transport sektorini iqtisodiy isloh qilish va rivojlantirish bo'yicha uzoq muddatli istiqbollar Respublikamizni 2030 yilgacha industrial-innovatsion rivojlantirish strategiyasi sanoatning yalpi ichki mahsulotdagi ulushini 37 foizgacha, qayta ishlash sanoatining ulushini 22 foizgacha oshirishni ko'zda tutadi, bu esa sanoatning yillik o'rtacha o'sish sur'atlarini 8,3% darajasida saqlashni nazarda tutadi. Bu eksport tuzilmasining diversifikatsiya qilinishini, xom ashyo ulushining kamaytirilishini va yuqoriroq qo'shimcha qiymatga ega bo'lgan tovarlar ulushining oshirilishini ta'minlaydi. O'sib borayotgan iqtisodiyot transport sektori oldiga yangi talablarni qo'ymoqda, bu esa logistika, xususan agrologistika tizimi

²⁵ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

²⁶ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018.

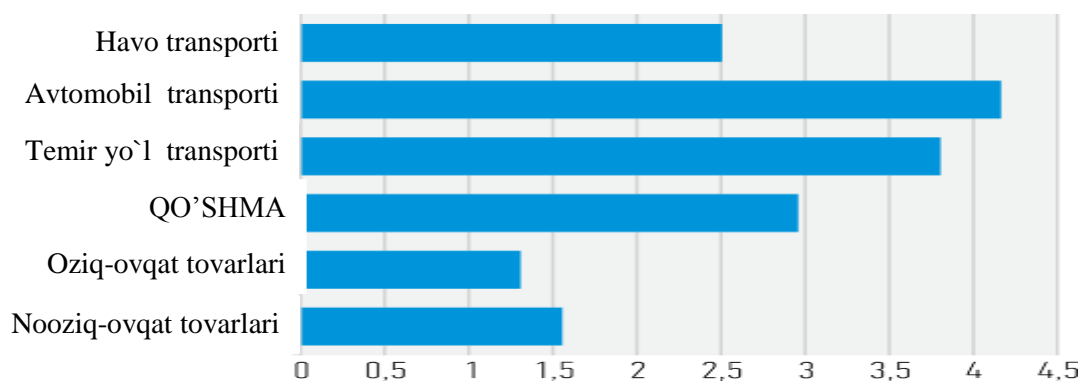
yoʻlga qoʻyilishini, yuklarni har xil transport turida tashish tizimi tubdan qayta qurilishini talab qiladi.

Hisob-kitoblarga koʻra, transport sektoriga kiritilayotgan sarmoyalarning 1 foizga oshirilishi yuk tashish hajmining 0,94 foizga ortishini taʼminlaydi. Real YAIM har yili oʻrtacha 8 foizga oshib borganda yuk tashish hajmlarining zarur surʼatlarini taʼminlash uchun iqtisodiyotning transport sektoriga kiritilayotgan sarmoyalar hajmini yalpi ichki mahsulotga nisbatan 3,55 foizdan (2005-2017 yillardagi oʻrtacha koʻrsatkich) 2030 yilda yalpi ichki mahsulotga nisbatan 4,6 foizga oshirishni talab qiladi. 2030 yilgacha transport sektoriga kiritiladigan sarmoyalarning umumiy summasi qariyb 46,7 mlrd. AQSH dollarini tashkil etishi kerak,¹ sarmoyalarning yillik hajmini esa 2015 yildagi 2,1 mlrd. dollardan 2030 yilda 5,1 mlrd. dollarga oshirish kerak²⁷.

Investitsiyalar hajmlarini oshirish bilan bir vaqtda iqtisodiy islohotlar maqsadlariga erishish uchun Respublikamizdagi transport siyosati institutsional masalalarni takomillashtirishga (sektorni tartibga solishga, tarif siyosatini takomillashtirishga), xizmatlar sifatini oshirish va koʻlamini kengaytirish, yuklarni eksport/import qilish hamda tashish uchun transport yoʻnalishlarining yanada diversifikatsiyalanishini taʼminlash bilan birgalikda isteʼmolchiga yoʻnaltirilgan transport-logistika tizimini yanada maqbullashtirishga qaratilgan boʻlishi kerak.

Mahsulot tannarxidagi transport xarajatlari ulushini kamaytirish eng muhim vazifalardan biridir, chunki sanoat mahsulotining tannarxida transport xarajatlarining oshishi mamlakatimiz tovarlarining raqobatbardoshligiga toʻgʻridan- toʻgʻri taʼsir koʻrsatmoqda. Mamlakat ichkarisida yuk tashish xizmatlarining qiymati xalqaro tashish xizmatlarining (shu jumladan tranzit xizmatlarining) qiymati kabi koʻrsatkichlar nisbatan yuqoriligicha qolmoqda hamda oxirgi yillarda katta surʼatlarda oshib bormoqda. Jumladan, 2006-2007 yillardan boshlab transport xizmatlari narxlarining oʻsishi iqtisodiyotdagi, xususan, oziq-ovqat va nooziq-ovqat tovarlari, sanoat mahsulotlari narxlarini oʻsishi surʼatlaridan ancha oʻzib ketdi.

²⁷ Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.



7-rasm. 2009-2018 yillarda iqtisodiyot tarmoqlari va mahsulotlarini tashish

Manba: O'zbekiston Respublikasining iqtisodiy xabarnomasi. 2018 4-son

Yuqoridagi rasmda yuk tashish tariflari nisbatan yuqori bo'lgan avtomobilda tashish qiymatini pasaytirish eng muxim vazifadir. Jumladan, 20 tonna yukni (to'qimachilik mahsulotini) 500 kilometrlik masofaga avtomobilda 1 kilometrga tashish qiymati O'zbekistonda 1,75 dollarni, Qozog'istonda 1,19 dollarni, Qirg'izistonda 1,35 dollarni, Tojikistonda 1,11 dollarni, Turkmanistonda 0,71 dollarni tashkil etadi. Bunday holatning sabablari quyidagilardan iborat.

Birinchidan, avtotashuvchi kompaniyalarning avtosaroyi eskirmoqda. Respublikamizda yuk avtomobillari saroyining taxminan 60 foizi (2018 yil boshidagi holatga ko'ra) 15 yildan ortiq ekspluatatsiya qilingan. Eskirgan avtosaroy yoqilg'i ko'proq sarflanishiga va yuk tashish qiymatining oshishiga olib kelmoqda. Jumladan, yuk avtomobilining 100 km yo'lga yoqilg'i sarfi O'zbekistonda 34-41 l., Evropa Ittifoqida 32-34 litrni tashkil etadi.

Ikkinchidan, yuk avtomobillarini import qilishga qo'yilgan bojxona to'lovlari stavkalari. Jumladan, Respublikamizga Evropada ishlab chiqarilgan zamonaviy avtopoezdni import qilishda to'lovlarning umumiy summasi (bojxona boji, QQS, aksiz, Yo'l jamg'armasiga yig'im va hokazolar) tovar bojxona qiymatining 110-146 foizini tashkil etmoqda. Natijada Respublikamizda 2011-2017 yillarda yuk avtotransporti saroyining o'sishi 0,6 foizni tashkil etdi. AQSHda shu davr mobaynida u 5,7 foizni, Polshada 40,1 foizni, Rossiya Federatsiyasida 25,4 foizni, Sloveniyada 48,7 foizni, Slovakiyada 64,7 foizni tashkil etdi.³

Uchinchidan, avtotashuvchilarning transport xizmatlarining narxlariga ularning faolitini litsenziyalash mexanizmining og'irlashtirilgani, Xalqaro avtotashish kvotalariga kirish huquqidek omillar ta'sir qiladi.

5-jadval

Bitta konteynerni 1-km masofaga tashish harajatlarini taqqoslama jadvali

№	Davlatlar nomi	Qilinadigan xarajatlar miqdori AQSH \$
1.	O'zbekiston Respublikasi	5,15
2.	Qozog'iston Respublikasi	0,93
3.	Qirg'iziston Respublikasi	2,65
4.	Tojikiston Respublikasi	6,83
5.	Turkmaniston Respublikasi	2,65

Manba: O'zbekistonning iqtisodiy axbarotnomasi jurnali. 2018 4-son

Yuqoridagi jadvalda yuk tashishning yuqori narxlari temir yo'l sektoriga ham xosdir. Jumladan, narxlarning qiyosiy tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, O'zbekistonlik ishlab chiqaruvchilar 500 kilometrlik masofaga 1 ta standart vagonda yukni (60 t to'qimachilik mahsulotini) 1 kilometrga tashish uchun temir yo'lchilarga 5,15 dollar to'lamoqdalar. Qozog'istonda bu ko'rsatkich 0,93 dollarni, Qirg'izistonda 2,65 dollarni, Tojikistonda 6,83 dollarni, Turkmanistonda 2,65 dollarni tashkil etmoqda. O'zbekistonda 500 kilometrdan 1000 kilometrgacha masofaga yuk tashish uchun yuk jo'natuvchilar 2,51 dollar, Qozog'istonda 0,68 dollar, Turkmanistonda 2,60 dollar to'laydilar.

6-jadval

Bitta konteynerni 1000 km masofaga tashish xarajatlarini taqqoslama jadvali

№	Davlatlar nomi	Qilinadigan xarajatlar miqdori AQSH \$
1.	O'zbekiston Respublikasi	2,51
2.	Qozog'iston Respublikasi	0,68
3.	Qirg'iziston Respublikasi	2,15
4.	Tojikiston Respublikasi	3,72
5.	Turkmaniston Respublikasi	2,60

Manba: O'zbekistonning iqtisodiy axbarotnomasi jurnali. 2018 4-son

Yuqoridagi jadvalda Temir yo‘l transporti orqali bita konteynerni 1000 masofaga tashish xarajatlari keltirilgan, unga asosan Respublikamizda 2,51dollar, bu ko‘rsatkich Qozog‘iston Respublikasida 0,68 dollar, Qirg‘iziston Respublikasida 2,15 dollar, Tojikiston respublikasi 3,72 dollar. Va Turkmaniston Respublikasida 2,60 dollarga teng. YUk tashish narxlarining nisbatan yuqori qiymatining sabablari quyidagilardan iborat²⁸:

Birinchiidan, «O‘zbekiston temir yo‘llari» DAK temir yo‘l transport xizmatlarini narxlash metodikasi. Narxlarning oshishi ko‘p jihatdan «xarajatlar + foyda» prinsipi bo‘yicha DAK tariflarining yillik indeksatsiyasini nazarda tutuvchi hisob-kitob metodologiyasi bilan izohlanadi. Bunda avvalgi yil xarajatlari yo‘nalish bo‘lib xizmat qilmoqda.

Ikkinchiidan, «O‘zbekiston temir yo‘llari» DAK ning ham mamlakatimizning, ham xorijning talay transport-ekspeditorlik kompaniyalari bilan shartnomalarni tuzish va tenderlarini o‘tkazish mexanizmining “toza” emasligi (neprozrachnyy) narxlarning oshishiga ta’sir ko‘rsatadi.

Uchinchiidan, konteynerlarda tashishning etarlicha rivojlantirilmaganligi. Xalqaro amaliyot ko‘rsatayotganidek, yirik tonnali konteynerda 1 tonna yukni xalqaro portlar yo‘nalishida tashish qiymati vagonda tashishga nisbatan o‘rtacha 10-12 foizga arzonroqdir. O‘zbekistonda 2017 yilda eksport-import va tranzit yuklarining qariyb 13,5 foizi konteynerlarda tashildi. CHet elda, Evropa Ittifoqida bu ko‘rsatkich 14 foizni, Xitoyda 51 foizni tashkil etadi.

Temir yo‘lda tashish narxlarining 2010-2015 yillarda yuqori sur‘atlarda – 1,7 baravar o‘sishi natijasida 2017 yilda 1 kilometrga temir yo‘l orqali yuk tashish hajmi 23,4 mlrd. tonnadan 22,9 mlrd. tonnaga kamaydi.

Kishlok xujaligi maxsulotlarini tashish ishonchliligi va tezkorligi temir yo‘l hamda avtomobil yo‘llarining sifatiga va tarmoqlanganligiga, parovoz va vagonlarning sifatiga, multimodal tashuvlarni ta’minlovchi logistika markazlarini joylashtirishga doir maqbul sxemaga bevosita bog‘liq bo‘ladi²⁹.

²⁸ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

²⁹ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018.

2016 yilda Respublikamizdagi umumiy foydalaniladigan avtomobil yo'llarining qariyb 40 foizi qoniqarsiz deb e'tirof etildi. Yo'llarning yomon holati harakatlanish tezligining pasayishiga olib kelmoqda va avtomobil saroyining fizik eskirishini tezlashtirmoqda. Oxir-oqibat, bu tashish muddatlarining uzayishiga va Yetkazib berishning uzilib qolishiga sabab bo'lmoqda.

Magistral avtomobil yo'llarini loyihalashtirish va qurishning zamonaviy xalqaro standartlari transport vositasining o'q bo'ylab og'irligini 13 tonnagacha etib belgilaydi. O'zbekistonda bugungi kunda xalqaro ahamiyatga molik yo'llarning 80 foizi 10 tonnadan ortiq bo'lmagan transport vositasini ko'tarishga mo'ljallangan, yo'llarning qolgan qismini ham ushbu ko'rsatkich bo'yicha qurish rejalashtirilmogda, bu esa avtomobil yo'llarining o'q bo'ylab og'irligini 13 tonnagacha oshirish talablariga mos kelmaydi.

Eskirgan lokomotiv saroyi zarur og'irlikni torta olmaydi, bu esa vagonlarni parovozdan uzishga majbur qilmoqda hamda yuklarni tashish muddatlarining kechiktirilishiga va yuk hajmlarining kamayishiga sabab bo'lmoqda. SHuningdek lokomotiv va vagonlarning haddan ortiq eskirganligi poezdlar harakatlanish tezligining belgilangan normalardan 40-50 foizga kamayishiga olib kelmoqda. Lokomotiv va vagonlar asta-sekin yangilanib borilmoqda: oxirgi bir necha yilning o'zida O'zbekiston 10 dan ortiq elektrovoz sotib oldi. 2018-2020 yillarda DAK yana 32 ta elektrovoz xarid qilishni rejalashtirmoqda. SHu bilan birga elektrovoz saroyini kengaytirish (umuman lokomotiv va vagonlarni yangilash) istiqbollari hamda sur'atlari nafaqat ularning qiymati, balki temir yo'llarni elektr energiya bilan ta'minlash sur'atlari tufayli chegaralangan. Logistika tizimiga Yetkazib berish zanjirining tarqoqligi, Yetkazib beruvchidan qabul qiluvchigacha tovarlarni ortish va tushirish bo'g'inlarining ortiqchaligi xosdir, bu esa ishlab chiqaruvchilarning transport-logistika xizmatlariga bo'lgan xarajatlarining oshishiga olib kelmoqda. Bu transport-logistika kompaniyalari va tegishli infratuzilmaning sust darajada rivojlanganligi bilan bog'liq. Mamlakatdagi transport-logistika operatsiyalarining asosiy qismi 1PL va 2PL formatida yuz bermoqda, ayrim

kompaniyalargina 3PL formatida cheklangan xizmatlarni ko'rsatmoqda. Avtomobil, temir yo'l va aviatsiyada tashish o'rtasida samarali hamkorlikni yo'lga qo'yishga qodir yirik operatorlar etishmayapti³⁰.

Yetkazib berish zanjirining tarqoqligi, Yetkazib beruvchidan qabul qiluvchigacha tovarlarni ortish va tushirish bo'g'inlarining ortiqchaligi logistika tizimiga xosdir. Logistika va omborlarga joylashtirish bozorida PL (Party Logistics) operatorlarning ko'rsatilgan xizmatlar hajmiga bog'liq bo'lgan quyidagi tasnifi qabul qilingan. Bu tasnif 1PL dan 5PL gacha quyidagi gradatsiyaga ega. 1PL – logisti- kadagi barcha jarayonlarni ishlab chiqaruvchining o'zi bajaradi. 2PL – logistika kompaniyasi faqat yukni tashish va joylashtirish bo'yicha xizmat ko'rsatadi. 3PL (eng ommaviy) – tovarni omborga joylash, vaqtincha saqlash, yuklarni qayta ishlash, yukni iste'molchiga Yetkazib berishni tashkil etish va boshqarish bo'yicha xizmatlar ko'rsatilishini nazarda tutadi. 3PL – bu o'z mijozi uchun logistika bo'yicha barcha masalalarni hal qiladigan kompaniyadir.

Beshinchi bob buyicha nazorat savollari

1. Logistikada etkazib berish zanjiri deganda nima tushinasiz?
2. Logistik zanjirni qanday bo'g'inlari mavjud?
3. Logistik zanjirni mukammal ishlashi yuk tashuvlarini rivojlantirishda qanday ahamiyatga ega?
4. Logistik zanjirda yuktashulari qanday bosqichlardan o'tadi?
5. Etkazib berishni tashkil etish nimalarni o'z ichiga oladi?
6. 3RL, 5RL degani nimani anglatadi?
7. MRP-1, MRP-2 logistik kontseptsiyalari nimasi bilan farq qiladi?
8. Etkazib berish zanjirida transport vositalari o'rtasidagi hamkorlikning samaradorligi nima bilan belgilanadi?
9. Etkazib berish zanjirida qanday muammolar bulishi mumkin va etkazib berish zanjirini bir maromda ishlashi nimalarga bog'liq?

³⁰ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018.

VI-BOB. EIHlar ularni turlari va tashkil etish zaruriyati

Reja:

- 1. EIHlar va ularni tashkil etish.**
- 2. “Navoiy” EIH faoliyatining asosiy yo’nalishlari**
- 3. “Navoiy” EIHni rivojlanishi.**

6.1. EIHlar va ularni tashkil etish.

Mintaqaviy savdoga to’sqinlik qiladigan ob’ektiv omillar (xalqaro dengiz kommunikatsiyalaridan foydalanish imkoniyatining yo’qligi; tovar narxida

transport xarajatlari ulushining yuqoriligi; tovarlarni olib chikish-olib kirish yo'lidagi to'siqlar; yuqori qo'shilgan qiymatga ega tayyor tovar nomenklaturasining cheklanganligi) Markaziy Osiyo mamlakatlari va Afg'onistonni transport, infratuzilma va logistikani rivojlantirishga juda katta e'tibor ajratishga majbur qilyapti. YAqin 2–3 yil ichida O'zbekiston investitsiya portfelida transport va kommunikatsiya tegishincha ikkinchi–uchinchi o'rinlarni egallaydi. 2013–2016 yillarning o'zidayoq ushbu sektorga har yili ekvivalentda 1,3 mlrd AQSH dollari yo'naltiriladi. Qozog'istonda bir tomondan Xitoy bilan Evropani, ikkinchi tomondan esa Xitoyni Markaziy Osiyo mamlakatlari, Eron va Turkiya bilan bog'laydigan yo'laklar rivojlanyapti.

Keyingi yillarda mintaqada bir qator logistika markazlari barpo etildi. Ular jumlasida – «Navoiy», «Angren» (O'zbekiston), «Astana», «Aqto'be», «Aqtau», «Qarag'anda», «Dostiq», «SHimkent», «Xorgos» (Qozog'iston), «Xonobod», «Mozori SHarif», «Turg'undi» (Afg'oniston shimolida). Logistika infratuzilmasining yangi elementi – yirik sovutgichlar – O'zbekiston, Qozog'iston, Tojikiston va Afg'onistonda ishga tushiriladi. CHunonchi, 2014–2015 yillarda Qandahor, Balx, Nangarhar, Hirot va Qunduz viloyatlarida umumiy hajmi 400 ming tonna bo'lgan 8 ta sanoat sovutgichi barpo etiladi.

Mintaqada MIZ va MIIZlar faol ravishda qurilyapti. Ular, shubhasiz, mintaqaviy tovar oborotiga jiddiy turtki beradi, bu esa transport xizmatlariga talabni kuchaytiradi. Ma'lumki, har qanday mamlakat iqtisodiyotining barqaror va izchil o'sishi uning raqobatbardoshligi bilan bog'liqdir. Faqat shu yo'lgina mamlakat rivojlangan davlatlar qatoridan munosib o'rin egallashini ta'minlay oladi.

Bugun iqtisodiyotni erkinlashtirish va modernizatsiyalash, shu orqali jahon standartlariga javob beradigan mahsulot ishlab chiqarishga erishish xorijiy sarmoyalarni, eng avvalo, to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni jalb qilish bo'yicha qulay shart-sharoitlar yaratish har qanday mamlakat uchun eng dolzarb va kechiktirib bo'lmaydigan masaladir. Albatta, bunday vazifalarni amalga oshirishda erkin iqtisodiy zonalar muhim o'rin tutadi. Bu esa innovatsion faoliyatni

rivojlantirish, ilg'or texnologiyalarni joriy qilish, eksport, shuningdek, transport va telekommunikatsiya infratuzilmasini jadal rivojlantirish, mahalliy mahsulot va xizmatlarning ichki va tashqi bozorlarda xalqaro sifat, sertifikatlashtirish talablarini joriy etish orqali raqobatdoshligini oshirish, yangi ish joylarini barpo etish, malakali ishchi-muhandislar, xo'jalik va boshqaruv kadrlarini tayyorlash va ular malakasini oshirish kabi bir qator muhim masalalarni hal etish imkonini beradi.

Bugungi globallashuv jarayonlari, rivojlanish darajasidan qat'iy nazar, dunyoning barcha mamlakatlariga birdek ta'sir etmoqda. Global moliyaviy-iqtisodiy inqiroz esa ushbu raqobat kurashini yanada keskinlashtirayotir. Darhaqiqat, iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirishda asosiy e'tibor mamlakat hududlarining tabiiy resurslari hamda industrial salohiyatidan foydalanish samarasini yuksaltirish va oxir-oqibat eksport tizimini kuchaytirishga qaratilmoqi lozim. Aynan shu yo'nalishda jahon tajribasida keng qo'llanilayotgan va o'z samarasini berayotgan bir qator vositalar mavjud.

Pul-kredit va soliq siyosatida imtiyozlarni joriy qilish, davlatning industrial siyosatiga mos ravishda sarmoya kiritayotgan investorlarga ma'lum bir imtiyozlar "paketi"ni taqdim etish va ular uchun zarur bo'lgan infratuzilmaviy sharoit hamda qulayliklarni yaratish ana shunday vositalar sirasiga kiradi. Ularning barchasi "Erkin iqtisodiy zonalar" (EIZ) deb ataluvchi ma'muriy-iqtisodiy tuzilmalarda mujassamdir.

Ho'sh, EIZ degani nima o'zi? Ayni paytda ko'plab olimlar tomonidan berilgan ta'riflardan kelib chiqsak, u mamlakat ichida davlat tomonidan ma'lum bir iqtisodiy yoki iqtisodiy-ijtimoiy maqsadlarga erishishni ko'zlab tashkil etilgan, maxsus iqtisodiy va ma'muriy tartibga ega alohida hudud bo'lib, unda faoliyat yuritayotgan sub'ektlar uchun mamlakatning boshqa hududlariga nisbatan imtiyozli tartib va imkoniyatlar taqdim etish demakdir.

Erkin iqtisodiy zonalarni tashkil etishning muhim jihati ma'lum hudud yoki ishlab chiqarish sohasini iqtisodiy rivojlantirishni rag'batlantirish, shuningdek, bozor iqtisodiyotiga o'tish davrida erkin iqtisodiy zonalardan iqtisodiyotni modernizatsiya qilishning hududiy uslubi sifatida foydalanishdir. Xalqaro tajriba

shuni ko'rsatmoqdaki, bugun erkin iqtisodiy zonalardan nafaqat sarmoyalarni jalb qilish, balki hududiy iqtisodiy siyosat vositasi sifatida ham unumli foydalanilmoqda. Mamlakatimizda ushbu maqsadlarga erishish, shuningdek, erkin iqtisodiy zonalar faoliyatidagi xalqaro tajribalar afzalliklarini iqtisodiy tuzilmaga joriy qilish maqsadida Prezidentimizning 2008 yil 2 dekabrda "Navoiy viloyatida erkin industrial-iqtisodiy zona tashkil qilish to'g'risida"gi Farmoniga asosan "Navoiy" erkin industrial-iqtisodiy zonasi tashkil etilgani qanday natija berayotgani haamamizga ma'lum.

Mazkur hujjatning jahon iqtisodiy inqirozi butun dunyodagi eng rivojlangan mamlakatlarga ham sezilarli darajada salbiy ta'sir ko'rsatayotgan bir paytda imzolangani esa yurtimizda yaratilgan iqtisodiy poydevorning nihoyatda mustahkamligini ham tasdiqlaydi. "Navoiy" EIIZ mamlakatimizning markaziy hududida barpo etilgani shubhasiz, mazkur hududning iqtisodiy-industrial o'sishiga ham salmoqli hissa qo'shdi. Shuningdek, mazkur EIIZ "Navoiy" xalqaro aeroporti bilan tutash ravishda barpo etilgani havo transportidan keng foydalanishga imkon berish barobarida jahondagi etuk avia hamda yuk tashuvchi kompaniyalarning nazariga ham tushdi va davlatimizning yana bir yo'nalish bo'yicha mavqei oshishiga olib keldi.

O'tgan davr mobaynida "Navoiy" EIIZga xorijiy kompaniyalar tomonidan bo'lgan qiziqish tobora ortib bormoqda. Ayni paytda bu erda Janubiy Koreya, Xitoy, Singapur, Hindiston, BAA va boshqa bir qator davlatlar bilan hamkorlikda 20 dan ortiq loyihalar amalga oshirilmoqda.

Xorijiy investorlar mamlakatdagi iqtisodiy o'sishning barqarorligi hamda ushbu EIIZda taklif etilayotgan imkoniyatlar va imtiyozlar tufayli unga investitsiya kiritib, uzoq muddatli industrial loyihalarni boshlaganlarini bildirmoqdalar. Ta'kidlash kerakki, XX asrning ikkinchi yarmidan boshlab erkin (maxsus) iqtisodiy zonalar xalqaro iqtisodiy munosabatlarning ajralmas qismiga aylandi. Jahon xo'jalik aloqalari uchun erkin iqtisodiy zonalar xalqaro tovar ayitrboshlashni faollashtirish hisobiga iqtisodiy o'sishni tezlashtirish, sarmoyalarni jalb etish, iqtisodiy jarayonlarni chuqurlashtirish omili sifatida muhim rol o'ynamoqda.

Mahsulotlar bojxona hududidan tashqarida deb ko'riladigan erkin zonani o'ziga xos tashqi savdo aknlavi sifatida ta'riflagan 1973 yilgi Kioto konventsiyasi imzolanganidan beri erkin iqtisodiy zonalar ko'plab mamlakatlarga tarqaldi. Masalan, o'tgan asrning 90-yillarida turli ko'rinishdagi minglab erkin iqtisodiy zonalar faoliyat ko'rsata boshladi. Mutaxassislarning fikricha, 2000 yilga kelib ana shu EIZlar orqali jahon savdo aylanmasining 30 foizi aylana borshladi. o'z faoliyatining barqarorligi uchun imtiyozli sharoitlarni qidirib yurgan xalqaro korporatsiyalar EIZni yuqori daromad topishi mumkin bo'lgan qulay hududlar sifatida ko'rishadi.

SHu o'rinda dastlabki hududiy **EIZ sifatida 1547 yilda “Erkin savdo shahri”** deb e'lon qilingan Italiyaning Livorno shahrini alohida tilga olish joiz. SHu bilan birga, ushbu iqtisodiy-ma'muriy tuzilma doimo rivojlanib, mukammallashib boruvchi jabha hisoblanadi.

Bugungi kunda dunyoda 3,5 mingdan ziyod EIZ bo'lib, ular 140 taga yaqin mamlakatda joylashgan. Butun dunyodagi EIZlarda salkam 70 million kishi mehnat qiladi. Ularning yillik savdo aylanmasi esa 500 mlrd. dollardan ziyoddir. Ayni paytda EIZlarning juda ko'p turlari bo'lib, iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishi hamda globallashuv jarayonining ta'siri natijasida ular ham miqdor, ham sifat jihatidan o'zgarib va ko'payib bormoqda. “Erkin iqtisodiy zonalar” kategoriyasiga “erkin savdo zonasi”, “maxsus iqtisodiy zona”, “maxsus industrial zona” kabi 30 dan ziyod nomdagi maxsus iqtisodiy-ma'muriy hududlar kirishi ham buning tasdig'idir. Ammo shuni alohida ta'kidlash lozimki, EIZlarda kutilgan samaraga erishish uchun ularni qachon, qanday yo'nalishda va qanday miqdorda qo'llashni aniq bilish kerak. Bu borada aynan shu uchta asosiy qoidaga rioya qilmaslik tufayli ularning mamlakat iqtisodiyotiga salbiy ta'sir ko'rsatish hollari ham uchraydi.

Masalan, sobiq “ittifoqdosh” respublikalarning bir nechtasi o'tgan asrning 90-yillarida shoshma-shosharlik bilan qator erkin iqtisodiy zonalarini tashkil etganlarini bir esga olaylik. o'sha davrda mazkur mamlakatlarda bozor infratuzilmasi va munosabatlari shakllanishning boshlang'ich bosqichida bo'lgani

hisobga olinmaganligi oqibatida ularga sarflangan mablag'lar va moddiy resurslar hech qanday samara bermadi. Pirovardida EIZlarning aksariyati o'z faoliyatini to'xtatdi. Bunday muvaffaqiyatsiz tashabbuslarga Moldova, Belarus, Ukraina, Qirg'iziston kabi davlatlardagi EIZlar misol bo'lishi mumkin. Mamlakatimizda esa avvalo, maqbul iqtisodiy muhitni yaratish, bozor iqtisodiyoti institutlari va xususiy tadbirkorlar sinfini shakllantirishga alohida e'tibor berildi. SHu tariqa iqtisodiy tizim va undagi xususiy sektor dunyodagi yirik investorlar bilan aynan mamlakat iqtisodiyoti uchun samarali yo'sinda, ya'ni yuqori qo'shimcha qiymat yaratuvchi ishlab chiqarish sohalarida to'laqonli hamkorlik qila oladigan holga keltirildi. o'z vaqtida erkin iqtisodiy zonalarning mamlakat iqtisodiy rivojlanishiga ijobiy ta'sir etishi hisobga olingan holda, "Erkin iqtisodiy zonalar to'g'risida"gi Qonun qabul qilindi.

Ushbu sa'y - harakatlar bugun respublikamizda bir necha yillar oldin boshlangan iqtisodiy siyosatning naqadar puxta ishlab chiqilgani va oqilona ekanligini isbotlamoqdaki, buni nafaqat yurtimiz aholisi, balki dunyoning eng nufuzli xalqaro tashkilotlari, rivojlangan mamlakatlar rahbarlari, etuk iqtisodchi-olimlar va yirik investorlar ham tan olmoqdalar. Prezidentimizning shu yil 13 apreldagi "Angren" maxsus industrial zonasini barpo etish to'g'risida"gi Farmoniga muvofiq, O'zbekistonda ikkinchi erkin iqtisodiy zonaga asos solindi. Ushbu Farmonda belgilab berilgan chora-tadbirlar mamlakatimizda amaliyotga izchil tatbiq etilayotgan oqilona va yaxlit ijtimoiy-iqtisodiy strategiyaning ajralmas qismi bo'lib, Angren va Ohangaron shaharlarining bugungi kunda isloh etilayotgan sanoat tizimini yanada rivojlantirishga xizmat qiladi. Bu esa, o'z navbatida, zamonaviy texnologiyalar asosida qo'shimcha ish o'rinlari yaratilishini ta'minlaydi. Bu bilan ushbu maxsus iqtisodiy zona Toshkent viloyatidagi ikkita yirik hudud — Angren hamda Ohangaron shaharlari va ular atrofida istiqomat qilayotgan aholi farovonligini oshirishga ham munosib ulush qo'shadi.

1.O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni Navoiy viloyatida erkin industrial-iqtisodiy zona tashkil etish to'g'risida (O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2008 y., 49-son, 478-modda; 2011 y., 9-son, 84-modda; 2012

y., 3-4-son, 26-modda; 2014 y., 29-son, 356-modda) **2008 yil 2 dekabr, PF-4059-son.**

Navoiyda 2008 yil 31 dekabrda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Navoiy shahar aeroporti bazasida xalqaro intermodal logistika markazini tashkil etish choralari to'g'risida"gi PQ-1027-sonli qarori qabul qilindi.

2. Prezident SHavkat Mirziyoev 13 aprely kuni "Angren" maxsus industrial zonasini barpo etish to'g'risida"gi Farmoni imzoladi. 2009 yil 12 avgustdagi ta'sis shartnomasiga ko'ra 17 avgust kuni "Angren logistika markazi" tashkil etildi.

3. 2013 yil 26 fevralda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining "Namangan viloyatida mul'timodal Logistika markazi va uning faoliyatini tashkil etish to'g'risida"gi 56-sonli qarori qabul qilindi.

6.2. "Navoiy" EHX faoliyatining asosiy yo'nalishlari

O'zbekistonning geografik joylashuvi zamonaviy ombor komplekslari va logistika markazlari tarmog'ining rivojlanishida strategik muhim jihat bo'lib, yuklarni tashish bilan bog'liq xarajatlarni kamaytirish hamda ishlab chiqarish va savdo kompaniyalari logistikasini samarali tashkil etish imkonini berishi mumkin. Ayni shu tizimni rivojlantirish maqsadida mamlakatimizda bir qator ishlar amalga oshirildi. **Jumladan Navoiyda 2008 yil 31 dekabrda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Navoiy shahar aeroporti bazasida xalqaro intermodal logistika markazini tashkil etish choralari to'g'risida"gi PQ-1027-sonli qarori qabul qilindi.**

Iqtisodiy lug'atimizdan "**logistika**" degan so'zning joy olganiga hali ko'p vaqt bo'lgani yo'q. U aniq hisob-kitob qilish san'ati, oqilona boshqarish tizimi, degan ma'nolarni -anglatadi. Logistikaning tarixiy ildizlari esa olis zamonlarga borib taqaladi.

— Qadimiy Buyuk Ipak yo'lidagi karvonsaroylarda o'sha davr logistikasiga xos xizmatlar ko'rsatilgan. Odatda, karvonlar uchun mo'ljallangan binolar bir kunlik yo'l hisobga olingan holda qurilgan. Keltirilgan yuklar ana shu erda taqsimlanib, o'z manzillariga etkazilgan yoki boshqa yurtlarga yuborilgan.

УАЪни zamonaviy logistikaning vujudga kelishida yurtimizning ulushi juda katta bo'lgan.

Logistikaning eng gurkuragan davri Amir Temur bobomiz hukmronlik qilgan yillarga to'g'ri keladi. Sohibqiron o'z tuzuklarida shunday deb yozadi: "Men saltanatimning bu tomonidan to naryog'igacha (bu Dehlidan to Bolqongacha deganidir — ta'kid bizniki) bir yosh bolaning boshiga bir lagan marvaridni qo'yib, yayov yo'lga solib yuborilsa, u manzilga etguncha yillar o'tar, bu bola ulg'ayar, lekin uning boshidagi lagandan bir dona marvarid to'kilmaydigan darajaga etkazdim..."

Demak, logistika qadim zamonlardan buyon yuklar muhofazasini o'z ichiga qamrab olgan va hozirgi kunda ham shunday. Qolaversa, mahsulotlarni eksport qilish, ichki bozorda tashish, ishlab chiqarishni yangilash, innovatsion texnologiyalarni joriy etish kabi jarayonlarni mahorat bilan yo'lga qo'yish ham zamonaviy logistika xizmati bilan chambarchas bog'liq. Mazkur vazifani bugungi kunda yuk tashuvchi qudratli havo laynerlari, kemalar, temir yo'l hamda avtomobil transporti bajarib bermoqda. Ma'lumotlarga qaraganda, ayni paytda dunyoda 3000 dan ortiq logistika markazi faoliyat ko'rsatayapti.

— Logistika mahsulot va xizmatlarning ishlab chiqaruvchidan iste'molchigacha bo'lgan jarayonini oqilona boshqarish tizimi bo'lib, uning turi ham, vazifasi ham ko'p qirrali. SHu bois u ishlab chiqarish, savdo-sotiq, taqsimot-ta'minot, moliya, xizmat ko'rsatish, ombor, axborot kabi o'nlab ustuvor yo'nalishlarga bo'linadiki, ular orasida transport logistikasi etakchi o'rinni egallaydi. CHunki bugungi kunda ishlab chiqarilgan mahsulot tannarxida uning hissasi 40 foizni tashkil etadi.

Navoiydagi yuk terminalida yuklar ikki va undan ortiq transport turi yordamida yuborilgan joydan belgilangan manzilgacha etkazib beriladi, aniqrog'i, mul'timodal xizmatlar ko'rsatiladi. Bunda konteynerlardan ham unumli foydalanilayapti. Mutaxassislarning aytishicha, O'zbekistonda tashqi savdo yuklarini konteynerda tashish hajmi keyingi 10 yil ichida 5-6 baravar ko'paygan.

Intermodal logistika xabida xizmat ko'rsatish jarayoni yil sayin takomillashib borayapti. U Osiyoni Evropa bilan bog'lovchi asosiy avtomobil hamda temir yo'l tarmoqlari chorrahasida, geografik jihatdan nihoyatda qulay nuqtada joylashganligi tufayli qisqa muddatda Markaziy Osiyodagi eng yirik yuk tranziti qo'nalg'asiga aylandi. Frankfurt, Milan, Rim, Vena, Bryussel, Incheon, Dubay, Xanoy, Тяньцзинь, Dehli, Mumbai kabi shaharlarning logistika markazlari bilan yaqindan hamkorlik o'rnatilgan.

6.3. "Navoiy" EIIHni tashkil qilinishi va rivojlanishi

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni Navoiy viloyatida erkin industrial-iqtisodiy zona tashkil etish to'g'risida (O'zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to'plami, 2008 y., 49-son, 478-modda; 2011 y., 9-son, 84-modda; 2012 y., 3-4-son, 26-modda; 2014 y., 29-son, 356-modda)

Jahon standartlariga javob beradigan va jahon bozorlarida talab qilinadigan mahsulot ishlab chiqarishni ta'minlaydigan, zamonaviy yuqori texnologiyali ishlab chiqarishlarni tashkil etish uchun xorijiy investitsiyalarni, birinchi galda to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalarni jalb etish bo'yicha qulay shart-sharoitlar yaratish, shuningdek, Navoiy viloyatining sanoat salohiyatini, ishlab chiqarish, transport-tranzit va ijtimoiy infratuzilmasini rivojlantirish maqsadida:

1. O'zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot vazirligi, Tashqi iqtisodiy aloqalar, investitsiyalar va savdo vazirligi, Moliya vazirligi va Navoiy viloyati hokimligining Navoiy shahri xalqaro aeroporti hududida «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona (keyingi o'rinlarda — EIIZ) tashkil etish to'g'risidagi taklifiga rozilik berilsin.

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona hududida xo'jalik yurituvchi sub'ektlar faoliyatining asosiy yo'nalishi — zamonaviy xorijiy yuqori unumli asbob-uskunalar va texnika, texnologik liniyalar va modullar, innovatsiya texnologiyalarini joriy etish hisobiga yuqori texnologiyali, jahon bozorlarida raqobatbardosh mahsulotlarni keng ko'lamda ishlab chiqarishdan iborat etib belgilansin.

2. Belgilab qo'yilsinki:

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonaning faoliyat ko'rsatish muddati 30 yilni tashkil etadi, bu muddat keyinchalik uzaytirilishi mumkin;

EIIZ faoliyati davomida uning hududida alohida bojxona, valyuta va soliq rejimlari, O'zbekiston Respublikasi norezident fuqarolarining uning hududiga kirish, hududda bo'lish va chiqib ketishning, shuningdek, ular tomonidan mehnat faoliyatini amalga oshirish uchun ruxsatnomalar olishning soddalashtirilgan tartibi joriy etiladi;

alohida huquqiy tartib, shu jumladan, soliq, valyuta va bojxona tartibi faqat EIIZ hududida faoliyat ko'rsatayotgan va EIIZ direktsiyasi tomonidan ro'yxatga olingan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar uchun amal qiladi;

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona faoliyatini muvofiqlashtirish va tezkor boshqarish tegishli ravishda davlat organlari vakillaridan tashkil etiladigan Ma'muriy kengash va EIIZ direktsiyasi tomonidan amalga oshiriladi. Ma'muriy kengashning shaxsiy tarkibi Vazirlar Mahkamasi tomonidan tasdiqlanadi;

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona tashkil etilgan barcha hudud EIIZ faoliyat ko'rsatadigan butun davr mobaynida foydalanish va boshqarish uchun Ma'muriy kengashga beriladi;

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona direktsiyasi xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga EIIZ hududida er uchastkalarini subijaraga topshirish, o'z huquq va majburiyatlarini ijara shartnomasi bo'yicha boshqa shaxsga berish, ijara huquqini garovga qo'yish, ularni ulush sifatida ustav kapitaliga qo'shish huquqsiz ijaraga beradi. EIIZ hududida er uchastkalarini sotish va boshqacha tarzda o'zgaga berish taqiqlanadi.

Oldingi tahrirga qarang.

3. «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatdan o'tgan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar ularga kiritilgan to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalar hajmi quyidagicha bo'lgan taqdirda er solig'i, mulk solig'i, daromad solig'i, obodonchilik va ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirish solig'i, yagona soliq to'lovi (kichik korxonalar uchun), Respublika yo'l jamg'armasi va Byudjetdan tashqari

umumta'lim maktablari, kasb-hunar kollejlari, akademik litseylar va tibbiyot muassasalarini rekonstruktsiya qilish, mukammal ta'mirlash va jihozlash jamg'armasiga majburiy to'lovlardan ozod etilsin:

(3-bandning birinchi xatboshisi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2014 yil 8 iyuldagi PF-4631-sonli Farmoni tahririda — O'R QHT, 2014 y., 29-son, 356-modda)

3 million evrodan 10 million evrogacha — 7 yilga;

10 million evrodan 30 million evrogacha — 10 yilga. Keyingi 5 yil davomida foyda solig'i va yagona soliq to'lovi hajmi amaldagi stavkadan 50 foiz miqdorida belgilanadi;

30 million evrodan ortiq bo'lganda — 15 yilga. Keyingi 10 yil davomida foyda solig'i va yagona soliq to'lovi hajmi amaldagi stavkadan 50 foiz miqdorida belgilanadi.

4. SHunday tartib belgilansinki, unga ko'ra EIIZda ro'yxatga olingan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar EIIZ faoliyat ko'rsatadigan butun muddatga eksportga yo'naltirilgan mahsulot ishlab chiqarish maqsadida mamlakatga olib kelinayotgan asbob-uskunalar, shuningdek, xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar bojxona to'lovlaridan (bojxona rasmiylashtiruvi uchun yig'implardan tashqari) ozod qilinadi.

Belgilab qo'yilsinki, O'zbekistonning ichki bozorlarida sotish uchun mo'ljallangan mahsulotni ishlab chiqarish maqsadida mamlakatga olib kiriladigan xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar uchun bojxona to'lovlari, agar qonun hujjatlarida boshqa imtiyozli tartib ko'zda tutilmagan bo'lsa, belgilangan stavkalarining 50 foizi miqdorida (bojxona rasmiylashtiruvi uchun yig'implardan tashqari) undiriladi, bunda ularni to'lash muddati 180 kungacha kechiktirilishi mumkin.

Qayd etilgan imtiyozlardan foydalangan holda EIIZ hududiga olib kirilgan asbob-uskunalar, xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar sotilgan yoki bepul berilgan taqdirda, bojxona to'lovlari qonun hujjatlarida belgilangan tartibda byudjetga to'liq hajmda undiriladi.

5. «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatdan o'tgan xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga quyidagilar ruxsat etilsin:

ular o'rtasida tuzilgan shartnomalar va kontraktlar bo'yicha hisob-kitob va to'lovlarni EIIZ hududida xorijiy valyutada amalga oshirish;

O'zbekiston Respublikasi rezidentlari bo'lgan boshqa xo'jalik yurituvchi sub'ektlar tomonidan etkazib berilgan tovarlar, bajarilgan ish va xizmatlarning haqini erkin almashtiriladigan valyutada to'lash;

eksport va import qilinadigan tovarlar uchun haq to'lash va hisob-kitob qilishning ularga qulay shartlari va shakllaridan foydalanish.

6. «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatga olingan xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga nisbatan O'zbekiston Respublikasi soliq qonunchiligining soliq to'lovchilar ahvolini yomonlashtiruvchi hujjatlari tatbiq etilmasligi belgilab qo'yilsin, aktsiz solig'iga tortiladigan tovarlarning soliqqa tortilishini tartibga soluvchi hujjatlar bundan mustasno.

7. Navoiy viloyati hokimligi O'zbekiston Respublikasi «Ergeodezkadastr» va «Davlat arxitektura va qurilish qo'mitasi», Iqtisodiyot vazirligi, Tashqi iqtisodiy aloqalar, investitsiyalar va savdo vazirligi, boshqa manfaatdor vazirlik, idora va xo'jalik birlashmalari bilan birgalikda:

ikki hafta muddatda Vazirlar Mahkamasiga EIIZni joylashtirish uchun zarur bo'lgan er maydoni bo'yicha, uning chegaralari aniq ko'rsatilgan holda, takliflar kiritsin;

bir oy muddatda, tanlangan er uchastkasi ma'qullangandan keyin, uni erkin industrial-iqtisodiy zona yaratish maqsadida belgilangan tartibda ajratsin, uni zarur kadastr materiallari bilan rasmiylashtirsin hamda EIIZ Ma'muriy kengashiga u faoliyat ko'rsatadigan muddatga foydalanish va boshqarish uchun bersin;

2009 yil 1 martgacha bo'lgan muddatda mazkur zona hududini barpo etishning, shu jumladan zarur muhandislik kommunikatsiyalari va servis xizmatlarini tashkil etishning dastlabki rejasini ishlab chiqsin va tasdiqlash uchun Vazirlar Mahkamasiga taqdim etsin;

2010 yil 1 yanvargacha bo'lgan muddatda erkin industrial-iqtisodiy zonaning Bosh rejasini va zarur loyiha-smeta hujjatlarini tasdiqlasin.

8. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi:

bir oy muddatda «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona to'g'risidagi Nizomni tasdiqlasin va uning faoliyatini tashkil etish chora-tadbirlari to'g'risida qaror qabul qilsin;

2009 yil 1 yanvargacha bo'lgan muddatda Navoiy viloyatidagi erkin industrial-iqtisodiy zona faoliyatini tezkor boshqarish va davlat tomonidan tartibga solish vazifalarini amalga oshirish uchun EIIZning Ma'muriy kengashini tashkil etsin; uch oy muddatda ilovaga muvofiq ro'yxat bo'yicha «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona faoliyatini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlar ishlab chiqilishi va tasdiqlanishini ta'minlasin.

9. «Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zona Ma'muriy kengashiga:

Vazirlar Mahkamasi bilan kelishgan holda tanlov asosida, EIIZ direksiyasi sifatida xalqaro e'tirof etilgan boshqaruvchi kompaniyani tanlash va unga shartnoma asosida EIIZni boshqarish;

xizmatlar ko'rsatishdan olingan daromadlar va qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa tushumlar hisobiga, shuningdek, O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi bilan kelishilgan holda uning foydalanishida va boshqaruvida bo'lgan erlar, binolar va inshootlarni ijaraga berishdan olingan tushumlarning bir qismi hisobiga shakllantiriladigan erkin industrial-iqtisodiy zonaning mustaqil byudjetini shakllantirish;

mustaqil byudjet doirasida, mablag'lari infratuzilmani rivojlantirishga va erkin industrial-iqtisodiy zonaning faoliyati samaradorligini oshirishga yo'naltiriladigan Erkin industrial-iqtisodiy zonani rivojlantirish jamg'armasini tashkil etish huquqi berilsin.

10. O'zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot vazirligi, Moliya vazirligi, O'zbekiston Tiklanish va taraqqiyot jamg'armasi, zarurat bo'lganda, Investitsiya dasturlarini shakllantirishda EIIZni rivojlantirishning tasdiqlangan Bosh rejasiga va taqdim etilgan loyiha-smeta hujjatlariga muvofiq erkin industrial-iqtisodiy

zonaning ishlab chiqarish infratuzilmasini barpo etishga mablag'larni nazarda tutsin.

11. O'zbekiston Respublikasi Tashqi iqtisodiy aloqalar, investitsiyalar va savdo vazirligi Iqtisodiyot vazirligi, Adliya vazirligi hamda boshqa manfaatdor vazirliklar va idoralar bilan birgalikda bir oy muddatda qonun hujjatlariga ushbu Farmondan kelib chiqadigan o'zgartirish va qo'shimchalar to'g'risida Vazirlar Mahkamasiga takliflar kiritsin.

"Navoiy" erkin iqtisodiy-industrial zonasi (EIIZ)ni tashkil qilish kontsepsiyasidan va tanlangan ustuvorliklardan kelib chiqqan holda, "Navoiy" erkin iqtisodiy-industrial zonasi (EIIZ)da quyidagi tarmoqlar va yo'nalishlardagi korxonalar joylashtiriladi:

- Elektrotexnika mahsulotlarini ishlab chiqarish;
- Telekommunikatsiya asbob-uskunalarini ishlab chiqarish;
- Mashinasozlik, o'lchagich asbob-uskunalari va butlovchi qismlarni ishlab chiqarish;
- Dori-darmon mahsulotlari va tibbiy jihozlarni ishlab chiqarish;
- Oziq-ovqat mahsulotlarini qayta ishlash va qadoqlash;
- Plastik va polimer buyumlarni ishlab chiqarish

«Navoiy» erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatdan o'tgan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar ularga kiritilgan to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalar hajmi quyidagicha bo'lgan taqdirda er solig'i, mulk solig'i, daromad solig'i, obodonchilik va ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirish solig'i, yagona soliq to'lovi (kichik korxonalar uchun), Respublika yo'l jamg'armasi va Ta'lim va tibbiyot muassasalarini rekonstruktsiya qilish, mukammal ta'mirlash va jihozlash jamg'armasiga majburiy to'lovlardan ozod etilgan:

- 3 million evrodan 10 million evrogacha — 7 yilga;
- 10 million evrodan 30 million evrogacha — 10 yilga. Keyingi 5 yil davomida foyda solig'i va yagona soliq to'lovi hajmi amaldagi stavkadan 50 foiz miqdorida belgilanadi;

- 30 million evrodan ortiq bo'lganda — 15 yilga. Keyingi 10 yil davomida foyda solig'i va yagona soliq to'lovi hajmi amaldagi stavkadan 50 foiz miqdorida belgilanadi.

EIIZda ro'yxatga olingan xo'jalik yurituvchi sub'ektlar EIIZ faoliyat ko'rsatadigan butun muddatga eksportga yo'naltirilgan mahsulot ishlab chiqarish maqsadida mamlakatga olib kelinayotgan asbob-uskunalar, shuningdek, xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar bojxona to'lovlaridan (bojxona rasmiylashtiruvi uchun yig'imlardan tashqari) ozod qilinadi. O'zbekistonning ichki bozorlarida sotish uchun mo'ljallangan mahsulotni ishlab chiqarish maqsadida mamlakatga olib kiriladigan xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar uchun bojxona to'lovlari, agar qonun hujjatlarida boshqa imtiyozli tartib ko'zda tutilmagan bo'lsa, belgilangan stavkalarining 50 foizi miqdorida (bojxona rasmiylashtiruvi uchun yig'imlardan tashqari) undiriladi, bunda ularni to'lash muddati 180 kungacha kechiktirilishi mumkin.

Qayd etilgan imtiyozlardan foydalangan holda EIIZ hududiga olib kirilgan asbob-uskunalar, xom ashyo, materiallar va butlovchi qismlar sotilgan yoki bepul berilgan taqdirda, bojxona to'lovlari qonun hujjatlarida belgilangan tartibda byudjetga to'liq hajmda undiriladi.

"Navoiy" erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatdan o'tgan xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga quyidagilar ruxsat etiladi:

ular o'rtasida tuzilgan shartnomalar va kontraktlar bo'yicha hisob-kitob va to'lovlarni EIIZ hududida xorijiy valyutada amalga oshirish;

O'zbekiston Respublikasi rezidentlari bo'lgan boshqa xo'jalik yurituvchi sub'ektlar tomonidan etkazib berilgan tovarlar, bajarilgan ish va xizmatlarning haqini erkin almashtiriladigan valyutada to'lash;

eksport va import qilinadigan tovarlar uchun haq to'lash va hisob-kitob qilishning ularga qulay shartlari va shakllaridan foydalanish.

"Navoiy" erkin industrial-iqtisodiy zonada ro'yxatga olingan xo'jalik yurituvchi sub'ektlarga nisbatan O'zbekiston Respublikasi soliq qonunchiligining soliq to'lovchilar ahvolini yomonlashtiruvchi hujjatlari tatbiq etilmasligi belgilab

qo'yilsin, aktsiz solig'iga tortiladigan tovarlarning soliqqa tortilishini tartibga soluvchi hujjatlar bundan mustasno.

“Navoiy” intermodal logistika markazida “Korean Eyr” kompaniyasining ilg'or tajribasi, zamonaviy texnologiyalari va samarali boshqaruv tizimi joriy etilgan. Bir kecha-kunduzda 1000 tonnagacha yukni qayta ishlash, yuk terminalida 300 tonna yukni qayta ishlash va saqlash, yigirmata samolyotga xizmat ko'rsatish quvvatiga ega ushbu markaz Osiyo va Evropa mamlakatlarini bog'lovchi muhim markazga aylangan. Bugungi kunda mazkur aviaxabdan Seul, Milan, Bryussel, Frankfurt, Vena, Dehli, Mumbay, Xanoy va boshqa shaharlarga, jami 23 yo'nalish bo'yicha parvozlar amalga oshirilmoqda.

Nazorat uchun savollar:

1. Tashqi savdo haqida nimalarni bilasiz?
2. EIHlar va ularni tashkil etishda jahon tajribasi?
3. EIHlarni tashkil etish bo'yicha hukumat qarorlaridan misol keltiring?
4. Tashqi iqtisodiy aloqalar va ularni rivojlanishi qanday amalga oshiriladi?.
5. Respublikamizda amalga oshirilayotgan import-eksport operatsiyalari haqida nimalarni bilasiz?.
6. “Navoiy” EIIHni tashkil qilinishi va rivojlanishi haqida nimalarni bilasiz?
7. “Angren” MIZ qachon tashkil etilgan?
8. Erkin iqtisodiy zonalar tashkil etishning asosiy maqsadi nimalardan iborat
9. Erkin iqtisodiy xududlarning qaysi turlarini bilasiz.
10. Erkin iqtisodiy xududlarga qanday imtiyozlar beriladi?

VII-BOB. Xalqaro transport tashuvlarining jahon tajribasi va uni respublikamizga tadbiq etish

Reja:

7.1.Xalqaro yuk tashuvlari tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi.

7.2.Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishning huquqiy asoslari.

7.3.Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishni jahon tajribasi va unda xalqaro transport koridorlarining ahamiyati.

7.1. Xalqaro yuk tashuvlari tushunchasi, uning mohiyati va maqsadi

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgan dastlabki yillaridanoq barqaror iqtisodiy o'sishni ta'minlashga qaratilgan muhim kompleks chora - tadbirlarni amalga oshirib kelmoqda. Dunyoda iqtisodiy taraqqiyot jarayonlaridagi kechayotgan globalizatsiya sharoitida davlatimiz jahon iqtisodiyotiga jadal sur'atlar bilan integratsiyalashib bormoqda. YUrtimizda olib borilayotgan faol investitsion siyosat, ishlab chiqarish va sanoat tarmoqlari infratuzilmasini tubdan texnik modernizatsiya qilish avtomobilsozlik, elektrotexnika, gaz-kimyoy, farmatsevtika, mashinasozlik kabi yuqori texnologiyali sohalarni yaratish va yanada rivojlantirishga imkon yaratdi.

Jahon bozorlarigacha bo'lgan uzoq - iqtisodiy masofa xalqaro transport logistikasini rivojlantirishda katta vazifalarni yuklaydi. Ma'lumki, jahon iqtisodiyotida etakchi o'rin tutadigan mamlakatlar tajribasida, global raqobatdoshlikka erishish va dunyo bozorlariga chiqish, birinchi navbatda, iqtisodiyotni izchil isloh etish va tarkibiy jihatdan o'zgartirishlarning barchasi transport logistika xizmatlari bozorini rivojlanishi bilan bog'liq. O'zbekiston iqtisodiyotining har bir sohasi, shu jumladan, transport tizimini yanada jadal rivojlantirishda logistika xizmatlarining ahamiyati beqiyos. SHu boisdan, nufuzli xalqaro tashkilotlarning iqtisodiyotimiz rivojlanishiga bo'lgan e'tibori va shu bilan birgalikda xorijiy investorlarni jalb etish, ko'plab qo'shma korxonalar va ularning filiallari faoliyatini tashkil etilishi yangi hududlarni o'zlashtirish va xalqaro bozorlarga chiqishni taqozo etmoqda. Buning uchun avvalombor, transport yo'laklari va zamonaviy transport-logistika markazlariga ega bo'lish lozim. Bugungi kunda zamon talabidan kelib chiqib respublikamiz transport tizimidan samarali foydalanish, mul'timodal va intermodal tashuvlarining rivojlanishi, yangi infratuzilma ob'ektlarini barpo etishni, ya'ni tashish terminallarini shakllantirishni talab etadi. Xalqaro miqyosda ushbu mul'timodal tashish terminallarining kengayishi natijasida logistik markazlarga aylanishi, shu bilan birgalikda xalqaro tashuv va logistik jarayonlarini o'ziga qamrab olishiga asos bo'ldi.

Iqtisodiy masofani nafaqat infrastrukturani yaxshilash, balki tranzit va bojxona jarayonlarini osonlashtirish, axborot manbalaridan ochiq va erkin foydalanish, norasmiy to'lovlarni butkul yo'qotish orqali qisqartirish mumkin. Bundan kelib chiqadiki, O'zbekiston uchun tranzit marshrutlarini rivojlanishiga ko'maklashish, Yaponiya, Xitoy va Janubi-SHarqiy Osiyoni Rossiya va Evropa ittifoqi davlatlari bilan bog'lashda axborot, savdo, ombor logistikasi ko'prigi vazifasini bajarish ahamiyati ortib bormoqda. SHu bilan birga, O'zbekiston uchun savdo va transport logistikasi tizimini rivojlantirish, global tizim zanjiriga kirish ustuvor vazifalarga aylandi.

Bunday o'zgarishlar respublikamizda xalqaro transport logistikasini tashkil etish masalalari dolzarbligini belgilab berdi. Bugungi kunda bozor iqtisodiyotining muhim bo'g'ini hisoblangan korxonalar zamonaviy iqtisodiy munosabatlarning asosiy sub'ekti sifatida qaralmoqda. Korxonaning tashqi iqtisodiy faoliyati to'g'ri yo'lga qo'yilganda, korxonaning faoliyatining ishlab chiqarish samaradorligini, texnologik darajasini, mahsulotlar sifatini oshirishga erishuvchi chora-tadbirlarni qamrab oladi. Korxonalarining tashqi bozorga chiqishi, ularni umumjahon tizimida raqobatbardoshligini oshirish hamda ochiq turdagi iqtisodiyotni shakllantirishga xizmat qiladi. SHu sababli, korxonalarda ishlab chiqarish mikrodarajada, ham davlat miqyosida raqobatbardoshlikni va samaradorlikni oshirishda muhim omil bo'lib xizmat qiladi. SHuni alohida ta'kidlash joizki, iqtisodiyotning va tashqi savdoning barqaror o'sib borish sur'atlari respublika transport-kommunikatsiyalar majmuini jadal rivojlantirishni, uning tranzit salohiyatini yanada oshirishni, shuningdek, xalqaro transport yo'laklarini diversifikatsiya qilishni talab etadi. YUrtimizda bu borada keng ko'lamli ishlar olib borilmoqda, respublikaning xalqaro transport kommunikatsiyalariga integratsiyasini ta'minlash, bu jaryonning huquqiy bazasini shakllantirish borasida aniq maqsadli tadbirlar amalga oshirilib kelinmoqda. SHu o'rinda Navoiy va Angren logistika markazlarining tashkil etilishi transport logistikasi tashuvlarini rivojlantirishda katta qadam bo'ldi.

Bu logistik markazlar mamlakatimizdagi transport tizimini modernizatsiyalash, harakatdagi parklarni to'liq moliyalashtirish va yangilashga yana bir sabab bo'ladi. Logistik markazlarning asosiy maqsadlari iste'molchilar talabi va bozordagi vaziyatning o'zgarishiga tezkor munosabat bildirish yo'li bilan halq iste'moli va transport, ortish-tushurish, yuklarni omborlarda saqlash xizmatlarini ko'rsatish va boshqalarni kiritishimiz mumkin.

Tadqiqotlar natijasi shuni ko'rsatadiki, transport kompaniyalari yuklarni jo'natuvchilar va qabul qiluvchilar transport xizmatlari sifatini (yuklarni jo'natish jadvallariga rioya qilish, qo'shimcha xizmatlar ko'rsatish, er sharining istalgan nuqtasiga yuklarni etkazish) oshirish, xalqaro yuklarni tashishda transport-logistika tizimini takomillashtirish hamda transport vositalaridan foydalanish samaradorligini oshirishga ta'sir etuvchi ilmiy texnikaviy, ijtimoiy va infratuzilma bilan bog'liq omillarga alohida e'tibor berishi zarur.

Zamonaviy transport-logistik markazlarni tashkil etish va rivojlantirish doirasida infratuzilmaviy muammolarni echimini topish, shu bilan birga zamonaviy transport-logistik infratuzilma majmuasini barpo etish xalqaro talablardan biri hisoblanadi.³¹

Zamonaviy transport-logistika infratuzilmasining umumiy ko'rinishi

1.1.1-chizma

³¹ www.iqtisodiyot.uz – “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий-электрон журналы



Transport-logistik infratuzilmasi yaъni logistik xizmatlarni tashkil etish uchun axborot to'plash va ulardan samarali foydalanish, omborxonalar, transport va ularning taъminoti logistik faoliyatni rivojlantirish hamda xalqaro logistik raqobatga dosh beradigan asosiy vosita bo'lib xizmat qiladi. Xorijiy tadqiqotchilarning fikriga ko'ra, transport-logistik faoliyati tashkil etishi birinchi xalqaro darajadagi raqobatga logistik infratuzilma talablari tomonidan javob berishi bilan o'ziga xos xususiyatini namoyon qiladi. Umuman olganda zamonaviy transport-logistika xizmatlarini tashkil etishning xalqaro darajadagi vazifalariga quyidagilar kiradi:

- material, axborot va boshqa kerakli oqimlarni integrallashgan kompleks tizimlarini yaratish;
- ishlab chiqarish va muomala sohalarida logistik imkoniyatlardan foydalanishni nazoratga olish, ularni rejalashtirish va strategik muvofiqlashtirish;
- bozor muhitini hisobga olgan holda tanlab olingan strategiya doirasida logistik konventsiyani doimiy mukammallashtirish;

- transport-logistika jarayonlari texnologiyasini sifatli ta'minlay oladigan malakali kadrlar bilan ta'minlash;

- xalqaro yo'nalishlarda xizmat ko'rsatuvchi transport korxonalarining raqobatdoshligini oshirish bo'yicha samarali chora-tadbirlarni qo'llash;

- respublikamizda transport-logistik markazlar va xizmat ko'rsatuvchi infratuzilma ob'ektlarining optimal joylashuvini ta'minlash;

- transport - logistik xizmatlari ko'rsatish operatorlarining investitsiyaviy jozibadorligini oshirish;

- sohada innovatsion muhitni yaratish orqali milliy operatorlarning axborot texnologiyalari va vositalari bilan ta'minoti va boshqaruvda ulardan keng foydalanishni ta'minlash;

- transport-logistik tizim ishtirokchilarining xalqaro iqtisodiy aloqalarini oqilona tashkil etish va boshqalar.

Tayyor mahsulot realizatsiyasida korxonalar mahsulotni etkazib berish bilan bog'liq masalalar to'plamiga duch keladi. Birinchi o'rinda, bu transport turini, tashuvni tashkillashtirish usullarini tanlash bilan bog'liq masalalardir. Ratsional transport vositasini tanlashda tashiladigan yuk xususiyatlari va bir qancha boshqa talablarga e'tibor beriladi. Transport logistikasining rivojlanishi oboruvchi, qabul qiluvchi va transport korxonalarining umumiy foydasiga hal bo'lib, kompleks transport-texnologik tizimlari tashkil etishga asoslanishi lozim. Transport logistikasi bilan bog'liq operatsiyalar tashqi savdo bitimlarini ham boshlang'ich, ham yakunlovchi qismi bo'lib xizmat qiladi. Bunda transport tashuvi nafaqat savdo-sotiq bitimini amalga oshiradi, balki tovarning bitimdagi narxiga ham katta ta'sir qiladi. Korxonaning hatto yuqori sifatli eksportga mo'ljallangan mahsulot chiqarishga qaratilgan barcha urinishlari transport tashuvini amalga oshirishdagi kamchiliklar va

xatolar tufayli zoe ketishi mumkin. Transport tashuvi jarayonining ishtirokchilari murakkab munosabatlarga kirishadilar.

Bu munosabatlarning mexanizmlari iqtisodiy va siyosiy omillar, xalqaro huquq va tijorat normalari, aktlar va anʼanalar asosida shakllanadi. Bunday sharoitda yuk egasiga xalqaro bozorlar, mijozlar joylashishi, alohida davlatlar siyosati va xalqaro tashkilotlar taʼsiri ostida shakllanadigan transport tashuvlari holatiga moslashish tobora qiyinlashib bormoqda. Bugungi kunda professional bilimlarga ega boʻlish, turli davlatlarning qonunchiligi, xalqaro konvensiyalar, transport vositalarining texnik- iqtisodiy xususiyatlarini bilish, yuklarni qayta ortish, transport va vositachilik bozori haqida keng maʼlumotlarga ega boʻlish tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda. Transport xizmatlarining mahsuloti tovarlarni ishlab chiqaruvchidan isteʼmolchiga etkazib berish jarayonidir. Transport xizmatlari boshqa xizmatlar kabi oʻz xususiyatlariga ega:

1. Transport xizmatlari yangi mahsulot ishlab chiqarmaydi, biroq ishlab chiqarish jarayonining uzluksizligini taʼminlaydi. Mahsulotlarni ishlab chiqarish joyidan isteʼmolchiga etkazib berish transport xizmatlari yaratadigan isteʼmol qiymatini tashkil etadi.

2. Transport xizmatlarining realizatsiyasi, transport tashuvlaridan tashqarida saqlab yoki amalga oshirilib boʻlmaydigan foydali natijada namoyon boʻladi. Yaʼni, transport xizmatlarining yaratilishi va isteʼmol qilinishi davri bir vaqtga toʻgʻri keladi.

3. Transport tashuvlari xalqaro tovar aylanmasida alohida oʻrintutadi. Bir tomondan, u xalqaro mehnat taqsimotini va xalqaro aloqalarni asosini tashkil etadi, boshqa tomondan, transport sanoati jahon bozorida oʻz xizmatlarining eksport qiluvchisi boʻlib ishtirok etadi.

4. Transport xizmatlariga bozor iqtisodiyoti taraqqiyotini tavsiflovchi barcha omillar ta'sir ko'rsatadi. Eng avvalo, bu omillarga mahsulotlarga bo'lgan talab va taklifning o'zgarishi, neft bahosining, valyuta narxlarining o'zgarishlari, davlatning TIFga aralashish darajasi, turli davlatlarning iqtisodiy va siyosiy munosabatlari holatini kiritish mumkin.³²

Xalqaro transport tashuvlari – bu yuklar yoki yo'lovchilarni bir qancha davlatlar orasida, hech bo'lmaganda ikkita davlatning umumiy chegarasidan kesib o'tgan holda tashishni bildiradi. Xalqaro transport tashuvlarini amalga oshirishda, tashuvchilar yuk egalariга xalqaro savdoning maxsus tovari bo'lgan transport xizmatini taqdim etadilar. Transport xizmatlarining narxi tomonlar tomonidan kelishilishi va tashuvchi tomonidan belgilanishi mumkin. Yo'lovchilarni tashish bilan bog'liq bo'lgan xalqaro transport tashuvlarida havo, dengiz, daryo, avtomobil va temir yo'l transport tashkilotlari bilan hamkorlik qiluvchi turistik agentliklar va boshqa shu kabi tashkilotlarning ahamiyati katta. Xalqaro iqtisodiy munosabatlarda ishtirok etuvchi davlatlar o'z yuk egalari, transport va turistik tashkilotlar orqali transport xizmatlarining eksport va importini amalga oshiradilar. TIFda transport tashuvlari bir qancha xususiyatlari bo'yicha turlarga ajratiladigan tizimlar orqali klassifikatsiya qilinadi³³.

Bitimni tayyorlashda tashuv operatsiyalarini rejalashtiradilar va hisobga oladilar. Bunday operatsiyalar ma'lum tartibda amalga oshiriladi. Bitim tuzilguncha, birinchi bosqichda quyidagilarni bajarish zarur:

*Transport xizmatlari bozori kon'yukturasini, mahsulotlarni etkazib berish shartlarini, tariflar va fraxt qiymatlari darajasini (ya'ni yuk birligini er, suv va havo transporti orqali tashish bahosi) o'rganish;

*Bitimda ko'rsatilishi uchun transport tashuvi va bazis shartlarni aniqlashtirish va ularni bajarilishini tashkil etish;

³² “ТИФ асослари” ЎҚ 2012 (Жалолов Ж.Ж.Ахмедов И.А., Абдурахимов С.Н.)

³³ “ТИФда транспорт ташувлари” фанидан ЎУМ 2016 (Кучаров А., Қорриева Ё.)

Transport logistikasida tashuvlar klassifikatsiyasi³⁴

1.1.1-jadval

№	Klassifikatsiya xususiyati	Tashuvlar turlari
1	Transport tashuvi predmeti bo'yicha	YUk, yo'lovchi, bagaj tashuvlari
2	Transport vositalari	Suv (dengiz, daryo), temir yo'l, avtomobil, truboprovod, multimodal tashuvlar (transport vositalarining ikki yoki undan ortiq turi ishtirok etadi)
3	Mahsulotning transportirovkasi xususiyatiga ko'ra	Quruq yuk: ruda, ko'mir, don, tsement, mineral o'g'itlar. Quyiladigan yuklar: neft va neft mahsulotlari, o'simlik yog'lari, vino, suyuq kimyoviy yuklar
4	Davriyligiga ko'ra	Muntazam va nomuntazam tashuvlar: chiziqli va trampli kemasozlik, muntazam havo
5	Texnologik tizimiga ko'ra	Konteyner, parom, roll-kerni
6	Tashuvning tugallanishiga ko'ra	Qo'shni, tranzit, aylanma
7	Tashuv joyiga ko'ra	Mamlakat ichida va boshqa davlatlar hududida

Manba: Muallif ishlanmasi

*Smetada transport harajatlarini ko'rsatish.

Tashqi savdo bitimini amalga oshirishning ikkinchi bosqichida:

*Mahsulotlarni tashishga doir bitimni tuzish va kerakli hujjatlarni rasmiylashtirish (nakladnoy, charter, konosament);

*Dengiz, daryo portlaridan va chegara stantsiyalaridan o'tuvchi yuk tashuvlarini rejalashtirish (operativ rejalashtirish);

*YUkni transport tashuviga tayyorlash (qadoqlash, belgi qo'yish)

³⁴ “ТИФда транспорт ташувлари” фанидан ЎУМ 2016 (Кучаров А., Қорриева Ё.)

*YUklarni tashuvini sug'urtalash, sug'urta polisini olish;

*Texnik va mahsulot bilan boradigan hujjatlarni tayyorlash;

*Hisob-kitob hujjatlarini tekshirish va tashuvchi bilan hisoblashish;

*Kerakli chegara, bojxona, sanitar, veterinar rasmiyatchiliklarni tayyorlash, yuk bojxona deklaratsiyasi, bitim passporti, kerakli sertifikatlarni rasmiylashtirish, bojxona yig'implari va to'lovlarini to'lash amalga oshiriladi. Tashqi savdo operatsiyasi yakunlangach, uchinchi bosqichda:

*Agar ehtiyoj tug'ilsa, kerakli qo'shimcha o'zaro hisob-kitoblarni amalga oshirish;

*Ishtirokchilar orasida kelishmovchiliklar paydo bo'lsa, ularni hal etish;

*Belgilangan tartibda noroziliklarni bildirish zarur.

SHunday qilib, TIFda transport tashuvlari³⁵ – tashqi iqtisodiy faoliyat yuritish natijasida yo'lovchilarni davlatlaro harakatini ta'minlashga yo'naltirilgan yoki mahsulotlarni sotuvchidan iste'molchigacha etkazib berish jarayonini o'z ichiga olgan transport tashuvlarini bildiradi.

Hozirgi kunda mingdan ortiq xalqaro transport tashkilotlari mavjud bo'lib, ular umumtransport yoki transport turlarining ayrimlariga mansubdir. Tashqi iqtisodiy faoliyatda transportning ahamiyatini tushunmoq va bu borada uning samaradorligini oshirish uchun eng avvalo transport tushunchasi va jarayoni bilan bog'liq bo'lgan asosiy tamoyillarni ko'rib chiqamiz.

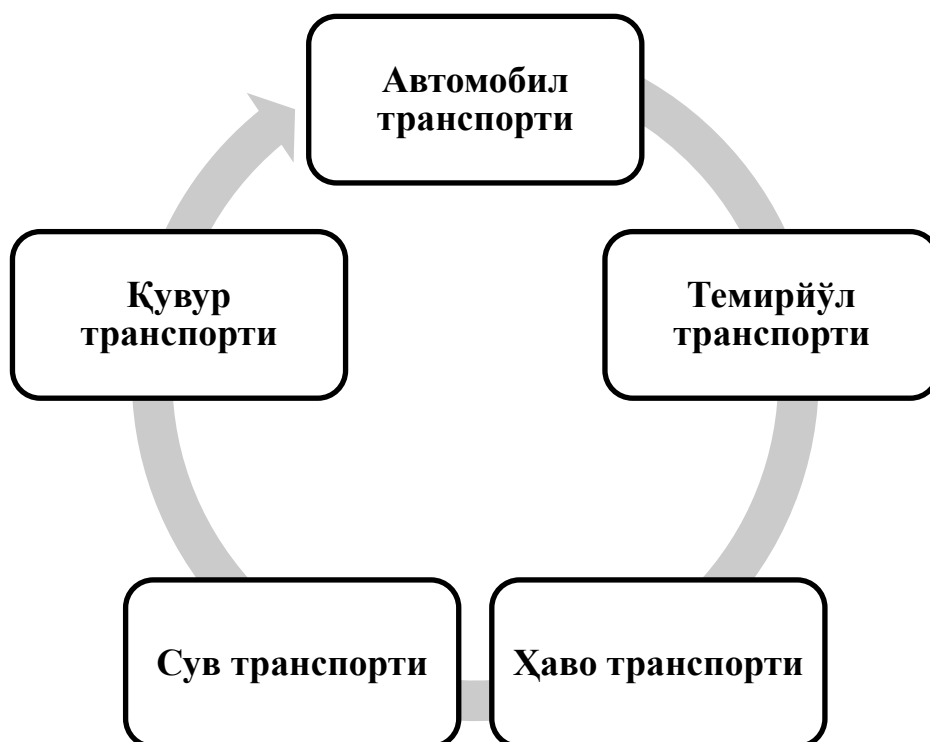
Transportning harakati – tovarlar, yo'lovchilar va axborotlarning harakati bo'lib, bunda transport vositalari va odamlarning o'z joylarini o'zgartirishlari ham tushuniladi. Transport jarayoni - tovarlarni, yo'lovchilarni va axborotlarni tashish jarayonidir. Transport tizimi - turli transport turlari, ularga xizmat qiluvchi infratuzilmalar, tashish jarayoni bilan bog'liq axborotlar, ishchi kuchlari va boshqalardnr.

³⁵ “ТИФда транспорт таъминоти” ЎҚ 2009 (Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А.)

Transport vositalari - tovarlar va yo'lovchilarning joylarini almashtirishga xizmat qiluvchi vositalardir.

YUK tashuvlarida transport turlari³⁶

1.1.2-chizma



Manba: Muallif ishlanmasi

Transport stantsiyalari - tashish jarayonida, tashishni boshlansin, uzilishi yoki tugatilishga xizmat qiladigan inshootlardir (terminal, to'xtash joyi, ortish-tushirish punktlari. aeroportlar va boshqalar).


Ortish - tushirish. yuklarni qayta tashish. YUklarni tashish, skladlarda joylashtirish, saqlash, ortish, tushirish, yaъni yuklarni transport vositasida, undan boshqa transportga qayta ortganda yoki manzilga etganda bajariladigan operatsiyalar tushiniladi.

Transportning harakatlanish asoslari³⁷

³⁶ “ТИФда транспорт таъминоти” ЎҚ 2009 (Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А.)

³⁷ “ТИФда транспорт таъминоти” ЎҚ 2009 (Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А.)

1.1.3-chizma



• Автомобиль йўллари
• Темир йўллари
• Денгизлар
• Дарё ва каналлар
• Ҳаво ҳавзаси
• Қувурлар

Manba:Muallif ishlanmasi

Xalqaro transport faoliyati rivojlanishini va uning iqtisodiyotga taʼsirini quyidagi uch bosqich yordamida aniqlash mumkin:

1. Transport faoliyatining oldingi yillardagi koʻrsatkichlari va keyingi rivoji. Albatta bozor munosabatlarining taraqqiy etishi kelajakda raqobatning kuchayishini, transport turlari va xizmatlarining koʻpayishini taqozo etadi.

2. Transport korxonalarining boshqa korxonalar qaraganda katta-kichikligi (mablagʻning aylanishi, foyda, ishchi oʻrinlar va boshqalar). Tashishni amalga oshirish va ekspeditorlik bozorida 80-yillarning boshidan buyon konsentratsiyalashuv jarayoni kuzatilmokda.

3. Transport korxonalarining chet eldagi transport korxonalari bilan solishtirish.

Transport korxonalari ichida eng yiriklari yaponiyadadir. Evropa davlatlarining transport korxonalari unchalik katta emas. Markaziy Osiyoda yuqoridagi bandeda eslatib oʻtgan korxonalar eng yiriklardan hisoblanadi.³⁸

7.2. Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishning huquqiy asoslari

Xalqaro transport va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish hamda mustahkamlash uchun qulay shart-sharoitlar yaratish maqsadida Oʻzbekiston hozirning oʻzidayoq bir qator tashkiliy huquqiy va amaliy chora-tadbirlarni koʻrmoqda. Oʻzbekiston

³⁸ “Халқаро логистика” ЎУМ 2016 (Хўжаев Ф., Пўлатхўжаева Д., Боев О.)

respublika qonunchilik asosining transport munosabatlarini tartibga soluvchi qismini umum qabul etilgan xalqaro norma va qoidalarga yaqinlashtirish bo'yicha faol olib borilmoqda. Masalan, avtomobilda yuk tashish borasida MDP guvohnomasini qo'llagan holda xalqaro yuk tashish to'g'risidagi Bojxona Konventsiyasi, Xalqaro yuk tashish shartnomasi to'g'risidagi konventsiya, Yo'l belgilari va signallari to'g'risidagi konventsiya va Yo'l harakati to'g'risidagi konventsiya ratifikatsiya qilindi. SHunday qilib, tadqiqot ishi va realizatsiya qilishining dolzarbligi qo'shimcha xalqaro yuk tashish hajmlari va valyuta tushumlarini jalb etish, transport harakatlarini qisqartirish, transportning har xil turlari ko'proq o'zaro hamkorlik qilishi, yo'lovchilar va yuklar tashish muddatlarini, transportning energetik va ekologik ko'rsatkichlarini xalqaro andozalariga yaqinlashtirish maqsadida O'zbekiston avtomobil transportining jahon transport tizimiga integratsiyalashuvi bilan shartlangandir. O'zbekiston iqtisodiyoti rivojlanishini xalqaro yuk tashishlar nuqtai nazaridan tahlil qila turib, quyidagi konventsiyalar va bitimlarga qo'shilishning umumiy yo'nalishlari bo'ladi deb quyidagi xulosalarni keltirish mumkin:

- davlatlararo transport aloqalarini rivojlantirish;
- O'zbekiston transportining xalqaro transport huquqlarini joriy etish va u bilan uyg'unlashuvi asosida xalqaro transport tizimiga integratsiyalashuvi;
- transport-yo'l majmuiga xalqaro andozalar va tavsiyalarni tatbiq etish, shuningdek, milliy va xalqaro transport tashkilotlari bilan o'zaro foydali hamkorlik qilish;
- atrof muhit muhofazasi va ekologik xavfsizlik muammolarini kompleks tarzida hal qilish;
- Evropa-O'zbekiston-Janubiy-SHarqiy Osiyo kommunikatsiyalarini rivojlantirish, yangi milliy transport kommunikatsiyalarini qurish;
- eksport transport xizmatlarini kengaytirish va takomillashtirish;

- rivojlangan Evropa mamlakatlari darajasidagi servisni ta'minlangan holda turizm xizmatlarini rivojlantirish.

1. Asosiy xalqaro transport yo'laklarini tahlil qilish, axborot, yuklarning saqlanishi va ularga ishlov berilishini o'z ichiga oluvchi zarur xizmat ko'rsatish darajasini, harakatdagi tarkibga xizmat ko'rsatilishini, haydovchilar va yo'lovchilarga zarur yo'l xizmatlari ko'rsatilishini ta'minlay oladigan transport-ekspeditsiya tizimini tashkil qilish ushbu ish amalga oshirilishining eng qulay sharti sanaladi.

2. Me'yoriy huquqiy negizni Evropa halqaro bitimlari va bitimlariga moslashtirmasdan turib kelib tushishining imkoni bo'lmaydigan xorij sarmoyasini o'z ichiga oluvchi byudjetdan tashqari mablag'lar xalqaro transport yo'laklarini bunyod etish va rivojlangan mamlakatlar darajasida transport xizmati ko'rsatish texnologiyasini takomillashtirish bo'yicha ishlarni moliyaviy mablag' bilan ta'minlashning asosiy manbai bo'lishi lozim.

3. Tahlillarning dalolat berishicha, avtomobil transporti sohasida 18 ta xalqaro hujjatlar mavjud bo'lib, ulardan asosiy konventsiyalarni O'zbekiston Respublikasi tomonidan imzolanishi maqsadga muvofiqdir.

Ma'lumki, BMTning Evropa Iqtisodiy Komissiyalari doirasida xalqaro konventsiyalarni ishlab chiqish va imzolash xalqaro yuk tashish sohasidagi faoliyatni tartibga soluvchi asosiy integratsiya mexanizmi sanaladi. Ularning tizimlashtirilishi quyidagi uchta hal qiluvchi yo'nalishlar bo'yicha amalga oshirilgan:

YUk tashish mexanizmining asosiy yo'nalishlari³⁹

1.2.1-chizma

³⁹ "Xalqaro yuk tashuv jaraёнлари" (Xўжаев Ф., Пўлатхўжаева Д.)



Manba:Muallif ishlanmasi

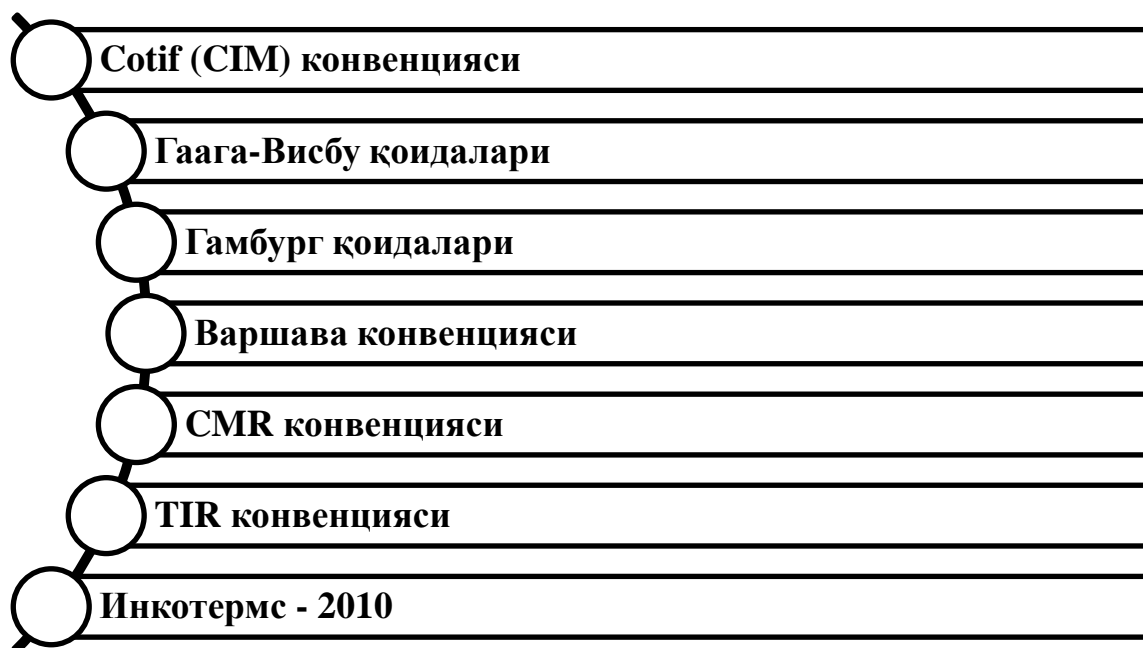
Dastlabki xalqaro hujjatlarni imzolash 1954 yilda orada ikki oy farq bilan ikkita hujjatni imzolash tariqasida amalga oshirildi. Ular yo'l-transport majmui va yo'lovchilar tashishni tartibga soladi.

O'zbekiston ham boshqa davlatlarda ko'proq qiziqish uyg'otgan xavfli yuklarni xalqaro yo'lda tashish to'g'risida Evropa Bitimiga, CHegarada yuklar nazoratini o'tkazish shartlarini kelishib olish to'g'risidagi Xalqaro Konventsiyaga, Xalqaro kombinatsiyalashgan yuk tashishning muhim yo'nalishlari va tegishli ob'ektlar to'g'risida Evropa Bitimiga, yo'lovchilar va bagajni xalqaro avtomobilda tashish shartnomasi to'g'risidagi konventsiyalarga qo'shilishni rejalashtirmoqda. SHunday qilib, O'zbekiston Respublikasi halqaro avtomobilda tashishning me'yoriy-huquqiy negizini shakllantirishga e'tibor bermoqda.

Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishning me'yoriy-huquqiy hujjatlari⁴⁰

1.2.2-chizma

⁴⁰ "Xalqaro yuk tashuv jaraenlari" (X'ujaev F., P'ulatx'ujaeva D.)



Manba:Muallif ishlanmasi

Bundan tashqari, quyidagi konventsiyalar bor:

1. 1980 yildagi temir yo'l bo'ylab yukni xalqaro transportirovka qilishga oid Konventsiyadagi qoidalar (COTIF) Temir yo'l transporti bilan yukni xalqaro tashish bo'yicha kontraktga oid YAgona qoidalar (CIM) (bundan keyin CIM deb yuritiladi);

2. Transport nakladnoylariga taalluqli qonunchilikning ba'zi qoidalarini birxillashtirish bo'yicha Xalqaro Konventsiya (1924, Bryussel) Bryusselda tuzilgan Bayonnoma asosida kiritilgan tuzatishlari bilan (bundan keyin Gaaga-Visbu qoidalari deb yuritiladi).

3. YUkni dengiz transporti bilan transportirovka qilish bo'yicha BMT Konventsiyasi, 1978, Gamburg (bundan keyin Gamburg qoidalari deb yuritiladi).

4. YUkni avtotransport bilan xalqaro tashishga oid ba'zi qoidalarni birxillashtirish bo'yicha Konventsiya, Varshava, 1929 (bundan keyin Varshava Konventsiyasi deb yuritiladi). YUklarni ichki suv transporti bilan xalqaro tashish va xalqaro mul'timodal tashish xususida to'xtaladigan bo'lsak, hozirgi vaqtda hech qanday xalqaro konventsiyalar amalda emas. 1988 yili Jenevada yukni xalqaro

multimodal tashish bo'yicha BMT Konvensiyasi tavsiya etilgandi. Bu Konvensiyani faqatgina 9 davlat ratifikatsiya qilgan va hech qachon kuchga kirmaydi. Xalqaro multimodal tashishlarga to'xtalganda esa, bu sohada multimodal tashishlar bo'yicha hujjatlar uchun UNCTAD/IIC qoidalari, FIATA Kombinatsiyalangan transport hujjati va yangi chiqarilgan BIMCO/INCA COMBIDOS singari xalqaro andozaviy kontraktlardan foydalaniladi.

Quyidagi xalqaro Konvensiyalarni ko'rib chiqamiz:

- Cotif - Cim Konvensiyasi. Birinchi CIM Konvensiyasi 1890 yilga mansub bo'lib, u xalqaro yuk tashish sohasidagi Xalqaro Konvensiyalar orasida eng eskisi sanaladi. Bir necha marotaba tuzatishlar (qo'shimchalar) kiritilgan. 1980 yilda yuklarni transportirovka qilish bo'yicha CIM Konvensiyasi va yo'lovchilarni tashish bo'yicha COTIF Konvensiyasi bitta yuk Kontsepsiyasiga va ikkita ilovaga ega COTIF Konvensiyasiga birlashtirilgan edi: CIM - yuklar transportirovkasi uchun (B ilova) va CIV - yo'lovchilarni tashish uchun (A ilova). COTIF Konvensiyasi Evropadagi barcha davlatlar, shuningdek, SHimoliy Afrika va Osiyoning ba'zi mamlakatlari tomonidan qabul qilingan. CIM Konvensiyasi yuklarni hech bo'lmaganda ikki davlat hududi bo'ylab va COTIF (Temir yo'l transporti bilan yuklarni xalqaro tashish bo'yicha xalqaro tashkilot, qarorgohi SHveytsariyaning Bern shahrida joylashgan) tomonidan tuzilgan ro'yxatga kiritilgan temir yo'l yo'nalishlari orqali tashishga yozilgan to'g'ridan-to'g'ri nakladnoy shartlari bilan temir yo'l transporti bilan tashishda qo'llanadi.

- Gaaga qoidalari va Gaaga-Visbu qoidalari. 1924 yil Bryusselda o'tkazilgan Diplomatiya Konferentsiyasida Gaaga qoidalari qabul qilingan, keyin esa transport nakladnoylari (Konosament) bo'yicha Bryussel konvensiyasiga kiritilgan edi. Gaaga qoidalari dengiz davlatlari tomonidan umumjahon e'tirofiga sazovor bo'ldi, garchi ulardan ba'zilar transport nakladnoylari (Konosament) bo'yicha Bryussel konvensiyasining haqiqiy a'zolari bo'lishsada, konvensiya qoidalari (shartlari)ni o'z milliy qonunlariga kiritdilar. 1968 yilda Konosamentlar bo'yicha Bryussel konvensiyasiga (Visbu qoidalari deb ham ataladi). Bayonnoma asosida Gaaga

qoidalariga tuzatishlar kiritiladi. Tuzatilgan Gaaga qoidalari Gaaga-Visbu qoidalari deb atala boshladi. Gaaga qoidalari ishtirokchilari - davlatlarning cheklangan miqdorigina Visbu qoidalarini qabul qildi.

Gaaga-Visbu qoidalari konosamentda (transport nakladnoyida) yoki shunga o'xshash nomlanuvchi hujjatda ko'rsatilgan dengiz yo'llari bilan yuklarni tashish kontraktlariga nisbatan qo'llanadi, qoidalar, shuningdek, konosament yoki unga o'xshash hujjatning berilishi yuk tashuvchi va hujjat egasi o'rtasidagi munosabatlarni tartibga solish hollarida qo'llanadi. Boshqacha aytganda, qoidalar konosament uchun tomonning fraxtlovchisi tarafidan berilganida qo'llanadi. Qoidalar fraxt kontrakti yoki boshqa tashish kontraktlariga, agar bunday tashishga konosament berilmagan bo'lsa, qo'llanilmaydi.

Hududiy hamroh masalasiga to'xtaladigan bo'lsak, Gaaga-Visbu qoidalari 10-moddasining qo'llanishi bu qoidalarning turli ikki davlat portlari o'rtasida transportirovka qilishda quyidagi hollarda qo'llanishini ta'minlaydi:

a) Konosament kontrakt tuzgan mamlakatga berilgan;

b) Transportirovka kontraktini imzolagan mamlakat portidan amalga oshiriladi;

v) Konosament yuk tashish kontrakti qoidalar yoki qoidalar asosida ish ko'radigan istalgan yuk tashuvchi tomonidan boshqarilishi faktini kafolatlagan holda sug'urta qiluvchining bitta kema bo'yicha javobgarligi doirasi to'g'risida qo'shimcha shartlarga ham egadir. Kontraktini imzolagan davlat qoidalardan boshqa hollarda, masalan, o'z hududida joylashgan portlarga yukni transportirovka qilgan hollarda ham foydalanishi mumkin.

Gamburg qoidalari Birlashgan Millatlar Tashkilotining dengizda xalqaro yuk tashish bo'yicha birinchi Konventsiyasi edi. Qoidalar UNCITRAL (BMTning Xalqaro Savdo to'g'risida qonun bo'yicha qo'mitasi) tomonidan tayyorlangan va 1978 yil Gamburgda, Diplomatika Konferentsiyasida qabul qilingan edi. Ular yuzasidan jo'shqin tortishuv bo'lgan va unga, jumladan, an'anaviy dengiz

davlatlari ham qarshi chiqqan edilar. Gamburg qoidalari faqat 1992 yilning noyabridan, 20 davlat tomonidan e'tirof etilganidan keyin kuchga kirdi (ularning aksariyati transportirovkalardan arziyas darajada manfaatdor bo'lgan rivojlanayotgan mamlakatlaridir).

Gamburg qoidalari Gaaga-Visbu qoidalariga qaraganda ancha keng qo'llanish doirasiga ega:

- Gamburg qoidalari nafaqat konosament sharti bilan dengiz yo'li orqali yuklarni xalqaro transportirovka qilishga, qolaversa fraxtlash kontrakti shartlari bilan yuk tashishni istisno qilganda, bunday xalqaro transportirovka kontraktining istalgan sohasiga ham tatbiq etiladi (masalan, dengiz transporti nakladnoyi sharti bilan). SHunga qaramay, fraxt kontrakti shartida konosament berilganda Gamburg qoidalaridan foydalaniladi;

- Gamburg qoidalarining transport qamrovi Gaaga-Visbu qoidalarinikiga qaraganda ancha kattadir. Ularga quyidagi qo'shimcha havolalar ham kiritilgan: yuklash porti yoki tushirish porti, kontraktida nazarda tutilganidek, kontrakti imzolagan davlatda joylashgan bo'ladi yoxud agar u chindan ham tushirish porti bo'lishi sharti bilan qandaydir tanlangan portda joylashgan bo'ladi.

- Varshava Konventsiyasi 1929 yilda e'lon qilingan. Hamma joyda e'tirof etilgan. 1955 yilda Gaaga Bayonnomasi asosida Varshava konventsiyasiga tuzatishlar kiritilgan, 1961 yilda esa Gvadalaxara konventsiyasi bilan to'ldirilgan edi, yana 4 ta bayonnoma 1975 yilda qabul qilingan. Bu bayonnomalar Varshava va Gaaga qoidalariga qo'shimcha tuzatishlarni kiritgan, ammo bu Bayonnomalar hech qachon kuchga kirmagan. Konventsiya xalqaro yo'lovchilar, bagaj va yuklarni havo yo'llari bilan tashishning barcha turlariga nisbatan qo'llanadi. Xalqaro tashish kontraktini imzolagan ikki mamlakat o'rtasida kontraktga muvofiq amalga oshiriladigan yuk tashish sifatida ta'riflangan edi. Konventsiya, shuningdek, kontrakti imzolagan davlatning hududi ichidagi tashishlarga tatbiq etiladi va hatto agar bu davlat Konventsiyaga a'zo bo'lmagan taqdirda ham boshqa bir davlatning hududi doirasida to'xtash uchun shartlashilgan joy mavjud bo'ladi.

- CMR Konventsiyasi 1956 yilda tasdiqlangan. Ushbu Konventsiya yuklarni qabul qilish joyi va ularni etkazib berish joyi kontraktida belgilanganidek, ikkita turli mamlakatda bo'lganida ulardan garchi bittasi CMR a'zosi bo'lgan taqdirda ham tomonlarning qaerda ekanligi va fuqaroligidan qat'iy nazar muvazirga avtomobil transportida yuk tashish kontraktlariga nisbatan qo'llanadigan mintaqaviy Evropa Konventsiyasi sanaladi. Agar bu kabi tashish ishtirok etuvchi tomonlar o'rtasida kelishilgan bo'lsa, avtomobil transporti bilan xalqaro yuk tashishlarga nisbatan qo'llanadi. CMR Konventsiyasi pochta Konventsiyalari bo'yicha tashuvlarga, dafn jo'natmalariga mebellarni tashishga nisbatan qo'llanilmaydi. Evropa mamlakatlarining aksariyati CMR Konventsiyasini qabul qilgan.

- TIR Konventsiyasi - bojxona haqida konventsiya - Evropa Iqtisodiy komissiyasi tomonidan BMT vositachiligida Jenevada bojxona talablarini oddiylashtirish yo'li bilan yuk tashishlar hajmlarini ko'paytirish maqsadida qabul qilingan edi. Ushbu Konventsiya shartlariga ko'ra, transport vositalari va konteynerlar bojxona manzilida tekshirilganidan keyin jo'natish joyida plombalanadi, yuk mashinalarida ochiq usulda tashiladigan katta va og'ir yuklar miqdori belgilanadi, shundan so'ng ular belgilangan nuqtadagi bojxonagacha boshqa istalgan tranzit bojxonalarda to'xtamasdan yo'l bosadilar. «TIR» («TIR-karnet») bir vaqtning o'zida uni chiqargan tashkilotlar tomonidan kafolatlangan chek daftarchasi bo'lib xizmat qilishi yuk tashuvchini boj to'lashdan yoki garovga qo'yishdan ozod qiladi. Bu konventsiya nafaqat avtomobil yo'llar vositalariga, qolaversa transportning boshqa turlariga ham daxldordir. Masalan, konteyner Kanadada yuklanishi va plombalanishi, so'ngra dengiz bo'ylab Eronga keltirilishi, shundan keyin temir yo'l yoki avtomobil yo'l orqali O'zbekistonga keltirilishi mumkin. Bularning barchasi faqatgina bitta «TIR-karnet» mavjud bo'lganda kechadigan jarayonlardir. Avtomobilda xalqaro yuk tashish amalda oshirilayotganda tranzit davlatlarning bojxona organlari o'z mamlakatlari qonunchiligiga muvofiq ko'pincha yuklarni va transport vositalari ko'zdan kechirilishini taqozo etuvchi talablarni havola etishlari mumkin. Bu ancha katta

xarajatlar va turib qolishlarga olib keladi. TIR Konventsiyasi bu kabi qiyinchiliklarni kamaytirish maqsadida ishlab chiqilgan. Ayni mahalda u bojxona organlari ixtiyoriga anʼanaviy bojxona jarayonlarining bosishga qodir xalqaro nazorat tizimini havola etadi, shuning barobarida har bir tranzit davlatni yuklarning yashirincha tashib olib kirilishidan muhofaza qiladi. YUklarning yoʻlda minimal darajadagi chiqimlar bilan maksimal darajada xavf-xatarsiz toʻsiqlarsiz harakatlanishini taʼminlash uchun TIR konventsiyasi toʻrt asosiy talabni oʻzida gavdalantiradi:

1. YUklar xavfsiz transport voistalarida yoki konteynerlarda tashilishi lozim.

2. Toʻlanmaslik tavakkali mavjud boʻlgan bojxona bojlari va soliqlar kafolat bilan taʼminlanishi, yaʼni milliy kafolat birlashmasi - Oʻzbekiston xalqaro avtoyuktashuvchilar uyushmasi (OʻXATU) tomonidan butun bojxona bojlari va soliqlar toʻlanishi kerak. Kafolat muayyan chegara, oʻz limitlariga ega boʻlganligi sababli kafolat miqdorida har bir davlat uchun alohida belgilanadi. Xalqaro avtomobilda yuk tashuvchilar ittifoqi (XATI) tomonidan kafolatlangan maksimal sugʻurta summasi har bir TIR daftarchasiga 50.000 AQSH dollaridan koʻp boʻlishi mumkin emas.

3. YUklar joʻnatish davlatida ishlatiladigan va joʻnatish, tranzit va belgilangan davlatlarda nazorat hujjati sifatida tan oluvchi barcha davlatlar-ishtirokchilar tomonidan eʼtirof etilgan hujjatlar bilan kuzatib borilishi lozim.

«TIR-karnet» oʻzida talonlar (valyutalar) «1» yoki «2» raqamlari bilan belgilangan koreshoklari boʻlgan oʻziga xos «chek» daftarchasini gavdalantiradi. Bitta talon mamlakatga haydab kirilayotganda, boshqasi esa hamma joyda yoki bojxona taʼsiridan chiqarilayotgan beriladi, har bir talon yuk tashuvchi tomonidan yoʻlga chiqishdan oldin toʻldirilishi lozim boʻlgan manifest (tashilayotgan yuk toʻgʻrisidagi maʼlumotlar) va yoʻl tasifidan iborat tashkil topadi. Talon ikkinchi qismi daftarchada qoladigan va bojxona maʼmuriyati tomonidan toʻldiriladigan koreshokni oʻz ichiga oladi Talonlar tugaganidan keyin haydovchiga mansub boʻlgan mamlakatda uni bergan Assotsiatsiyaga qaytarilishi shart boʻlgan

koreshokli daftarcha qoladi. Karnetda sahifalar miqdori juft bo'lishi, ya'ni har bir tranzit mamlakatiga va haydab kirish va haydab chiqish mamlakatlariga ikkitadan to'g'ri kelishi, har bir koreshokka bojxona muhri bosilishi kerak. EI orqali tranzit hamjamiyatining butun hududi bir mamlakatning hududi sifatida ko'rib chiqiladi.

«TIR-karnet» ko'p sahifali ham bo'ladi. Masalan, 14 valetligi (sahifaligi) o'nta mamlakat orqali haydab o'tish (yoki to'qqiz chegaradan o'tish) uchun mo'ljallangan.

Bitta karnet faqat bir marotaba chet elga yoki mamlakatga qaytish uchun yo'l bosish uchun ishlatiladi. Karnet, uning hajmidan qat'i nazar, 45 kun davomida haqiqiy sanaladi. Daftarcha-karnet amali muddatini faqat qandaydir tahlikali sharoitlarda va davlat uyushmalarida cho'zish mumkin. Bojxona xodimi haydab kirilayotganda daftarcha-karnetga muhr qo'yayotganida mamlakat orqali haydab o'tish vaqti limitini belgilashga haqlidir, masalan, Trukiyada tranzit yuk tashish limiti 5 kundan iborat.

Assotsiatsiya transport vositasida plombalangan butun yuk uchun, u karnetda ko'rsatilgan yoki ko'rsatilmaganidan qat'iy nazar, javob beradi. Karnet jo'natish mamlakati tilida tuzilishi lozim va ishlatilganidan keyin 15 kun mobaynida uni bergan instantsiyaga qaytarilishi shart.

4. Jo'natish mamlakati qo'llaydigan bojxona nazorati tadbirlari tranzit va belgilangan davlatlarda etarli deb e'tirof etilishi lozim. Bu shartga rioya etilganda yuklar transport vositalarining yuk bo'linmalarida yoki konteynerlarda plombalanganda, qoida tariqasida, borish yo'lida bojxona ko'rigidan ozod etiladi va yuk tashuvchilar uchun eng asosiy afzallikdir. SHunday qilib, «TIR-karnet»ning ishlatilishi uning egasiga quyidagi ustunliklarni beradi:

1. Tranzit mamlakatlarida yukning sermehnat va qimmat turuvchi ko'zdan kechirilishidan xalos bo'lish.

2. Xalqaro tranzit operatsiyalari Davlat bojxona hujjatlari (DBH)ni to'ldirmasdan turib TIR daftarchasi - tranzit hujjati bo'yicha amalga oshiriladi.

3. Bojxona organlari tomonidan avtopoezdlarning minimal darajada kechiktirilishi.

- «ATA» Konventsiyasi - muayyan tovarlar guruhini vaqtincha tashib olib ketilishiga ruxsat beruvchi xalqaro bojxona hujjati ATA karnetlari - vaqtinchalik eksport mamlakatida odatdagi hujjatlar o'rnini bosadi va bojxonadan tezroq o'tishga imkon beradi. Karnetlar bojlarni to'lashdan va garov kiritishdan ozod qiladi.

ATA karnetlari bo'yicha quyidagilar tashib olib ketilishi mumkin:

a) tovarlar namunalari va reklama filmlari (16 mm);

b) xalqaro ko'rgazmalar uchun tovarlar;

v) professional uskunalar to'g'risidagi Konventsiyaga muvofiq professional uskunalar.

ATA karnetlari Parijdagi Xalqaro Savdo Palatasi homiyligida imzo qo'ygan mamlakatlarda Savdo Palatasi tomonidan beriladi.

Palatalardan olingan ariza shakli to'ldirilishi va imzolanishi lozim. Imzolangan hujjat ariza beruvchi o'z zimmasiga tegishli javobgarlikni olishni anglatadi. Buyumlarning ro'yxati uch nusxada shaklga ilova qilinishi lozim. Karnet alohida turli rangdagi varaqlardan (har bir mamlakat uchun ikkitadan vaucher muqova) iborat. Bunda yashil muqova eksport va qayta eksport qilinayotgan vaucherlar (sahifalar), sariq - EIning bojxonalari, oq - borilayotgan mamlakatlar, tranzit vaucherlar (sahifalar) - har bir tranzit mamlakatiga ikkitadan - moviy rangda bo'ladi.

Daftarcha - karnet 12 oy davomida haqiqiy sanaladi. Agar qo'shimcha haydab borishni amalga oshirish talab etilsa, mamlakatning tegishli savdo palatalari tomonidan beriluvchi yangi sahifalarni qo'shish kerak. Tovarlarni chegaradan tashib olib ketilayotganida (tashib olib kiritilayotganida) bojxona karnetning tegishli vaucherini ochadi va o'zida qoldiradi. ATA karneti, narsalar ro'yxati daftarchada

avvalgidek qolgan taqdirda bittadan ortiq safarlarda foydalanilishi mumkin. Ishlatib bo'lingan karnetlar bojxona xizmatchilari tomonidan olib qo'yiladi, koreshoklar esa narsalar nazoratdan o'tganini guvohlantiruvchi muhr va imzo bilan guvohlantiriladi. SHunday qilib, TIR va ATA karnetlari mundarijasiga xalqaro kafolatlar kiritilgan va milliy bojxona hujjatlari o'rnida ishlatiluvchi soddalashtirilgan bojxona hujjati bo'lib, bunda yukli transport vositasining tranzit davlatlar chegarasida bo'lish vaqti minimallashtirilishiga erishiladi, yuk tashuvchi esa bojlar va garovlarni to'lashdan ozod etiladi.⁴¹

Inkoterms⁴² – bu tashqi savdoda keng ishlatiladigan savdo atamalarini izohlab beruvchi xalqaro qoidalar yig'indisi. Xalqaro savdo atamalari, oldindan kelishib olingan savdo-sotiq shartnomalarining standart shartlaridir. Ular xalqaro savdo palatasi tomonidan tuzilgan bo'lib, standart savdo-sotiq shartnomalarida foydalaniladi.

Incoterms - Xalqaro savdo palatasi (International Chamber of Commerce, ICC) tomonidan ro'yxatga olingan savdo markasi. Inkoterms-2010 rasmiy matniga mualliflik huquqi XSP va uning turli mamlakatlardagi milliy qo'mitalariga tegishlidir.

Ilk marta Inkoterms qoidalari Xalqaro savdo palatasi tomonidan 1936 yilda ishlab chiqilgan. Mahalliy huquqiy normalar bilan tartibga solinadigan soha uchun mutlaqo yangi kontseptsiyani taqdim etgan, qoidalar xalqaro biznes hamjamiyatida shov-shuvga sabab bo'ldi, jahon savdo amaliyotida dolzarb va muhim yangilikka aylandi.

Inkoterms qoidalari muntazam, amalda har 10 yilda, xalqaro savdo va globalashuv o'sishi sharoitida zamon talablariga javob berish uchun qaytadan ko'rib chiqiladi. SHu tariqa, 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 va 2000 yillarda hujjatlarning asosiy to'plamiga tuzatishlar, qo'shimchalar kiritilgan.

⁴¹ “Ташув жараёнларини бошқариш” ЎУМ 2016 (Хўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О.)

⁴² www.incoterms.iccwbo.ru – Россия Халқаро савдо палатаси расмий сайти

2011 yil 1 yanvardan boshlab Xalqaro savdo palatasi - Jahon biznes tashkiloti (International Chamber of Commerce, ICC) tomonidan ishlab chiqilgan Inkoterms-2010 (Incoterms-2010) ning yangi tahriri kuchga kirdi.

Inkotermsning amal qilish sohasi oldi-sotdi shartnomasi bo'yicha taraflarning tovarlarni etkazib berish (etkazib berish shartlari) bobida huquq va majburiyatlariga tatbiq etiladi. Ular xalqaro savdo shartnomalarining muhim elementi hisoblanadi, bugungi kunda TIF va xalqaro savdo ularsiz butkul boshqacha amalga oshirilgan bo'lar edi. Inkoterms atamaları tovarlarni sotuvchidan haridorga etkazishdagi chiqimlar va hatarlarni tavsiflaydi, shuningdek yuk ortish-tushirish ishlari, tovarlarni tashish, ularni sug'urtalash va bojxonada tozalash bo'yicha taraflarning majburiyatlarini tartibga soladi.

Inkoterms-2010 ning yangi tahririga ko'ra hususiyatlari

Inkoterms qoidalarining 2010 yil tahriridagi yangi versiyasi bir qator muhim o'zgartirishlar va yangiliklarni o'z ichiga oladi. Tarkibiga ko'ra u transportning xar qanday turlarida hamda dengiz orqali va ichki suvlarda tashish chog'ida foydalaniladigan atamalarning ikki guruhidan iborat (Inkoterms-2000da 4 guruh bor edi). Bundan tashqari, ular miqdori 13 atamadan 11 atamaga qisqardi, buning ustiga ularning ikkitasi mutlaqo yangi atamalar: DAT (terminalda etkazib berishlar) va DAP (punktda etkazib berishlar).

Inkoterms-2010da har bir atamaga uning ma'nosiga qisqacha tushuntirish berilgan, bu esa ko'pincha etarlicha huquqiy bilimlarga ega bo'lmagan tadbirkorlarga shartnomalar tuzayotganda xatolarga yo'l qo'ymaslik va kerakli atamani tanlash imkonini beradi. Qoidalarning yangi versiyasida FOB, CFR va CIF atamalariga qo'shimchalar kiritilgan.

Inkoterms-2010 qoidalarini qo'llash sohasining yanada kengaygani ularning shubhasiz afzalligidir. 2010 yil versiyasi ushbu qoidalarni bir davlat yoki

EI va MDH singari integratsiya birlashmalari doirasida xalqaro va ichki savdoda qo'llash imkonini beradi.

YUklarni terminalda saqlash chiqimlarini to'lash uchun mas'ul tarafni belgilashda ham vaziyatni tuzatishga va aniqlik kiritishga yo'naltirilgan tuzatishlar kiritildi.

Sotuvchi tovarlarni kelishilgan joyga etkazib berishni tashkil qilishi va xaqqini to'lashi kerak bo'lganda (CIP, CPT, CFR, CIF, DAT, DAP), terminalda saqlaganlik uchun chiqimlarni to'lash majburiyati tovarlar uchun shartnoma bahosining bir qismi sifatida haridorga o'tishi mumkin. SHunday bo'lsa-da, ba'zi hollarda ikkiyoqlama to'lov yuzaga kelgan – sotuvchi ham terminalga saqlaganlik uchun xaq to'lashi kerak bo'lgan.

Inkoterms-2010 qoidalarini 4 guruhga bo'lishimiz mumkin. Xar bir atama 3 ta harfdan iborat bo'lib, birinchi harfi majburiyat va hatarlarning sotuvchidan haridorga o'tadigan nuqtasini ko'rsatadi. Har bir atama 10 ta bo'lim – Sotuvchining va Haridorning majburiyatlaridan iborat:

Inkoterms-2010 tovarning xavfsiz etkazilishini nazoratini amalga oshirish bo'yicha haridor va sotuvchi orasidagi majburiyatlarni taqsimlab beradi. Inkoterms-2010 tovarni yuklash-tushirish va bitta xizmat turiga ikki karra harajat bo'lishining oldini olishga qaratilgan.

7.3. Xalqaro yuk tashuvlarini amalga oshirishni jahon tajribasi va unda xalqaro transport koridorlarining ahamiyati

O'zbekiston Respublikasining tashqi iqtisodiy aloqalarining kelgusi rivojlanishi ko'p jihatdan Markaziy Osiyo davlatlaridagi xalqaro transport tashuvlarida mavjud muammolarni echish bilan bog'liqdir. Bugungi kunda dengiz yo'llariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan 29 davlat bo'lib, bu davlatlar orasida O'zbekistonning holati o'zining alohida xususiyatlariga ega. Bizning davlatimiz dunyo okeaniga kamida ikkita davlat hududi orqali chiqishiga to'g'ri keladi.

Mustaqillik davrigacha O'zbekiston o'z tashqi iqtisodiy aloqalarini uchta dengiz portlari orqali amalga oshirgan. Mazkur portlar Qora dengizga chiqish – Пыichevsk porti, Boltiq dengiziga chiqish – Sankt –Peterburg porti, Uzoq SHarq portlariga chiqish – Vladivostok orqali o'tib, ulardan respublikamizgacha masofa mos ravishda 3000, 4300 va 8000 kmni tashkil etishi yuklarni tashish qiymatini juda ham oshirib yuborardi. Mustaqillik yillarida hukumatimizning bu boradagi izchil siyosati vaziyatni ijobiy tomonga o'zgartirishga imkon berdi. Bu davrda mamlakatimizda transport sohasidagi munosabatlarni tartibga solishga doir zarur huquqiy asos yaratildi. Xususan, “Avtomobil yo'llari to'g'risida”gi, “Avtomobil transporti to'g'risida”gi, “Temir yo'l transporti to'g'risida”gi O'zbekiston Respublikasi qonunlari va sohaga doir boshqa bir qator qonun hujjatlari qabul qilindi. Ayni paytda O'zbekiston Respublikasi transportda tashishga oid qariyb 150 ta xalqaro shartnomani imzolagan, 25 ta konventsiyaga va 112 ta boshqa xalqaro huquqiy hujjatlarga qo'shilgan. SHu bilan birga, transport tarmoqlari va kommunikatsiyalarini modernizatsiya qilishda xalqaro hamkorlikni izchil rivojlantirib borish, shuningdek, mamlakatimizning o'z tranzit-transport salohiyatini ro'yobga chiqarish zarurati milliy transport qonunchiligini xorijiy tajribani - o'rganish asosida yanada takomillashtirish lozimligini ko'rsatmoqda. YUrtimizda zamonaviy transport kommunikatsiya tizimini yaratish, xalqaro ahamiyatga molik avtomobil va temir yo'llarini qurish hamda rekonstruktsiya qilish sohasida keng ko'lamli ishlar amalga oshirilmoqda. Bunda asosiy e'tibor mamlakatimizning barqaror taraqqiyoti uchun muhim ahamiyatga ega bo'lgan xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirishga qaratilmoqda. Hozir birgina xalqaro ahamiyatga molik bo'lgan avtomobil yo'llari uzunligi qariyb 4 ming kilometr ga etgani, davlat ahamiyatiga molik avtomobil yo'llarining uzunligi esa 14 ming kilometrdan oshgani e'tiborlidir.

Mamlakatlar o'rtasidagi tovar aylanishi va odamlar ko'chish ko'lamining doimiy o'sib borayotganligi zamonaviy jahon bozorida logistik xizmatlar roli ortib borishini belgilaydi. SHu sababdan rivojlangan mamlakatlarga xos bo'lgan logistik xizmatlar hajmi o'sishi oxirgi vaqtlarda jahon tovar va xizmatlar bozorida ishtirok

etuvchi mamlakatlarning deyarli barchasida ham ushbu tendentsiya kuzatilmoqda. Bundan tashqari logistika globallashuv jarayonlarining katalizatori bo'lib bormoqda. Keltirib o'tilgan jahon bozorining rivojlanish tendentsiyalari logistik xizmatlarning zamonaviy holati va rivojlanish omillarini tadqiq etish shu bilan birga ularning xalqaro savdo infratuzilmasi rivojiga ta'sirini baholash dolzarbligini oshirmoqda.

ITR ta'siri natijasida etkazib berish xarajatlari qisqarishi va transport infratuzilmasi takomillashib borayotganligi o'z navbatida xalqaro xo'jalik tizimlarini tashkil etishda xarajatlar pasayishiga olib keladi. Transport koridorlari – har xil transport turlarining magistral transport kommunikatsiyalari majmui bo'lib, u yuk va yo'lovchilarni mamlakatlar o'rtasida zarur vositalari bilan tashishni ta'minlaydi.

Transport uzeli – bir qancha transportlarning kesishish nuqtasidagi kompleksi bo'lib, yo'lovchi va yuklarni tranzit, mahalliy hamda shaharlarda tashish xizmatlari bo'yicha operatsiyalarni bajaradi. O'zbekiston xalqaro tashkilotlar tomonidan milliy transport kommunikatsiyalarini takomillashtirish va xalqaro transport tizimlariga integratsiyalash bo'yicha ishlab chiqilayotgan bir qator dasturlarning faol ishtirokchisidir. Mamlakatimizni Afg'oniston, Qozog'iston, Tojikiston va Turkmaniston bilan bog'laydigan “G'uzor — Buxoro — Nukus — Beynov” A380-avtomobil yo'lining 220 kilometrini rekonstruksiya qilish loyihasini moliyalash uchun Osiyo taraqqiyot banki tomonidan 600 mln. AQSH dollari miqdorida mablag' ajratilganligi O'zbekistonning Markaziy Osiyoda mintaqaviy hamkorlikni mustahkamlash jarayonidagi muhim roli tan olinayotganligidan guvohlik beradi. “O'zbekiston temir yo'llari” DATK mutaxassisleri tomonidan “Hayraton — Mozori SHarif” temir yo'li qurilishi tamomlanganligi mintaqada mutlaqo yangicha geoiqtisodiy vaziyatni vujudga keltirdi. O'zbekiston Respublikasi hukumati, tegishli vazirliklar va davlat muassasalari tashqi savdo yuklari transport tashuvlarini samarali yo'lga qo'yish uchun alternativ transport yo'laklaridan foydalanish bo'yicha muntazam ishlar olib borilmoqda. Natijada, bugungi kunda xalqaro transport yo'laklarining ko'ptarmoqli tizimi tashkil etilgan. Transport

yo'lagi – bu milliy yoki xalqaro transport tizimining bir qismi bo'lib, u alohida geografik hududlar orasida salmoqli xalqaro yuklar hamda yo'lovchilar tashuvini amalga oshiradi va shu yo'nalishda harakatlanovchi barcha transport turlarining ko'chuvchi va statsionar qismlarini, texnologik va huquqiy-tashkiliy asoslarini o'z ichiga qamrab oladi.

Xalqaro transport yo'laklarini tashkil etish va rivojlantirishning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat hisoblanadi:

* Yo'lovchilar va yuklarning milliy chegaralardan to'siqlarsiz o'tishi va Evrosiyo transport tizimlarini integratsiyasini ta'minlash maqsadida transport infrastrukturasi kelishilgan holda rivojlantirish;

* Intermodal transport tizimida turli xildagi transport vositalari faoliyatini muvofiqlashtirish;

* Tugallangan mahsulotlar tannarxida transport harajatlarini kamaytirish va transport tashuvlarini yuqori sifatda amalga oshirish maqsadida tashuv jarayonlarini optimallashtirish;

* Yangi hududlarni, yangi ichki va xalqaro bozorlarni o'zlashtirish, chegara oldi kelishuvlarni rivojlantirishga ko'maklashish;

* Hududlarning transport tizimini yaxshilash va aholining harakatlanishi osonlashtirishga ko'mak berish;

* Xalqaro transport yo'laklariga qilinadigan investitsion loyihalar jozibadorligini oshirish.

Transport kommunikatsiyalarini xalqaro transport yo'laklariga qo'shishning asosiy shartlarini keltirib o'tamiz:

- Ularning jahon xamjamiyati tomonidan kelishilgan integratsiya transport yo'nalishlariga muvofiqligi;

- Narxlarning butun marshrut davomida raqobatbardoshligi;

- YUkni ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga etkazib berish muddatlari raqib yo'laklardagiga qaraganda muvofiqligi;

- YUklarni tashishda xavfsizlik, sifat, o'z muddatida etkazib berish printsiplarining bajarilishi va yukning holati haqida yo'nalishdagi har qanday nuqtasida axborot olish imkoniyati mavjudligi va hokazolardir.

Yirik shaharlar katta transport uzellari hisoblanadi. Ularda savdo-sotiqqa katta e'tibor qaratiladi, sanoat rivojlanadi, shu bilan birga transport terminallari tomonidan ko'p ish o'rinlari yaratiladi. Ko'pgina shaharlar aynan suv va quruqlik yo'llari kesishgan joylarida qurilgan bo'ladi. London, Marsel', Parij va boshqa port-shaharlar bunga yaqqol misol bo'la oladi.

1.3.1-rasm



«Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar» ilmiy-elektron jurnali (www.iqtisodiyot.uz)

Global transport tizimi bir xil tuzilishga ega bo'lmagan hududiy transport tizimlarini o'zi ichiga oladi. Masalan, rivojlangan mamlakatlarda transport tarmoqlari etarli darajada zich (100 kv.km/50-60 km) rivojlanayotgan mamlakatlarda anchagina sayoz (100 kv.km/5-10 km) bo'ladi. Jahon yo'llari uzunligining 30 % SHimoliy Amerikada joylashgan bo'lib, ko'pgina transport vositalarining yuk aylanmasi bo'yicha etakchlik qiladi.

Jahon transport tarmoqlarining umumiy uzunligi dengiz yo'llarini hisobga olmaganda 38 mln. kilometrdan oshiqni tashkil etadi: avtomagistralar – 26 mln. km; temiryo'llar – 1,24 mln. km; quvurlar – 1,8 mln. km; havo yo'llari – 9,6 mln. km; daryo yo'llari – 0,57 mln.km. rivojlangan mamlakatlar transport tarmoqlarining uzunligi jahon transport tarmoqlari umumiy uzunligining 79 %ini tashkil etadi.

Barcha turdagi xizmatlarning jahon eksport va importida transport xizmatlari ulushi taxminan 25 % (5,5 trln. AQSH doll.)ni tashkil etadi. Jahon bozorida qiymat ko'rsatkichi bo'yicha transport-ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatuvchilar faqatgina eng yirik tovar eksportchilaridan keyingi o'rinda turadilar.

Logistik xizmatlar ko'rsatuvchilarning eng yirigi AQSH hisoblanadi. Ular 80-90 mlrd. AQSH dollarlik transport-ekspeditorlik xizmatlarini eksport qiladilar. Ammo 90-100 mlr. AQSH dollari miqdoridagi transport-ekspeditorlik xizmatlarini import ham qiladilar. Mazkur xizmatning eng yirik eksportchilariga Germaniya (25-26 mlrd. AQSH doll.), YAponiya (40-45 mlrd. AQSH doll.) hamd Buyuk Britaniya, Gollandiya, Gongkong (22-28 mlrd. AQSH doll.), Koreya v.b (4). Logistik xizmatlarni import qilishda AQSHdan keyingi o'rinlarda Germaniya – 52 mlrd. AQSH doll. (7,56 %); YAponiya – 42,3 mlrd. AQSH doll. (6,24 %i); Buyuk Britaniya – 35,8 mlrd. AQSH doll. (3,47 %i); Koreya Respublikasi – 29,9 mlrd. AQSH doll. (3,41%); Italiya – 22,6 mlrd. AQSH doll. (3,3%), Gollandiya – 16,6 mlrd. AQSH doll. (2,41 %) v.b.

Ushbu mamlakatlarning jahon bozorida tarnsport xizmatlarini sotish va sotib olishdagi etakchiligini ularning jahon tovar aylanmasi hamda xalqaro mehnat taqsimotidagi faol ishtiroki bilan izohlash mumkin.

Jahon tovarlar savdosida etakchilik qilayotgan ko'pgina mamlakatlarda transport-ekspeditorlik xizmatlari importi eksportidan oshganligi kuzatiladi. Ushbu fenomenni ko'pgina mutaxassislar mazkur davlatlar asosan tayyor mahsulotlarni konteynerlarda eksport qilishlari bilan

tushuntirmoqdalar. Transport tashuvlarida konteynerlarni yaratish va konteynerli tizimlarning barpo etilishi yangilik bo'ldi. Keyinchalik yangi turdagi transport turlari – konteyner tashuvchilar va qurilish terminallari paydo bo'ldi. Ushbu terminallarda tovarlarni qayta yuklash amalga oshiriladi. Masalan, dunyodagi donali yuklarning 90 %i konteynerlarda tashiladi.

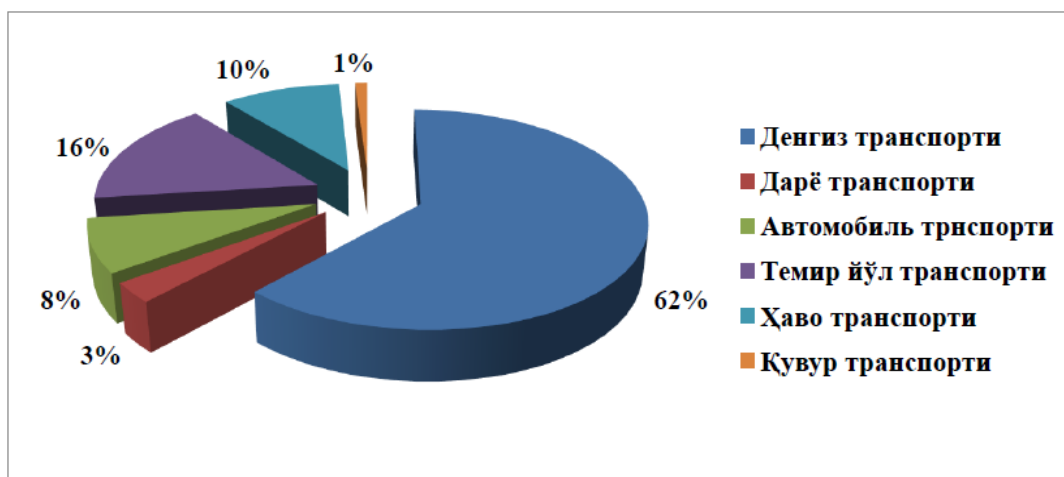
Dunyoning eng yirik 20 ta konteyner portlaridan 13 tasi Osiyoda (shu jumladan 7 tasi Xitoyda), 4 tasi Evropada va 3 tasi AQSHda joylashgan. Ayniqsa, Xitoy portlari intensiv rivojlanmoqda, bu mamlakat iqtisodiyotining umumiy yuqori o'sish sur'atlari, tovar eksporti tuzilishida tayyor mahsulotning ustunligi (eksportning 2/3 qismidan ko'prog'i) bilan bog'liq.

Bugungi kunda jahon yuk aylanmasining katta ulushi dengiz transportiga (62 %), ikkinchi o'rin temir yo'l transportiga (16 %), uchinchi o'rin avtomobil transportiga (8 %) tegishlidir. Jahon bozorida yo'lovchi aylanmasining birinchi o'rnini avtomobil transporti (71 %), ikkinchi o'rinni havo transporti (18 %), uchinchi o'rinni temir yo'l (10 %) egallaydi. Dengiz transportiga to'xtaladigan bo'lsak, u oxirgi o'rinda bo'lib, jahon yo'lovchi aylanmasining 1 %ga yaqin ulushiga ega.

Jahon yuk aylanmasida har bir transport turining ulushi⁴³

1.3.2-rasm

⁴³ www.stat.uz - Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси расмий сайти



O'zbekistonning janubiy, sharqiy, g'arbiy, shimoliy yo'nalishlariga chiqadigan xalqaro koridorlar⁴⁴

YUklarni istalgan turdagi transport, avtomobil va temir yo'l, shuningdek, havo transporti orqali tashish bahosi tashilayotgan masofaning uzunligi, yuk turi, shuningdek, yuk olib borilayotgan mamlakatlarga bog'liq.

Bugungi kunda O'zbekiston tomonidan quyidagi yo'nalishlarga eksport-import yuk tashuvlari yo'lga qo'yilgan:

– Birinchi yo'lak – boltiqbo'yi davlatlari portlari yo'nalishida (Qozog'iston va Rossiyadan tranzit orqali) – bu Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya, Venspils (Latviya), Talinn (Estoniya) – 4354 km;

– Ikkinchi yo'lak – Evropa Hamjamiyati yo'nalishida (Qozog'iston va Rossiyadan tranzit orqali) Belarusiya va Ukraina orqali – CHop (Ukraina) va Brest (Belarusiya) chegara pomtlaridan o'tish - 4257 km;

– Uchinchi yo'lak – Ukrainaning Пыichevsk port (Qozog'iston va Rossiyadan tranzit orqali) Qora dengizga chiqish – 4236 km;

– To'rtinchi yo'lak – Transkavkaz yo'lagi yo'nalishida (Turkmaniston, Qozog'iston va Azarbayjondan tranzit orqali) Qora dengizning TRASEKA yo'lagiga chiqish – 2050 km ;

⁴⁴www.mft.uz - Ўзбекистон Республикаси Ташқи савдо вазирлиги расмий сайти

– Beshinchi yo'lak – Eronning Bandar-Abbos porti orqali Fors ko'rfaziga chiqish (Turkmanistondan tranzit orqali) – 2909 km;

– Oltinchi yo'lak SHarqiy yo'nalishda Qozog'iston-Xitoy (Dostyk/Alalshanykou) chegara postidan o'tish orqali Xitoyning sharqiy portlarigacha, shuningdek, Naxodka, Vladivostok va Uzoq SHarqning boshqa portlariga chiqish – 8730 km;

– Ettinchi yo'lak - Xitoy portlaridan (Qirg'iziston orqali tranzit) Sariq dengiz, SHarqiy Xitoy va Janubiy Xitoy dengizlariga chiqish;

– Sakkizinchi yo'lak – Afg'oniston bilan muammolarni hal etish bilan Eronning Bandar-Abbas, Iroqning CHaxbaxar, Gvadar va Pokistonning Karachi portlariga Afg'oniston orqali chiqish yo'laklarini tashkil etish imkoniyati tug'iladi. Sanab o'tilgan yo'nalishlarda tashkil etilgan yo'laklar o'tuvchi manzillar:

Xalqaro transport yo'laklari:

1. Transafg'on xalqa transport yo'lagi Termiz (O'zbekiston) - Mozori SHarif - Hirot (Afg'oniston) - Bandar-Abbos (port) i CHobaxor (port) (Eron).

2. Andijon – O'sh – Saritosh – Irkeshtam – Qoshg'ar transport yo'lagi O'zbekiston va Xitoy er usti kommunikatsiyalarini bog'lovchi eng qisqa yo'ldir. (Xitoy Xalq Respublikasi, Qirg'iziston va O'zbekiston Respublikalari orasidagi 1998 yil fevralda imzolangan xalqaro avtomobil harakati to'g'risidagi uch tomonlama kelishuv).

3. O'zbekiston–Turkmaniston – Eron – Oman - Qatar xalqaro transport yo'lagi. (mazkur transport yo'lagi yo'nalishi geoiqtisodiy taraqqiyotda yangi imkoniyatlar ochib, O'zbekistondan, Forob orqali Turkmanistondan, Seraxs orqali Erondan Fors ko'rfaziga chiqib, Oman va Qatarining portlariga boradi).

Xalqaro tashish xizmati (eksport, import, tranzit) xaqqini yukning turi, tashish masofasining uzoqligi, vagonning harakatdagi tarkibi va yuk vazni, toifasiga ko'ra aniqlash uchun "O'zbekiston temir yo'llari" DAKning tarif siyosati 10-01 Preyskuranti stavkalari qo'llaniladi. Bu tariflar xalqaro bitimlarga muvofiq MDHning barcha davlatlariga tadbiq etiladi.

YUklarni davlat ichkarisidagi umumiy yo'llar bo'yicha tashishda 0,9 koeffitsent bilan pasaytirilgan 10-01 Preyskuranti stavkalari qo'llaniladi. Xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirishda 1996 yil 12 mayda ishga tushirilgan Tejen-Seraxs-Mashhad temir yo'l magistralini ishga tushirilishi katta ahamiyatga ega. Bu temir yo'l magistralini tashkil etilishida O'zbekiston faol ishtirok etdi, ushbu magistral yo'l uzunligi 320 km bo'lib, Markaziy Osiyoni jahon bozorlari bilan Eron va Turkiya hudulari orqali bog'laydi. SHu yili O'zbekiston, Azarbayjon, Gruziya va Turkmaniston rahbarlari Seraxsda —Temir yo'l transporti faoliyatini koordinatsiyasi haqidagi Bitimlni va —Ishtirokchi davlatlar orasidagi tranzit tashuvlarini tartibga solish borasida hamkorlik to'g'risidagi kelishuvlni imzoladilar. 2005 yili Eron hududida Mashhad-Bandar-Abbos yo'nalishida Bafq-Mashhad temir yo'lining qurilishi Bandar-Abbos portigacha bo'lgan masofani 800 kmdan ko'proqqa kamaytirdi. 1998 yil sentyabrda O'zbekiston, Azarbayjon va Gruziya davlatlarining tashabbusi bilan, shuningdek Evropa Ittifoqining qo'llab-quvvatlashi natijasida Bakuda "TRASEKA Tarixiy Ipak yo'lining tiklanishi" mavzuida xalqaro konferentsiya o'tkazildi. Konferentsiyaning asosiy natijasi 12 davlat rahbarlari, shu jumladan, O'zbekiston hukumati rahbariyati tomonidan "Evropa-Kavkaz-Osiyo transport yo'lagini rivojlantirish bo'yicha xalqaro ko'p tomonli asosiy kelishuv"ning va uning xalqaro avtomobil transporti, xalqaro savdo kema qatnovlari, xalqaro temir yo'l transporti, bojxona jarayonlari va hujjatlashtirish bo'yicha texnik ilovalarning imzolanishi bo'ldi. "Evropa-Kavkaz-Osiyo" (TRASEKA) transport yo'lagi Evropadan Qora dengiz va Kavkazdan Kaspiy dengizi orqali Markaziy Osiyo davlatlariga tutashuvchi er usti va dengiz marshrutlarining tizimidan iboratdir. TRASEKA transport yo'lagi Yogamadan g'arbiy Evropaning katta portlari (Rotterdam, Gamburg, Antverpen)gacha bo'lgan masofani transokean yo'nalishiga qaraganda ikki marta qisqartiradi. 2003 yilda O'zbekiston Respublikasi, Afg'oniston Islom Respublikasi va Eron Islom Respublikasi davlatlari rahbarlari tomonidan asos solingan transafg'on transport yo'lagi Eron portlarigacha bo'lgan masofani 1500 kmgacha kamaytiradi. O'zbekiston Respublikasida mamlakatning tranzit potentsialini o'stirish maqsadida

magistral temir yo'l kommunikatsiyalarni rivojlantirishga ham alohida e'tibor qaratilmoqda. 2001 yilda qurib bitkazilgan 341 kmli "Navoiy-Uchquduq-Sultanuizdag" temir yo'li, 2007 yilda ishga tushirilgan 220 kmli "Toshg'uzor-Boysun-Qumqo'rg'on" temir yo'llari fikrimizga aniq dalil bo'ladi. 2010 yil noyabrda ishga tushirilgan 75 kmli Hayraton – Mozori SHarif" birinchi afg'on temir yo'li butun Markaziy Osiyo davlatlari uchun katta ahamiyatga ega.

2011 yil 25 aprelda O'zbekiston va Turkiya hukumatlari o'z vagonlarini temir yo'llar boshqaruvlari orasida o'zaro foydalanish to'g'risida kelishuvni imzoladilar. Baku-Tbilisi-Axalkapaki-Kars yo'nalishidagi temir yo'lining tez orada qurib bitkazilishi, bu yo'nalishdan Janubiy va Markaziy Evropa davlatlariga, shuningdek Mersin porti orqali YAqin SHarq davlatlariga chiqish imkonini beradi. Hozirgi kunda respublikada shimoliy-g'arbiy tomondan Beyneu orqali, janubiy-g'arbiy tomondan Olot orqali, janub tomondan Termiz orqali va sharqiy tomondan O'sh orqali qo'shni davlatlarga chiqadigan O'zbek milliy avtomagistrali mavjud bo'lib, uning uzunligi 2755 km.ni tashkil qiladi.

Mustaqillikning dastlabki davrlarida O'zbekiston eksport-import yuklarini tashish asosan shimoliy yo'nalishdagi 2-3 transport yo'laklari orqali amalga oshirilgan bo'lsa, bugungi kunga kelib tashqi savdo yuklarini 10 ga yaqin yo'nalishlar orqali jahon bozoriga etkazish imkoniyati yuzaga keldi. Hozirda Ozarboyjon, Gruziya va Turkiya tomonlari hamkorligida amalga oshirilayotgan "Baku – Tbilisi – Axalkalaki – Kars" temir yo'lini qurish va rekonstruktsiya qilish loyihasining yaqin kelajakda yakunlanishi O'zbekiston eksport yuklarini Kavkaz davlatlari orqali bevosita turk portlariga va qurilishi tugallanayotgan "Marmaray" tonneli orqali Evropa davlatlariga temir yo'l transporti bilan to'g'ridan-to'g'ri tashish imkonini yaratadi. Bundan tashqari, Xitoy va O'zbekiston davlatlari o'rtasidagi o'zaro iqtisodiy aloqalarning transport ta'minotida an'yanaviy yo'laklardan foydalanishga bo'lgan ehtiyojni kamaytirish maqsadida, eksport yuklarni "Xorgos" chegara o'tish halqaro markazi orqali va Qozog'iston orqali

Xitoyga temir yo'l orqali tashishni tashkil qilish yuzasidan ham bir qator ishlar amalga oshirilmoqda.

Mazkur yo'nalishning ishga tushirilishi yuklarni O'zbekiston va Xitoy davlatlari o'rtasidagi masofani 700 km qisqarishi hisobiga transport harajatlarining kamaytirilishiga va o'z navbatida, O'zbekiston eksport tovarlarining Xitoy bozorida raqobatbardoshligini yanada oshirishga zamin yaratadi.

Nazorat uchun savollar:

1. Xalqaro transport tashuvlari tushunchasi qanday?
2. Xalqaro transport tashuvlari turlari haqida gapiring?
3. Xalqaro transport tashuvlarida qanday transport turlaridan foydalaniladi?
4. Xalqaro transport tashuvlarini tartibga solishda qaysi xalqaro Konventsiyalaridan foydalanish mumkin.
5. Transport xaydovchisi qaysi xujjatga asosan xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishga ruxsat etiladi?
6. ATA Konventsiyasi to'g'risida nimalarni bilasiz?
7. SMA Konventsiyasi to'g'risida gapiring?
8. TIR Konventsiyasi qachon imzolangan va u qaysi transport turiga tegishli?
9. TIR belgisi ostida tovar tashuvchi O'zbekiston Respublikasi xududida nechchi kun qolishi mumkin?
10. Bojxona va transport Konventsiyalarining afzalliklari nimada?

VIII-BOB. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash

Reja:

1. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlashni o'ziga xos xususiyatlari.

2. Xalqaro transport tashuvlarida optimal yo'nalishlarini tanlash

3. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlashni o'ziga xos xususiyatlari

8.1. Xalqaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlashni o'ziga xos xususiyatlari

Xalqaro transport tashuvlari – bu yuklar yoki yo'lovchilarni bir qancha davlatlar orasida, hech bo'lmaganda ikkita davlatning umumiy chegarasidan kesib o'tgan holda tashishni bildiradi. Xalqaro transport tashuvlarini amalga oshirishda, tashuvchilar yuk egalariга xalqaro savdoning maxsus tovari bo'lgan transport xizmatini taqdim etadilar. Transport xizmatlarining narxi tomonlar tomonidan kelishilishi va tashuvchi tomonidan belgilanishi mumkin. Yo'lovchilarni tashish bilan bog'liq bo'lgan xalqaro transport tashuvlarida havo, dengiz, daryo, avtomobil va temir yo'l transport tashkilotlari bilan hamkorlik qiluvchi turistik agentliklar va boshqa shu kabi tashkilotlarning ahamiyati katta. Xalqaro iqtisodiy munosabatlarda ishtirok etuvchi davlatlar o'z yuk egalari, transport va turistik tashkilotlar orqali transport xizmatlarining eksport va importini amalga oshiradilar. TIFda transport tashuvlari bir qancha xususiyatlari bo'yicha turlarga ajratiladigan tizimlar orqali klassifikatsiya qilinadi (1-jadval).

Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport tashuvlari klassifikatsiyasi

№	Klassifikatsiya xususiyati	Tashuvlar turlari
1	Transport tashuvi predmeti bo'yicha	YUk, yo'lovchi, bagaj tashuvlari
2	Transport vositalari turlari	Suv (dengiz, daryo), temir yo'l, avtomobil, truboprovod, multimodal tashuvlar (transport vositalarining ikki yoki undan ortiq turi ishtirok etadi)
3	Mahsulotning transportirov-kasi xususiyatlariga ko'ra	Quruq yuk: ruda, ko'mir, don, tsement, mineral o'g'itlar. Quyiladigan yuklar: neft va neft mahsulotlari, o'simlik yog'lari, vino, suyuq kimyoviy yuklar
4	Davriyligiga ko'ra	Muntazam va nomuntazam tashuvlar: chiziqli va trampli kemasozlik, muntazam havo transporti va charter reyslar
5	CHegaradan o'tish tartibiga ko'ra	Doimiy va bir martali
6	Texnologik tizimiga ko'ra	Konteyner, parom, roll-kerni
7	Tashuvni tugallanishiga ko'ra	Qo'shni, tranzit, aylanma
8	Tashuv joyiga ko'ra	Mamlakat ichida va boshqa davlatlar hududida

TIF qatnashchilari bitimni tayyorlashda tashuv operatsiyalarini rejalashtiradilar va hisobga oladilar. Bunday operatsiyalar ma'lum tartibda amalga oshiriladi. Bitim tuzilguncha, birinchi bosqichda quyidagilarni bajarish zarur:

- ✓ Transport xizmatlari bozori kon'byukturasini, mahsulotlarni etkazib berish shartlarini, tariflar va fraxt qiymatlari darajasini (ya'ni yuk birligini er, suv va havo transporti orqali tashish bahosi) o'rganish;
- ✓ Bitimda ko'rsatilishi uchun transport tashuvi va bazis shartlarni aniqlashtirish va ularni bajarilishini tashkil etish;
- ✓ Mahsulotning bitim bahosida transport tashuvi harajatlari qismini belgilash;
- ✓ Smetada transport harajatlarini ko'rsatish.

Tashqi savdo bitimini amalga oshirishning ikkinchi bosqichida:

- ✓ Mahsulotlarni tashishga doir bitimni tuzish va kerakli hujjatlarni rasmiylashtirish (nakladnoy, charter, konosament);
 - ✓ Dengiz, daryo portlaridan va chegara stantsiyalaridan o'tuvchi yuk tashuvlarini rejalashtirish (operativ rejalashtirish);
 - ✓ YUkni transport tashuviga tayyorlash (qadoqlash, belgi qo'yish)
 - ✓ YUklarni tashuvini sug'urtalash, sug'urta polisini olish;
 - ✓ Texnik va mahsulot bilan boradigan hujjatlarni tayyorlash;
 - ✓ Hisob-kitobhujjatlarini tekshirish va tashuvchi bilan hisoblashish;
 - ✓ Kerakli chegara, bojxona, sanitar, veterinar rasmiyatchiliklarni tayyorlash, yuk bojxona deklaratsiyasi, bitim passporti, kerakli sertifikatlarni rasmiylashtirish, bojxona yig'imlari va to'lovlarini to'lash amalga oshiriladi.
- Tashqi savdo operatsiyasi yakunlangach, uchinchi bosqichda
- ✓ Agar ehtiyoj tug'ilsa, kerakli qo'shimcha o'zaro hisob-kitoblarni amalga oshirish;
 - ✓ Ishtirokchilar orasida kelishmovchiliklar paydo bo'lsa, ularni hal etish;
 - ✓ Belgilangan tartibda noroziliklarni bildirish zarur.

SHunday qilib, TIFda transport tashuvlari – tashqi iqtisodiy faoliyat yuritish natijasida yo'lovchilarni davlatlarga harakatini ta'minlashga yo'naltirilgan yoki mahsulotlarni sotuvchidan iste'molchigacha etkazib berish jarayonini o'z ichiga olgan transport tashuvlarini bildiradi.

8.2. Xalqaro transport tashuvlarida optimal yo'nalishlarini tanlash

So'nggi yillarda butunjahon miqyosida kuzatilayotgan faol globallashtirish jarayonlari hamda bozor iqtisodiyoti institutlari tobora rivojlanayotgan sharoitda transport tarmog'ini huquqiy jihatdan tartibga solish, shu jumladan xalqaro ko'lamdagi tashishlarning huquqiy asosini yaratish masalasi iqtisodiy rivojlanishning o'ta muhim omillaridan biri bo'lib qolmoqda.

SHu ma'noda, xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasi bu sohadagi munosabatlarni huquqiy tartibga solishga qaratilgan manbalarda, shu jumladan,

transport konventsiyalarida va boshqa xalqaro shartnomalarda ifodalanadi. Umuman olganda, xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda, yuklarning har qanday transport vositasi orqali tashilishi tushuniladi, agar bunday tashish xalqaro xususiyat kasb etsa, ya'ni jo'natish joyi va qabul qilib olish joyi turli davlatlarda joylashgan bo'lsa yoki tashishning o'zi chet el davlati hududi orqali amalga oshirilsa, shuningdek shu kabi boshqa holatlarda. Xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda, yuklarni ikki yoki undan ortiq davlatlar orasida tashish tushuniladi. Xalqaro shartnomalarda va qonun hujjatlarida yuklar va yo'lovchilarni ikki va undan ortiq mamlakat o'rtasida tashish bir mamlakat doirasida tashishdan (ichki tashishlar, ichki qatnovda tashishlardan) farqli ravishda xalqaro tashishlar yoki xalqaro qatnov deb ataladi.

K.Q.Rashidov qayd etganidek, xalqaro transportning ishlash jarayoni ichki transportnikiga qaraganda ancha murakkab. Bunda huquqiy jihatdan tartibga solish mavzui hisoblanuvchi ijtimoiy munosabatlarning mazmuni mohiyatiga ko'ra turlicha bo'lgan bir qancha sohalari vujudga keladi. Birinchidan, davlatlar o'rtasidagi ularning o'zaro huquq va majburiyatlariga taalluqli, avvalo xalqaro transport yo'llaridan (bunga tranzitni qo'shgan holda) foydalanish, davlatlararo qatnovlarni o'rnatish tartibi, shuningdek ularning xalqaro transport tashkilotlaridagi faoliyati bilan bog'liq munosabatlar bo'lib, bu xalqaro shartnomalar va qisman xalqaro-huquqiy taomillar bilan tartibga solinadigan xalqaro ommaviy huquq (davlat va fuqaro huquqi) sohasidir.

Ikkinchidan, transport tashkilotlari va ular mijozlarining tashish shartnomasi va unga qo'shimcha ayrim tartib-qoidalar doirasida amalga oshiriladigan yuk, yo'lovchi va bagajni tashish bilan bog'liq munosabatlar. Bu erda xalqaro xususiy huquq munosabatlariga duch kelinadi va normativ manba sifatida ham xalqaro shartnoma, ham ichki fuqarolik (savdo) va fuqarolik protsessual huquq normalari qo'llaniladi.

M.M.Boguslavskiyning fikricha, xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda, yuklarni ikki yoki undan ortiq davlat o'rtasida ushbu davlatlar tomonidan tuzilgan xalqaro shartnomalarda belgilangan shartlar asosida amalga

oshiriladigan yuk tashish tushuniladi. G.K.Dmitrievaning e'tirof etishicha, xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasi tugallanmagan masala bo'lib, asosan xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasi belgilangan manbalar sifatida transport konventsiyalari e'tirof etiladi.

Xalqaro ko'lamda yuk tashish sohasini huquqiy tartibga solishning o'ziga xos jihati shundan iboratki, tashishlar bilan bog'liq asosiy masalalar yuklarni xalqaro ko'lamda tashishni bir xilda belgilab beruvchi unifikatsiyalashgan normalardan iborat bo'lgan xalqaro shartnomalarda ko'zda tutiladi. Bu borada I.V.Get'man-Pavlovaning fikrlari diqqatga loyiq. Uningcha, xalqaro ko'lamda yuk tashish bu ikki yoki undan ortiq davlat o'rtasida yuklarni tashish bo'lib, bunday tashish ular o'rtasida tuzilgan xalqaro shartnomalar asosida amalga oshiriladi. Bunday tashishlarni tartibga solishning o'ziga xos jihati shundaki, yuklarni tashishning asosiy masalalari o'zida unifikatsiyalashtirilgan moddiy-huquqiy va kollizion normalarni mujassamlashtirgan xalqaro shartnomalarda hal qilinadi. Xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda ikki yoki undan ortiq davlatlar o'rtasida bunday davlatlar o'rtasida tuzilgan xalqaro hujjatlarda belgilangan shartlar asosida yuk tashish tushuniladi. O'zbekiston Respublikasi ham bir qator transport konventsiyalarining a'zosi hisoblanadi va O'zbekiston Respublikasi yuridik va jismoniy shaxslari tashqi savdo yuklarini qabul qilishda bunday xalqaro konventsiyalarning qoidalariga amal qiladilar. Bunday konventsiyalarning normalari xalqaro tovar oldi-sotdisi konventsiyalarining qoidalaridan farqli ravishda imperativ xususiyat kasb etadi.

Konventsiyalarda xalqaro ko'lamda yuk tashishga berilgan izohlar aniq tarkibdagi tushunchalardan iborat bo'lib, odatda xalqaro ko'lamda yuk tashishning muayyan sohasini tartibga solishga qaratilgan bo'ladi. Masalan, 1929 yilgi xalqaro havo orqali tashishlarga aloqador ba'zi qoidalarni unifikatsiya qilish to'g'risidagi Varshava konventsiyasiga muvofiq, xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda, agarda "jo'natish joyi va qabul qilib olish joyi tashish davomida tanaffuslar yoki qayta yuklashlar bo'lgan yoki bo'lmaganligidan qat'iy nazar ikki YUqori Ahdlashuvchi Tomon hududida

joylashgan yoki ayni YUqori Ahdlashuvchi Tomon hududida joylashgan va to'xtab turishlar Ahdlashuvchi Davlat suvereniteti, syuzereniteti, mandati yoki hukmronligi ostidagi hududda amalga oshiriladigan har qanday tashish tushuniladi”.

SHunday qilib, Varshava konventsiyasida “xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasi” aynan ushbu Konventsiya tartibga solish predmetiga kiruvchi (havo yo'li bilan yuklarni tashish) munosabatlargagina tadbiq etilishi mumkin bo'lgan aniq belgilar bilan ifodalangan. Xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasiga izoh berilgan keyingi manba bu BMTning 1991 yilgi xalqaro savdoda transport terminallari operatorlarining javobgarligi to'g'risidagi Konventsiyasidir. Mazkur konventsiyaga binoan xalqaro ko'lamda yuk tashish deganda, operator yukni o'z yurituviga qabul qilgan paytda jo'natish joyi va qabul qilib olish joyi turli mamlakatlar sifatida identifikatsiya qilinadigan har qanday yuk tashish tushuniladi. Xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasini ochib berishda boshqa mutanosib transport konventsiyalarida keltirilgan izohlar ham yordam beradi. Bunda konventsiyaviy atamalarning mohiyatini aynan shu konventsiya matnida tushunilishi lozimligi belgilab qo'yiladi. Masalan, 1956 yilgi Xalqaro ko'lamda yuk tashish shartnomasi to'g'risidagi Jeneva konventsiyasida transport vositasi sifatida yarimtirkama, tirkamali avtomobil yoki yarimtirkama tushunilishi e'tirof etilishi alohida ta'kidlab o'tiladi. Bu yo'sinda avtonom kvalifikatsiyaning guvohi bo'lishimiz mumkin: Konventsiyada “transport vositasi” tushunchasi davlatlar milliy qonunchiligidan xoli bo'lgan mustaqil tushuncha belgilangan.

SHunday qilib xulosa qilish mumkinki, Konventsiya yoki xalqaro huquqning boshqa manbalari bilan cheklangan xalqaro ko'lamda yuk tashish tushunchasi umumqabul qilingan tushunchaga nisbatan tor ma'noni qamrab oladi. Xalqaro ko'lamda yuk tashishning shartnomaviy-huquqiy tartibiga to'xtalar ekanmiz, 1980 yil 24 mayda tuzilgan YUklarning xalqaro aralash tashuvlari to'g'risidagi BMT Konventsiyasini, 1990 yil 1 fevralda qabul qilingan Xavfli yuklarni avtomobil transporti, temir yo'l va ichki suv transporti orqali

tashishda etkazilgan zarar uchun fuqarolik javobgarligi to'g'risidagi Konventsiya (KGPOG), 1991 yil 15 apreldagi Xalqaro savdoda transport terminallari operatorlarining javobgarligi to'g'risidagi BMT Konventsiyasini alohida ajratib ko'rsatish lozim. Muxtasar qilib aytganda, xalqaro xususiy huquq manbalarini ushbu huquq sohasi bilan tartibga solinadigan munosabatlarning xususiyatlaridan kelib chiqib, ichki va tashqiga bo'lishimiz mumkin bo'lib, xalqaro miqyosda vujudga keladigan mulkiy, oilaviy, mehnat munosabatlarini tartibga solishga nisbatan ichki davlat qonunlari va chet el davlat qonunlari tatbiq qilinadi.

Nazorat uchun savollar:

1. Xalqaro yuk tashuvlari tushunchasi qanday?
2. Xalqaro transport vositalari qanday tanlanadi?
3. Xalqaro transport tashuvlarida qanday transport turlaridan foydalaniladi?
4. Xalqaro transport tashuvlarini tartibga solishda qoyisi xalqaro Konventsiyalaridan foydalanish mumkin.
5. Transport xaydovchisi qaysi xujjatga asosan xalqaro yo'nalishlarda yuk tashishga ruxsat etiladi?
6. Xalqaro yuk tashuvlarida avtomobil transportining o'rni?
7. Xalqaro yuk tashuvlarida temir yo'l transportining o'rni?
8. Xalqaro yuk tashuvlarida havo transportining o'rni?
9. TIR belgisi ostida tovar tashuvchi O'zbekiston Respublikasi xududida nechchi kun qolishi mumkin?
10. Bojxona va transport Konventsiyalarining afzalliklari nimada?

IX-BOB. Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari.

Reja:

9.1.O‘zbekiston Respublikasini Markaziy Osiyoning transport-tranzit salohiyatini oshirishdagi urni va uni yanada rivojlantirish.

9.2. O‘zbekiston Respublikasida yuk tashish tizimini rivojlantirish strategiyasi.

9.3. Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari.

9.1.O‘zbekiston Respublikasini Markaziy Osiyoning transport-tranzit salohiyatini oshirishdagi urni va uni yanada rivojlantirish

O‘zbekiston Respublikasi tashqi iktisodiy siyosatining ustuvor yo‘nalishlaridan biri mamlakatimiz va Markaziy Osiyo transport-kommunikatsiya infratuzilmasini rivojlantirish sohasida strategik ahamiyatga ega loyihalarni amalga oshirish xisoblanadi.

Binobarin, Prezidentimizning parlamentimizga Murojaatnomasida O‘zbekiston Respublikasining tashqi savdo yuklarini jahondagi hamda mintaqadagi asosiy bozorlarga olib chiqadigan ishonchli transport va tranzit yo‘laklarini izchil shakllantirishga alohida e‘tibor qaratish lozimligi qayd etilgan edi. O‘tgan yilning dekabr oyida Prezidentimiz qarori bilan 2018 — 2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash bo‘yicha kompleks dastur qabul qilindi. Mazkur dasturda O‘zbekiston — Turkmaniston — Eron — O‘mon, O‘zbekiston — Qirg‘iziston — Xitoy xalqaro transport yo‘laklari, shuningdek, Eron (Bandar-Abbos, CHababar) va Pokiston (Gvadar, Karachi) dengiz portlariga chiqish uchun transafg‘on transport yo‘lagini qurish bo‘yicha erishilgan kelishuvlarni jadallik bilan hayotga tatbiq qilishga alohida ahamiyat berilgan.

Qayd etish kerakki, 2017 yilning mart oyida O‘zbekiston va Turkmaniston rahbarlarining uchrashuvi yakunlari bo‘yicha O‘zbekiston — Turkmaniston —

Eron — O‘mon transport-kommunikatsiya yo‘lagining muhim uchastkasini amalga oshirishga kirishildi: Amudaryo orqali Turkmanobod — Farob temir yo‘li hamda avtomobil yo‘li ko‘priklari ochildi. Natijada konteynerlarda yuk tashish hajmi 2,5 baravar ko‘paydi. O‘zbekiston — Turkmaniston — Kaspiy dengizi — Bokuga chiqish orqali Janubiy Kavkaz — Tbilisi — Kars yo‘nalishi bo‘yicha to‘g‘ridan-to‘g‘ri transport-kommunikatsiya magistralini yaratish g‘oyasini amalga oshirish hamda Gruziya, Turkiya, Ruminiya va boshqa davlatlarning Qora dengiz bo‘yidagi portlariga chiqish imkoniyati ochilmoqda.⁴⁵

Bundan tashqari, 20 yillik muzokaralardan so‘ng Xitoy va Markaziy Osiyoni Qirg‘iziston orqali bog‘laydigan temir yo‘l qurilishida ham jiddiy siljish yuz berdi. Misol uchun, 2017 yilning 25 — 27 dekabr kunlari XXR, Qirg‘iziston va O‘zbekiston delegatsiyalarining Toshkentda bo‘lib o‘tgan uch tomonlama uchrashuvida O‘zbekiston — Qirg‘iziston — Xitoy loyihasini jadal ro‘yobga chiqarishga qaratilgan amaliy qaror qabul qilindi. Unga muvofiq, 2018 yilning oxiriga qadar yo‘nalishni aniq belgilash, texnik-iqtisodiy asoslantirishni ishlab chiqish hamda uni moliyalashtirish masalalarini hal qilish kutilayapti.

Ushbu yo‘lak Xitoydan yuklarni eng qisqa masofa bo‘ylab Markaziy Osiyo orqali Janubiy Osiyo hamda YAqin SHarq mamlakatlariga, Transkavkaz yo‘lagi orqali Evropaga Yetkazib berish imkoniyatini yaratadi.

Loyihaning dastlabki parametrlariga ko‘ra, yuklarni konteynerlar orkali Yetkazib berish muddati 7-8 sutka, SHarqiy Osiyodan YAqin SHarq va Janubiy Evropa mamlakatlarigacha bo‘lgan masofa esa 900 kilometr qisqaradi.

SHu o‘rinda Afg‘oniston Prezidenti Ashraf Fanining 2017 yil dekabr oyida mamlakatimizga rasmiy tashrifi chog‘ida imzolangan Mozori SHarif — Hirot temir yo‘lini qurish to‘g‘risidagi bitimni alohida qayd etish lozim. Ushbu yo‘lak ilgari O‘zbekiston tomonidan qurilgan birinchi transport yo‘lagi — Hayraton — Mozori Sharif temir yo‘lining davomi hisoblanadi. 2014 yilda AQSH Moliya vazirligi Osiyo taraqqiyot bankini Afg‘oniston Islom Respublikasi iqtisodiyotini

⁴⁵ 45 Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018.

tiklash uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega bo'lgan mazkur tarixiy loyihani amalga oshirishni moliyalashtirishga ko'maklashgani uchun taqdirladi. Bugungi kunda ushbu magistral orqali Afg'oniston importining qariyb yarmi olib kirilmoqda. Ular orasida insonparvarlik yuklarining hajmi katta o'rin tutadi.

Mazkur temir yo'lining yotqizilishi va uning samarali faoliyat olib borishiga erishish Markaziy Osiyo mamlakatlari hamda Afg'onistonning xalqaro transport va savdo tizimlariga muvaffaqiyatli integratsiyasiga xizmat qiladi.

Birinchidan, u Afg'onistonni ijtimoiy-iqtisodiy tiklash bo'yicha xalqaro sa'y-harakatlarga haqiqiy hissa qo'shishga zamin yaratadi. Masalan, Osiyo taraqqiyot bankining hisob-kitoblariga ko'ra, Hayraton — Mozori SHarif temir yo'li foydalanishga topshirilishi natijasida 1,2 ming nafarga yaqin kishilar ishga joylashtirildi. Temir yo'l bo'ylab afg'onlarning bandligi o'sish sur'atlari yiliga 10-11 foizni tashkil etdi va natijada 2008 yilgi ko'rsatkichga nisbatan ikki baravar oshdi.

Bundan tashqari, Kobul tovar ayirboshlash hajmi va yuklar tranzitini ko'paytirishdan qo'shimcha daromad manbalariga ega bo'lish hisobiga tashqi donorlik yordamiga qaramlikdek o'tkir muammoni kamaytirish imkoniyatiga ega bo'ladi. Bugungi kunda bunday yordam mamlakat YAIMning qariyb 90 foizini tashkil qiladi.

Ekspertlik baholariga qaraganda, Mozori SHarif — Hirot temir yo'li loyihasini amalga oshirish natijasida Eronning CHabahar portiga to'g'ridan-to'g'ri qatnovning ochilishi Afg'oniston tashqi savdo aylanmasini 50 foiz ko'paytirish imkonini beradi. Dastlabki hisob-kitoblarga ko'ra, temir yo'l liniyasi qurilishi yakunlanganidan so'ng birinchi yilda konteynerlar orkali yuklar tranziti hajmi taxminan 5,3 million tonna, istiqbolda esa yiliga 15 million tonnaga etishi mumkin.

Ikkinchidan, ko'zda tutilgan loyihaning hayotga tatbiq etilishi afg'on tinchlik jarayoniga jalb qilingan mamlakatlar o'rtasida mintaqaviy konsensusga erishishda yangi bosqich bo'ladi hamda ularning o'zaro raqobati uchun emas, balki hamkorligi uchun xolis sharoit yaratadi. Loyihaning ro'yobga chiqarilishidan

Afgʻonistonning qariyb barcha qoʻshnilari, avvalambor, Hindiston, Eron va Pokiston iqtisodiy naf koʻradi.

Eronning CHabaha hamda Bandar-Abbos portlariga olib chiqadigan Mozori SHarif — Hirot transport yoʻlagining yaratilishi Hindistonga Afgʻoniston, Markaziy Osiyo va MDH mamlakatlari bozorlariga eng qisqa yoʻllar bilan chiqish imkonini beradi. Bugun toʻgʻridan-toʻgʻri transport yoʻllarining yoʻqligi bois Hindiston hamda Markaziy Osiyo davlatlari oʻrtasidagi tovar ayirboshlash hajmi mavjud salohiyatdan juda past boʻlib qolmoqda, yaʼni 1,1 foizni ham tashkil qilmaydi.

Hindiston CHabaha port infratuzilmasini rivojlantirishga 500 million dollar investitsiya kiritdi. CHabaha — Zahedan — Zaranj Janubiy savdo yoʻlagini rivojlantirish doirasida Eron — Afgʻoniston temir yoʻli qurilishida ishtirok etmoqda. Bu istiqbolda Afgʻonistonning Hirot, Qandahor, Kobul va Mozori SHarif singari yirik shaharlarini birlashtiradigan halqa yoʻliga chiqish imkonini beradi⁴⁶.

Ushbu yoʻlning ishga tushirilishi Eronning port infratuzilmalari tranzit salohiyatidan faol foydalanish imkonini beradi hamda Tehronning Markaziy Osiyo davlatlari bilan hamkorlik munosabatlariga yangi ruh bagʻishlaydi. Binobarin, Tehron Afgʻoniston hududi orqali oʻtadigan transport-kommunikatsiya loyihalarini amalga oshirishda faol qatnashmoqda. 2017 yilning sentyabr oyida Eron — Afgʻoniston temir yoʻlining mazkur mamlakatdan oʻtadigan uchastkasi — Xaf shahridan Afgʻoniston bilan chegaradosh SHamti shahrigacha boʻlgan qismi qurib bitkazildi. YAqin vaqt ichida Eronning Xaf shahridan Hirotgacha temir yoʻl yotqizishni yakunlash rejalashtirilayapti.

Mozori SHarif — Hirot liniyasi, bundan tashqari, Markaziy Osiyo — Pokiston yoʻnalishida ham yuklarni tashishga sharoit tugʻdiradi. Bunda Eron va Pokistonning Zahedan — Kvetta — Karachi temir yoʻl tarmoqlaridan foydalanish mumkin boʻladi. Hozirgi vaqtda Pokiston tomoni Peshavor — Jalolobod temir yoʻli qurilishini faol ilgari surayapti. Bu kelajakda Afgʻonistonning yaxlit temir yoʻl tizimi bilan bogʻlanib, Pokistonning Karachi portiga toʻgʻridan-toʻgʻri yoʻl

⁴⁶ Хўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

ochadi. Pokiston Temir yo'llar vazirligi ma'lumotlariga ko'ra, Jahon banki ushbu loyihaning texnik parametrlariga qiziqish bildirgan.

Uchinchidan, O'zbekiston — Afg'oniston tranzit-infratuzilma salohiyatidan foydalanish istiqbollari Markaziy Osiyo davlatlariga Hind okeani savdo yo'llariga chiqish imkonini yaratadi. Mintaqa, o'z jug'rofiy joylashuviga ko'ra, Evroosiyo qit'asida qariyb barcha — Janub — SHimol, SHarq — garb yo'nalishlarida muhim quruqlik magistraliga aylanish uchun yuqori darajada transport-tranzit salohiyatiga ega.

Transafg'on transport-kommunikatsiya loyihalari barpo etilishi mintaqadagi boshqa muhim loyihalar, jumladan, O'zbekiston — Turkmaniston — Eron — Ummon, O'zbekiston — Qirg'iziston — Xitoy xalqaro transport yo'laklari bilan uyg'un bo'lib, eng qisqa masofali qit'alararo transport yo'laklarini rivojlantirish uchun muhim omil bo'lib xizmat qiladi.

Masalan, Xitoy — Qirg'iziston — O'zbekiston — Afg'oniston — Eron o'rtasidagi muqobil quruqlik yo'laging uzunligi 3,5 ming kilometr bo'lib, Xitoydan Erongacha bo'lgan mavjud dengiz yo'lidan (13,8 ming kilometr) to'rt baravar qisqadir. O'z navbatida, Mozori SHarif — Hirot temir yo'li qurilishi Afg'onistondan Xitoyga Andijon orqali 3 kun ichida borish imkonini beradi.⁴⁷

SHuni qayd etish kerakki, mazkur magistral ikki yo'nalishdagi, ya'ni MDH va Boltiq mamlakatlari — O'zbekiston — Afg'oniston — Eron portlari — Fors ko'rfazi va YAqin SHarq mamlakatlari hamda Fors ko'rfazi mamlakatlari — Afg'oniston — O'zbekiston — Qirg'iziston — Xitoy — SHarqiy va Janubi-SHarqiy Osiyo mamlakatlari yo'nalishidagi yangi temir yo'l yo'laklarining muhim qismi sanaladi.

O'zbekistonning yuqori darajadagi transport-tranzit salohiyati sharoitida yuqorida qayd etilgan loyihalarning iqtisodiy ustuvorligi yanada ayonlashadi. SHubhasiz, temir yo'llar qurilishining texnik parametrlarini, xavfsizlikni ta'minlash hamda ularni moliyalashtirish, normativ-huquqiy hujjatlarni

⁴⁷ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

rasmiylashtirish masalalarini kelishish nuqtai nazaridan katta hajmdagi ishlarni bajarish kerak bo‘ladi.

YAngi temir yo‘l transporti infratuzilmalarini shakllantirish bo‘yicha dastlabki kelishuvlarga erishilganini Markaziy Osiyo mintaqasining tranzit pozitsiyasi kuchayishi va Markaziy Osiyo hamda Afg‘onistonning dunyo iqtisodiyotiga integratsiya bo‘lishi, mintaqa mamlakatlarining iqtisodiy salohiyati hamda farovonligini oshirishda navbatdagi dolzarb qadam sifatida ko‘rish lozim. Bunda mazkur tashabbuslarning amaliy ro‘yobga chiqarilishi Markaziy Osiyoni nafaqat xalqaro tranzit bo‘g‘iniga, balki Janubiy Osiyo, Osiyo — Tinch okeani havzasi mintaqasi, MDH, Evropa va YAqin SHarq o‘rtasidagi transkontinental iqtisodiy makonning muhim bo‘g‘iniga aylanishiga ham zamin yaratadi.⁴⁸

Bularning barchasi pirovardida O‘zbekistonning barcha yirik tashqi iqtisodiy sheriklari bilan munosabatlarini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqadi hamda rivojlangan davlatlar, Hindiston, Eron, Pokiston singari jadal sur‘atlar bilan ravnaq topayotgan mamlakatlar bilan savdo-iqtisodiy hamkorlikni kengaytiradi.

Jumladan, O‘zbekiston va Qozog‘iston chegaraoldi hamkorligi xalqaro markazi, transport-logistika markazi barpo etishni rejalashtirmoqda

O‘zbekiston va Qozog‘iston o‘z chegaraoldi hududlarida xalqaro chegaraoldi markazi, transport-logistika markazi (quruq port) qurishni rejalashtirmoqda. Bunga 2018 yil 14 mart kuni ikki tomonlama hamkorlik bo‘yicha qo‘shma hukumatlararo komissiya majlisida oydinlik kiritildi.

Qozog‘iston Respublikasi xukumati xabariga kura 2017 yil yakunlari bo‘yicha temir yo‘l transportida uzaro konteyner tashuvlari hajmi 8 foizga oshib, 20,5 million tonnadan ortikni tashkil etdi. 2018 yilning ikki oyi davomida tashuvlar hajmi 2017 yilning shu davriga nisbatan 44 foizga oshgan.

⁴⁸ Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

9.2. O‘zbekiston Respublikasida yuk tashish tizimini rivojlantirish strategiyasi

O‘zbekistonning strategik vazifasi transpit’aviy yuk tashishga doir logistika sxemalarida bog‘lovchi bo‘g‘inga aylanishdan, shu bilan bir vaqtda qo‘shni mamlakatlar bilan yuk tashish bo‘yicha o‘zaro samarali hamkorlikni yo‘lga qo‘yishdan va yuk tashishdan tushadigan daromadlarni eksport tushumlarining eng muhim qismlaridan biriga aylantirishdan iborat. Mamlakatning ichki transport tashish faoliyatining rivojlanishiga salbiy ta’sir ko‘rsayotgan, tranzit salohiyatining rivojlanishini sekinlashtiruvchi hamda transport-tranzit salohiyatini to‘laligicha namayon qilishi uchun to‘sqinlik qilayotgan bir qancha sabablar mavjud.

O‘zbekiston hududida xalqaro transport yo‘laklarining joylashganligi ma’muriy markazlarga bog‘lanadi. Bunday eng yirik markaz Toshkent shahridir. Bunda o‘tkazish punktlari muayyan qismining etarli darajada quvvatga ega emasligi yaqqol ko‘zga tashlanmoqda, bu ularning texnik jihatdan zaif jihozlanganligi, shu jumladan bojxona xizmatida AKTdan foydalanish bilan izohlanadi. Bu vakolatli organlar tomonidan tranzit yuklarni tekshirish tartiblarining cho‘zilib ketishiga, avtotransport vositalarining chegarada bo‘sh turib qolishiga olib kelmoqda. Xalqaro avtomobil yuk tashish hajmlari oshishi munosabati bilan ushbu o‘tkazish punktlarini katta yuk ortilgan avtotransportda kesib o‘tish 5 sutkagacha cho‘zilmoqda, bu esa mamlakat avtomobil yo‘laklarining tranzit jihatidan jalb etuvchanligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda.

Bugungi kunda O‘zbekiston hududi orqali o‘tadigan asosiy transport yo‘laklari zarur infratuzilmaga to‘liq ega emas, istiqbolda xalqaro transport magistrallari maqomini olish imkoniyatiga ega bo‘lgan ayrim uzun yo‘nalishlarda esa infratuzilma endi yaratilmoqda.

Tashqi savdo operatsiyalarini rasmiylashtirish tartib-taomillarining murakkabligi tashish samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Jumladan, eksport qilish va import qilish bilan bog‘liq hujjatlar soni Xitoyda tegishli ravishda 8 ta va 5 tani, Eronda 7 ta va 11 tani, Qozog‘istonda 10 ta va 12 tani, Qirg‘izistonda 9 ta va 10 tani, Rossiyada

9 ta va 11 tani, Tojikistonda 11 ta va 12 tani, O‘zbekistonda 11 ta va 13 tani tashkil etadi⁵. Bundan tashqari, bojxonada tahdidlarni boshqarishni tashkil etish bilan bog‘liq masalalar ham mavjud – bugun ham kirayotganda, ham chiqib ketayotganda yuk va yo‘lovchi oqimining deyarli 100 foizi tekshiruvdan o‘tkazilmoqda. Bu bojxona tartib-taomillariga ketadigan vaqtning cho‘zilishiga hamda eksport qilish, import qilish va tashishning kechiktirilishiga olib kelmoqda.

Yetkazib berish zanjirining tarqoqligi, Yetkazib beruvchidan qabul qiluvchigacha tovarlarni ortish va yuklash bo‘g‘inlarining ortiqchaligi logistika tizimiga xosdir.⁴⁹

Iqtisodiy taraqqiyot vositasi rolini bajarish uchun Respublikamiz transport sektorini jiddiy isloh qilish hamda katta hajmdagi investitsiyalarni parovoz va vagonlarni yangilashga sarflash hamda avtomobil, temir yo‘l va aviatsiya transporti infratuzilmasini rivojlantirish talab etilmoqda.

Transport xizmatlari narxlarining oshish sur‘atlarini pasaytirish uchun quyidagi chora-tadbirlar zarur.

2030 yilga borib avtomobil transporti bo‘yicha yuk tashish hajmlari yiliga o‘rtacha 9,4 foizga yoki umuman 4,6 foizga o‘sishi prognozlaridan kelib chiqqan holda yuk avtomobillari sonini kamida 120 mingta avtomashinaga ko‘paytirish talab etiladi. Har yili safdan chiqayotgan avtomobillarni (5%) almashtirish zarurligini inobatga olgan holda bu 2030 yilgacha har yili qariyb 8 ming avtomobil xarid qilinishini talab qiladi. Yillik investitsiya qariyb 960 mln. dollarni yoki 2030 yilgacha umuman 14,4 mlrd. dollarni tashkil etishi kerak.

Xususiy sektor yuk avtomobillariga investitsiyalar kiritishning bosh manbasi bo‘lishi lozimligi tufayli bu vazifani hal etish quyidagilar orqali yuk avtomobillari saroyini yangilash uchun shart-sharoitlar va rag‘batlantiruvchi omillar yaratishga doir bir qator chora-tadbirlarni ishlab chiqish hamda amalga oshirishni nazarda tutadi.⁵⁰

⁴⁹Хўжаев Ф., Пўлатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

⁵⁰ Кучаров А., Дадабаев К., Бобохўжаев Ф. «Логистика» дарслик Тошкент ТДИУ 2018.

zamonaviy avtotransport vositalarini xarid qilish uchun uzoq muddatli bank kreditlarini berish tizimini takomillashtirish;

mamlakatimizda ishlab chiqarilmaydigan modeldagi yuk avtomobillarini import qilishda olinadigan boj to'lovlarini kamaytirish;

yoqilg'idan samarali foydalanish standartlarini va avtomobillardan ishlangan gazlarni chiqarish standartlarini qattiqashtirish orqali avtomobillar saroyini yangilash uchun normativ bazani takomillashtirish va rag'batlantiruvchi omillarni yaratish.

Umuman olganda, yuk avtomobillari saroyining yangilanishi va ko'p yuk ortilgan avtomobillar ulushining oshirilishi (avtopoezdlarni joriy etish hisobiga yuk ko'tarish qobiliyati oshirilishi) avtomobilda yuk tashish tannarxini 15-28 foizga pasaytirish imkonini beradi. Narxlar pasaytirilganda DAK uchun yuk aylanmasini oshirishga doir omillar yaratilishi:

tariflarni belgilash/indeksatsiyalash prinsiplarini o'zgartirishni va bosqichma-bosqich yangi tarif tizimiga o'tishni, tuzatish koeffitsientlari⁶ sonini kamaytirishni, temir yo'l orqali tashishni har tomondan mablag' bilan ta'minlash turlarini kamaytirishni talab qiladi;

lokomotiv va vagonlariga ega bo'lgan temir yo'l transportida kishlok xujaligi maxsulotlarini tashishga mo'ljallangan xususiy kompaniyalar tashkil etilishi uchun shart-sharoitlar yaratish orqali temir yo'l orqali yuk tashish sohasida raqobat muhitini shakllantirishni talab qiladi.

Transport va logistika tizimining tezkorligi va ishonchliligini oshirish:

avtomobil yo'llari va yo'l bo'yidagi infratuzilmani rivojlantirishni talab qiladi. Hisob-kitoblarga ko'ra, 2030 yilgacha yo'l qurilishiga sarflanadigan sarmoyalar hajmi qariyb 19,3 mlrd. dollarni tashkil etishi kerak;

2030 yilgacha elektr energiya bilan ta'minlangan temir yo'llar ulushini 45 foizga etkazish talab qilinadi. Buning uchun har yili o'rtacha 178 km temir yo'lni elektr energiya bilan ta'minlash zarur, sarmoyalar hajmi esa 5,34 mlrd. dollarni tashkil etishi kerak. 2030 yilgacha lokomotiv va vagonlarni yangilash uchun 1,2 mlrd. dollarlik sarmoyalar sarflash zarur.

Umuman olganda, ushbu investitsiya loyihalarining amalga oshirilishi avtomobil yo'llari bo'ylab harakatlanishning o'rtacha tezligini soatiga 70-80 kilometruga, temir yo'l orqali harakatlanishning o'rtacha tezligini soatiga 70-100 kilometruga etkazish imkonini beradi.

Konteynerda tashilgan yuklarning transportga sarflanadigan to'lovlarini 10 foizga kamaytirish uchun konteynerda tashishni 25-30 foizga oshirish zarur. Buning uchun «Uztemiryulkonteyner» AJ konteynerlari saroyini 5 mingta (40 fut.) konteynerga ko'paytirish zarur, bu esa qariyb 22,5 mln. dollar mablag' kiritishni talab qiladi.⁵¹

Quyidagilar orqali transport-logistika xizmatlari segmentini rivojlantirish uchun mintaqalarda multimodal transport- logistika markazlari tarmog'ini kengaytirish lozim:

yuk tashish, intermodal va multimodal yuk tashish normativ hamda huquqiy bazasini, texnik va texnologik reglamentini hamda standartlarini, logistika markazlarini, transport-ekspeditorlik faoliyatini xalqaro standartlar bilan uyg'unlashtirish;

multimodal tashishlar samarali bo'lishini ta'minlash uchun axborot bazalarini (bojxona, soliq, statistika va boshqa bazalarni) birlashtirish;

bojxona logistika markazlarining milliy tarmog'ini shakllantirish. Ularda transport-logistika operatsiyalari kamida 3 PL darajada bo'lishi lozim.

Mamlakatning transport-tranzit salohiyatini ro'yobga chiqarish uchun transport yo'nalishlarining diversifikatsiyalanishini, imkoniyatlarning samarali ishga solinishini ta'minlash uchun bir qator chora-tadbirlarni amalga oshirish zarur. «O'zbekiston Respublikasida xalqaro avtomobilda yuk tashish to'g'risida» gi va «O'zbekiston Respublikasi hududi bo'ylab yuklarni o'tkazish to'g'risida» gi kabul kilingan qonunlarni xayotga tadbik etish. Ushbu qonunlarda xorijiy davlatlar avtomobil vo sitalarining mamlakatimizga kirishi, mamlakatimizda bo'lishi va undan chiqib ketishi shartlarini tartibga solish hamda engillashtirish uchun avtombilda xalqaro yuk tashish va yuklarni o'tkazish, tranzit yuk

⁵¹ Карриева Й., Неъматов К., Машарипов А. ТИФда транспорт таъминоти. Дарслик. – 2009.

o‘tkazuvchilarning huquqiy maqomi masalalari tartibga solinganli diqqatga sazovor.

7 -jadval

O‘zbekistonning transport tizimini O‘zbekistonni chetlab o‘tayotgan transport yo‘laklari bilan birlashtirishning asosiy yo‘nalishlari

№	O‘zbekistonni chetlab o‘tadigan yo‘nalish	Yo‘nalishlarni birlashtirishga doir loyihalar		
		Nomi	Uzunligi	Qiymati
1	«G‘arbiy Evropa – G‘arbiy Xitoy»	«Toshkent-CHimkent» avtomobil yo‘lini modernizatsiya qilish	150 km	300 mln. doll.
2	«Uzen-Qizilqiya-Bereket-Etrek-Gorgan» Kaspiy dengizi transport yo‘lagi	«O‘zbekiston-Turkmaniston-Eron-Ummon transport yo‘lagi loyahasini amalga oshirish	2800 km	Aniqlanmoqda
3	Turmaniston va Afg‘oniston o‘rtasidagi «Imamnazar-Atamirat-Andxoy-Hirot» temir yo‘li	«O‘zbekiston temir yo‘llari» DAK kuchi bilan «Mozori SHarif - Andxoy» temir yo‘li uchastkasini qurish.	120 km	Qariyb 170 mln. dollar
4	Qashg‘ardan Erongacha Qirg‘iziston, Tojikiston va Afg‘oniston orqali o‘tadigan temir yo‘l hamda avtomobil yo‘li	«O‘zbekiston-Qirg‘iziston-Xitoy» temir yo‘lini qurish loyahasini amalga oshirish uchun asos sifatida elektr energiya bilan ta‘minlangan «Angren-Pap» temir yo‘li liniyasini qurish	150 km	2,7 mlrd. doll.

Yuqoridagi jadvalda aslini olganda, bundan avval ham «Ipak yo‘li» loyihalari doirasida Markaziy Osiyo mintaqasi turli katta davlatlarning e‘tibori ostida bo‘lib keldi. AQSH, Rossiya, Hindiston, Evropa Ittifoqi, Turkiya hududiy hamkorlik loyihalarini o‘rtaga tashlab kelyapti. Biroq bu loyihalar katta infrastruktura loyihalarini ko‘zda tutmagan. Ko‘plari qog‘ozda qolib ketgan desak, mubolaga qilmagan bo‘lamiz.

Xo‘sh, Xitoy hukumati tomonidan o‘rtaga tashlangan bu safargi «Ipak yo‘li» loyahasini biz nega birinchilardan bo‘lib qo‘llab-quvvatladik? Mazkur loyiha quruqlikning qoq o‘rtasida joylashgan O‘zbekiston uchun nimasi bilan jozibali?

Avvalo shuni aytish kerakki, 2013 yilda mazkur tashabbus e‘lon qilinganidan keyin Xitoy o‘zining tashqi investitsiya va savdo aloqalarining hammasini «Bir makon, bir yo‘l» bayrog‘i ostida jamladi. BMBY Xitoyning rasmiy tashqi iqtisodiy siyosati maqomiga ko‘tarildi va hatto yaqinda

o'zgartirilgan XXR konstitutsiyasida ham o'z aksini topdi. Endi O'zbekiston-Xitoy iqtisodiy aloqalarini BMBY tashabbusi doirasida tahlil qilsa ham bo'laveradi.

O'zbekiston 1991 yildan boshlab XXR bilan iqtisodiy aloqalarni yuritib kelyapti. Xitoy O'zbekistonning eng yirik tijoriy hamkorlaridan biri va mana bir necha yildirki, Xitoy O'zbekiston uchun eng yirik xorijiy investor. 2017 yilning o'zida savdo aylanmasi hajmi 5 milliard AQSH dollariga teng kelgan bo'lsa, tomonlar bu hajmni 2020 yilga etib ikki baravar oshirishni ko'zlayapti⁵².

Xitoy shirkatlari yurtimizda katta investitsiya bitimlari tuzishga erishishgan. Masalan gaz va uran qazib olish bo'yicha jami 15 milliard AQSH dollarlik shartnomalar imzolangan. Qo'shma korxonalar soni 700dan ko'p bo'lib, bunda Xitoy investitsiyasi jami 8 milliard AQSH dollaridan [oshdi](#).

O'zbekiston hukumati BMBY loyihasi e'lon qilingan ilk kunlaridanoq uni qo'llab-quvvatlashini bildirgan. Natijada «Ipak yo'li» Iqtisodiy makoni qurilishidagi hamkorlik O'zbek-Xitoy xalqaro aloqalarining asosiy yo'nalishiga [aylandi](#). SHu sababli, Xitoy tashkil etgan ilk global moliya instituti – Osiyo infrastruktura banki va Investitsiya bankida O'zbekiston tashkil etuvchi sifatida qatnashdi va uni faol qo'llab-quvvatladi⁵³.

Prezidentimiz 2017 yil may oyida BMBYning 1-Forumi uchun Pekinga davlat tashrifi bilan bordi va XXRning eng yirik davlat shirkatlari va banklari bilan muzokaralar olib bordi. Natijada jami qiymati 22 milliard AQSH dollarlik 100dan ziyod bitimlarga erishilgandi. Tashrif doirasida taraflar qo'shma deklaratsiya e'lon qilishgan va unda quyidagi muhim masalalar joy olgan:

O'zbekiston va Xitoy o'rtasida 2009 yil 14 oktyabrda imzolangan uzoq muddatli savdo bitimi doirasida O'zbekiston qishloq xo'jaligi mahsulotlarini, tabiiy resurslarini va energiya mahsulotlarini Xitoy bozoriga eksport qilishga tayyor;

⁵² Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

⁵³ Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

tomonlar Xitoy taraqqiyot banki va Xitoy Eksimbanki O‘zbekistondagi turli infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishni qo‘llab-quvvatlaydi;

tomonlar yuqori texnologiyali qo‘shma korxonalarni rag‘batlantirish va tabiiy resurslar bilan bog‘liq bo‘lmagan mahsulotlarni ishlab chiqarishni rag‘batlantirishga yo‘naltirilgan sarmoyaviy hamkorlik to‘g‘risida kelishib oldilar;

tomonlar xalqaro avtomobil transporti bitimi tuzilganini alohida e‘tirof etish bilan birga, o‘rtadagi savdo munosabatlarini mustahkamlash uchun bitim ahamiyatini alohida ta’kidladilar;

tomonlar «O‘zbekiston-Qirg‘iziston-Xitoy» temir yo‘l loyihasi bo‘yicha muzokaralarni tezlashtirish muhimligini [ta’kidladilar](#).⁵⁴

Hamkorlikning amaliy natijasi o‘laroq, BMBY tashabbusining 1-Forumidan uch oy o‘tib, 2017 yilning avgust oyida prezident SHavkat Mirziyoev Osiyo infrastruktura va investitsiya banki rahbari Jin Liqunni Toshkentda qabul qildi. Tomonlar O‘zbekistondagi bir qator loyihalarni amalga oshirish bo‘yicha hamkorlikni muhokama qildilar. 2,7 milliard AQSH dollari miqdoridagi ushbu loyihalarga suv xo‘jaligi ob‘ektlarini modernizatsiya qilish, energetika infratuzilmasini rivojlantirish, zamonaviy avtomobil yo‘llarini qurish, temir yo‘llarni elektrlashtirish, poytaxt metro tarmog‘ini kengaytirish kiradi.

O‘zbekistonning maqsadi nima?

Imtiyozli kreditlardan foydalanish, Xitoy ishbilarmonlik majmualarini ishga tushirish, mahalliy firmalarning ishlab chiqarish salohiyatini oshirish, o‘zbek mahsulotlari uchun muqobil bozorlarni topish – O‘zbekiston hukumatining asosiy [maqsadlari](#). Bundan tashqari, tashqi savdoni rivojlantirish, qo‘shimcha qiymatli o‘zbek mahsulotlarini BMBY loyihasi yoqasida joylashgan mamlakatlarga etkazishda loyiha resurslaridan foydalanish ham maqsad qilingan.

Transport infratuzilmasi bo‘lmagan, dunyo portlariga chiqish uchun kamida ikkita davlatni kesib o‘tishi lozim bo‘lgan O‘zbekiston uchun mazkur loyihada ishtirok etish Evropa Ittifoqi, YAqin SHarq va Xitoy kabi yirik global bozorlarga muvaffaqiyatli integratsiyalashuvga yordam beradi.

⁵⁴ Хўжаев Ф., Пулатхўжаева Д., Боев О. Халқаро логистика. – 2016

BMBYga qo'shilish orqali O'zbekiston hukumati savdo yo'llarini diversifikatsiya qilish imkoniyatini qo'lga kiritishi mumkin. Ayniqsa, «Ipak yo'li» Iqtisodiy makonining uchta trans Evroosiyo iqtisodiy yo'laklari orasida Xitoydan Markaziy Osiyoga, keyin Rossiya orqali Evropaga (Boltiq dengiziga qadar) olib boradigan iqtisodiy yo'lgi va Xitoydan Markaziy Osiyo va G'arbiy Osiyo orqali Fors ko'rfazi va O'rta Er dengizga qadar cho'zilgan yo'llar ahamiyatlidir.

«Bir makon, bir yo'l» tashabbusi doirasida qurilgan Qamchiq tunneli:

1. Infratuzilma. O'zbekiston-Qirg'iziston-Xitoy temir yo'l loyihasi

O'zbekiston Respublikasi 2016 yilda Xitoy Eksimbankidan 455 million AQSH dollari miqdorida infratuzilma kreditini jalb qilgan holda sharqiy O'zbekistonning tog'li qismida 19,2 km uzunlikdagi Kamchiq tunnelini qurishga muvaffaq bo'lgandi. 2016 yil iyunida O'zbekiston va XXR rahbarlari ishtirokida Angren-Pop elektrlashtirilgan temir yo'li va Qamchiq tunnelining ochilish marosimi o'tkazildi. Uni XXRning China Railway Group kompaniyasi amalga oshirgan. Ish bu bilan to'xtamagan, O'zbekiston qo'shni Qirg'iziston bilan birga XXRga «O'zbekiston-Qirg'iziston-Xitoy» temir yo'l loyihasini BMBY doirasida qurish taklifi bilan [chiqdi](#).

Ta'kidlash joizki, ushbu loyiha Xitoy tomonidan emas, balki O'rta Osiyo davlatlari tomonidan, BMBY e'lon qilinishidan oldin taklif [qilingan](#). O'zbekiston-Xitoy o'rtasidagi qo'shma bayonotga ushbu loyiha qo'shilishi Prezident Mirziyoevning diplomatik yutug'i sifatida ko'rilishi mumkin. Biroq Xitoy va sobiq sovet ittifoqi respublikalari temir yo'llari relslari enining turliligi ushbu temir yo'li liniyasi qurilishi 20 yilga kechiktirilishiga sabab bo'lmoqda.

Yuqoridagi loyihalardan tashqari, davlatimiz Osiyo Infratuzilma va investitsiya bankiga o'tgan yili boshida Buxoro-Urganch-Xiva temir yo'li elektrlashtirilishi bo'yicha loyihani moliyalashtirish uchun ariza [topshirgan](#). Loyiha 3 bosqichdan iborat bo'lib, Buxoro-Miskan, Miskan-Urganch va Urganch-Xiva yo'nalishlari uchun jami 340 million AQSH dollari [so'ralgan](#). Agar u amalga ohsa, ushbu shaharlar orasidagi qatnov tezlashadi, turistlar harakati engillashadi va yuk tashish ishlari osonlashadi.

Hozircha ushbu loyihani bank kengashi qachon tasdiqlanishi noma'lumligicha qolmoqda. Bundan tashqari, Xitoy tomonidan o'rtaga tashlangan va O'rta Osiyo davlatlari ham qo'llab-quvvatlagan Xitoy-O'rta Osiyo gaz quvurining 4-liniyasi bo'lgan D-liniyasini qurish so'nggi yillarda ortga surilmoqda. Tojikistonlik do'stlarimiz bu liniyaga katta umid bilan qarashayotgan bo'lsa-da, ba'zi bir noaniq sabablarga ko'ra ushbu katta loyiha amalga oshmay turibdi.

Nima bo'lganida ham, taklif etilayotgan loyihalarimiz iqtisodiy jihatdan o'zini oqlashi, uzoqni ko'zlashi, loyiha amalga oshiriladigan hududlardagi aholi turmush shartini yaxshilashi, barqaror rivojlanishni (sustainable development) yuzaga keltiradigan bo'lishi shart. Yo'qsa loyihalar Afrika o'lkalaridagi kabi ko'pchilik tomonidan ishlatilmaydigan yoki atrofdagi aholi uchun foydasi tegmaydigan infratuzilmadan iborat bo'lib qoladi. Bunday bo'lmasligi uchun xalqimiz, ayniqsa hududlardagi manfaatdor fuqarolarimiz va ekspert-mutaxassislarimiz BMBY loyihalari haqida etarlicha ma'lumotga ega bo'lishlari lozim. Xitoy bilan tuzilayotgan barcha shartnomalar iloji boricha oshkor etilishi, izohlanishi, ekspertizadan o'tkazilib, ommaga taqdim etilishi darkor. SHundagina Xitoy bilan bo'ladigan xalqaro aloqalarimiz o'zini oqlashi, har ikki tomon uchun manfaatli bo'lishi mumkin.

2. Xitoy banklari bizga berayotgan qarzlari

Oxirgi ikki yilda Xitoyning ommaviy banklaridan yurtimiz banklari olgan kreditlar hajmi sezilarli darajada oshdi, bu esa ba'zi akademik doiralarda [tashvish uyg'otdi](#). 2018 yil aprel va iyun oylari orasida O'zbekistonning bir qator banklari Xitoy banklari bilan «ramochniy» bitim tuzib, 1 mlrd. AQSH dollaridan ortiq kredit shartnomalar imzolandi va moliyalashtirishning katta qismini SINOSURE (Xitoyning eksport kreditlarini sug'urtalash korporatsiyasi) sug'urtasi bilan qoplandi. O'zbekiston banklari ushbu hamkorlik doirasida bundan keyin 3 yildan 10 yilgacha bo'lgan muddatga kredit mablag'lari olishlari mumkin. Har bir loyiha uchun yakuniy shartlar alohida belgilanadigan bo'ldi. Ushbu kredit liniyalari Xitoy pudratchilari tomonidan texnologik uskunalari va xizmatlarni moliyalashtirishga yo'naltiriladi. Bundan tashqari, «Ipak yo'li» Fondi O'zbekistonning qadimiy

shaharlarida qurilishga oid bir qator loyihalarni faol rag'batlantirishni maqsad qilgan.

Ko'ryapmizki, davlatimizning XXR va uning ommaviy banklaridan tashqi qarzlari xavotirlanadigan darajada katta emas. SHunday bo'lsada, qarz miqdori yil sayin ortib boryapti. Bunday vaziyatda, avvalambor, qo'shni Qirg'iziston va Tojikiston respublikalaridagi holat bizga o'rnak bo'lishi, tashqi qarzlارimiz diversifikatsiya qilinishi lozim, toki XXRga haddan ortiq bog'lanib qolmaylik.

Nafaqat Xitoydan, balki har qanday moliyaviy institutlardan katta qarzlarni olishda ehtiyotkorona yondashish lozim. Men tanish bo'lgan ma'lumotlarga ko'ra, davlatimiz Osiyo taraqqiyot banki, Jahon banki, Evropa taraqqiyot va tiklanish banklaridan qarz olishda multi-vektor siyosat yuritayotgani uchun hozircha katta xavotirga o'rin yo'q.⁵⁵

Prezident SHavkat Mirziyoev vaqtinchalik prezident vazifasini bajarishga kirishish paytidagi Oliy Majlis qo'shma palatalari majlisidagi nutqida alohida [ta'kidlaganidek](#), «CHetdan qarz olish bo'yicha konservativ yondashuv siyosatini davom ettirish, davlatning tashqi qarzi haddan ziyod oshib ketishiga yo'l qo'ymaslik muhim ahamiyat kasb etadi». Tashqi qarzimiz, ayniqsa davlat himoyasi ostida olinadigan suveren qarzlar yalpi milliy mahsulotimizning 30 foizidan oshmasligiga jiddiy ahamiyat bersak, foydadan xoli bo'lmaydi.

3. O'zbekiston va Xitoy manfaatlarining ba'zida mos kelmasligi

Ochiq tan olish kerak – tomonlarning ustuvor yo'nalishlarda manfaatlarini o'zaro mos kelmasligi holatlari ham kuzatiladi. Xitoy O'rta Osiyodagi qo'shnilariga infratuzilma loyihalarini eksport qilishga yo'nalgan, mahsulotlarni ishlab-chiqarishni esa o'zida qoldirishni afzal [biladi](#). Xususan, sanoat markazi sifatida SHinjon viloyatini rivojlantirishga harakat qilmoqda. O'rta Osiyo mamlakatlari, shu jumladan, O'zbekiston o'z hududlarida ishlab chiqarish komplekslarini qurishni istaydi.

⁵⁵ Ахрарова Д.А., Замонавий жаҳон бозорида логистик хизматларнинг ривожланиш тенденциялари. – Т.: ТДИУ, 2015.

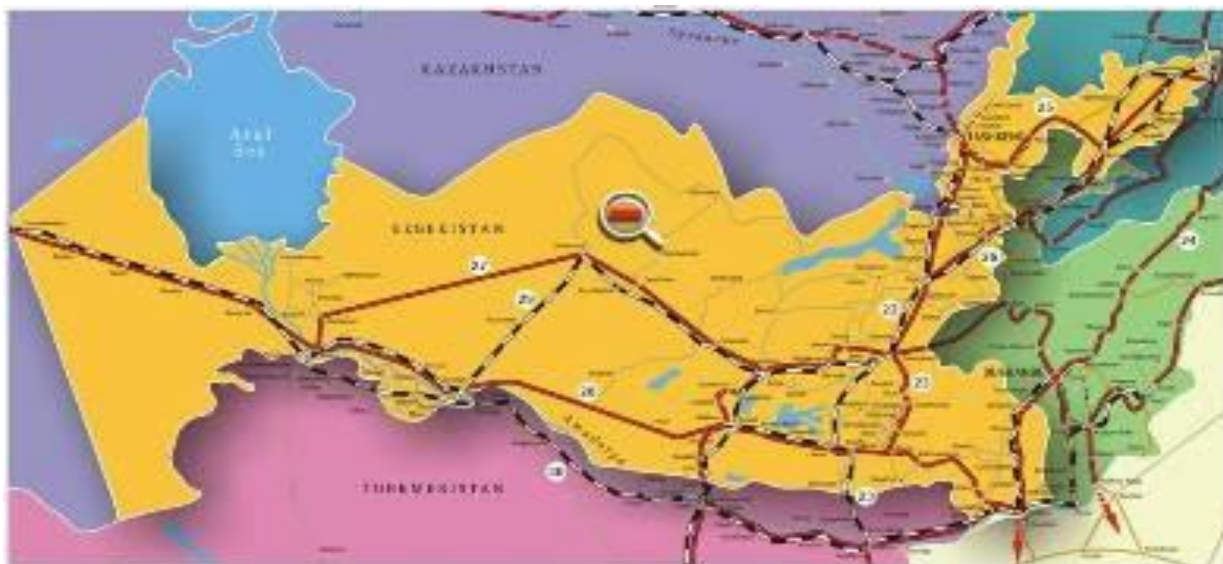
O'zbekistonning BMBY bo'yicha holati qo'shni mamlakatlardagidan farq qiladi. Agar Turkmaniston va Qozog'iston uchun Xitoydan kelgan to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarning katta qismi uglevodorodlar bilan bog'liq bo'lsa, ishsizlik darajasi yuqori bo'lgan, 33 millionlik davlatimiz esa:

sanoat hududlarini faollashtirishga intilmoqda;

Xitoy kompaniyalarining mahalliyliklarini qo'llab-quvvatlash orqali xitoylik tadbirkorlarni O'zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishga va mahalliy aholini ish bilan ta'minlashga undayapti;

xitoylik sayyohlarni jalb qilishni o'ylayapti; prezident SHavkat Mirziyoev SHanxay hamkorlik tashkilotining (SHHT) 17-yig'ilishida ushbu tashkilotning Turizm universitetini O'zbekistonda tashkil etishni taklif etgani va buning amalga oshgani bunga dalil.

Yuqorida aytilganlarning barchasi O'zbekiston hukumati Xitoy bilan savdo va xizmat ko'rsatish sohalarini erkinlashtirgandan ko'ra, to'g'ridan-to'g'ri Xitoy investitsiyasini olishni afzal ko'rayotgani va nazarimda, shu bois Xitoy bilan yaqin orada chuqurlashtirilgan erkin savdo bitimini imzolamasligini bildiradi.



9.3. Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari

Bojxona chegarasi orqali olib o'tiladigan tovarlar va transport vositalari bojxona nazoratidan hamda bojxona rasmiylashtiruvidan o'tkazilishi kerak. Bojxona nazorati O'zbekiston Respublikasining qonun hujjatlari va xalqaro shartnomalariga rioya etilishini ta'minlash uchun bojxona organlari tomonidan amalga oshiriladigan, shu jumladan xavfni boshqarish tizimi qo'llanilgan holda amalga oshiriladigan chora-tadbirlar majmuidan iboratdir.

Bojxona chegarasidan olib o'tiladigan tovarlar va transport vositalari ustidan bojxona nazoratini ta'minlash uchun bojxona organlarining mansabdor shaxslari tomonidan o'tkaziladigan bojxona operatsiyalari majmui bojxona rasmiylashtiruvi hisoblanadi. Bojxona nazorati va bojxona rasmiylashtiruvi amalga oshirilayotganda bojxona organlari hamda ularning mansabdor shaxslari qonun hujjatlarida nazarda tutilmagan taqiqlar va cheklovlarni belgilashga haqli emas.

Bojxona organi bojxona nazoratini o'tkazish uchun:

nazorat qilinishi bojxona organlari zimmasiga yuklatilgan faoliyatni amalga oshiruvchi vakolatli shaxslardan va boshqa shaxslardan bojxona nazoratini o'tkazish uchun zarur hujjatlar va ma'lumotlarni;

tadbirkorlik faoliyati sub'ektlarini davlat ro'yxatidan o'tkazishni amalga oshiruvchi organlardan va boshqa organlardan bojxona nazoratini o'tkazish uchun zarur hujjatlar va ma'lumotlarni talab qilib olish huquqiga ega.

Hujjatlar va ma'lumotlarni taqdim etish to'g'risida so'rov yo'llangan, ushbu moddaning birinchi qismida ko'rsatib o'tilgan shaxslar va organlar ushbu hujjatlar va ma'lumotlarni bojxona organiga mumkin qadar qisqa muddatlarda yuborishi shart. Bojxona deklaratsiyasi hamda bojxona nazoratini o'tkazish uchun zarur bo'lgan boshqa hujjatlar tovarlar bojxona nazorati ostida turgan tovar maqomini yo'qotgan yildan keyingi yildan e'tiboran uch yil davomida saqlanadi.

Bojxona nazoratining shakllari quyidagilardan iborat:

hujjatlar va ma'lumotlarni tekshirish;

og'zaki so'rov;

axborot olish;

bojxona ko'zdan kechiruvi;

tovarlarning tamg'alanganligini tekshirish;

bojxona ko'rigi;

shaxsiy ko'rik;

bojxona identifikatsiyalashi;

bojxona kuzatuv;

binolar va hududlarni tekshirish;

tovarlarni va transport vositalarini hisobga olish, ularni hisobga olish tizimini tekshirish hamda ushbu tovarlarni va transport vositalarini inventarizatsiya qilish;

tovarlar chiqarib yuborilganidan keyingi bojxona nazorati.

Bojxona rasmiylashtiruvini bojxona organiga tovarlar va (yoki) transport vositalari xususida hujjatlar taqdim etilgan paytdan, ushbu Kodeksning 162-moddasida nazarda tutilgan hollarda esa, og'zaki ma'lum qilingan yoxud jismoniy shaxsning bojxona rasmiylashtiruvini amalga oshirish niyatidan dalolat beruvchi boshqa harakatlar bajarilgan paytdan e'tiboran boshlanadi. Bojxona rasmiylashtiruvini bojxona organi va deklarant yoxud vakolatli shaxs o'rtasidagi tovarlarni bojxona rejimiga joylashtirish va (yoki) bojxona rejimining amal qilishini tugallash, bojxona to'lovlarini hisoblab chiqarish va to'lash yoxud ushbu Kodeksda nazarda tutilgan boshqa harakatlarni bajarish bilan bog'liq bo'lgan munosabatlar tartibga solinganidan keyin tugallanadi.

Bojxona chegarasi orqali olib o'tilayotgan tovarlarning va (yoki) transport vositalarining bojxona rasmiylashtiruvini:

qonun hujjatlarida nazarda tutilgan hollarda veterinariya, fitosanitariya nazorati, ekologik nazorat va boshqa turdagi davlat nazorati amalga oshirilganidan keyin;

agar ruxsat etish xususiyatiga ega hujjatlarni olish qonun hujjatlarida nazarda tutilgan bo'lsa, mazkur hujjatlarning mavjudligi tasdiqlanganidan keyin tugallanadi.

Tovarlarning va (yoki) transport vositalarining bojxona rasmiylashtiruvi hamda taqdim etilgan hujjatlarni tekshirish bojxona deklaratsiyasi qabul qilingan va barcha zarur hujjatlar hamda ma'lumotlar taqdim etilgan kundan e'tiboran uch ish kuni ichida bojxona organi tomonidan amalga oshiriladi. Bu muddat boshqa davlat organlari tomonidan tovarlar va (yoki) transport vositalari yuzasidan nazoratni amalga oshirish uchun zarur bo'lgan vaqtni o'z ichiga olmaydi.

Transport tashuvlari haqidagi bilimlar "Logistika" fanining asosiy tarkibiy qismiga kiradi, logistika so'zi grekcha "logistike" so'zidan olingan bo'lib, "hisoblash, idrok etish mahorati" degan ma'noni bildiradi. Amaliy logistikaning yuzaga kelish tarixi juda qadim davrlarga borib taqalib, Rim imperiyasida "logist"lar oziq-ovqat mahsulotlarini tarqatish bilan shug'ullanganlar. SHuni ta'kidlab o'tish joizki, bizning yurtimiz, tarixan Osiyo va Evropani birlashtirgan – Buyuk Ipak Yo'li orqali amalga oshirilgan xalqaro savdoda eng muhim markazlaridan biri bo'lib, bu yo'l orqali karvonlarda davlat ahamiyatiga ega bo'lgan yuklar tashuvi amalga oshirilgan.

Bugungi kunda nazariyotchilar va amaliyotchilar logistikaning bir qancha turlarini farqlaydilar: ta'minot logistikasi, ishlab chiqarish logistikasi, marketing logistikasi, taqsimot logistikasi, transport logistikasi va hokazolar. Xalqaro iqtisodiy globalizatsiya sharoitida transport logistikasi birlamchi ahamiyatga sazovor bo'ldi. Kommunikatsiyaning ushbu turi davlatlar iqtisodiyotining va jahon hamjamiyatining strukturaviy-texnologik qismiga aylanib borib, transport tashuvlarini samarali va yuqori sifatli tashkil etilishiga birinchi darajadagi vazifa sifatida qaralmoqda. Xalqaro logistik tizimlarda optimallashtirish printsipiga asoslanib, transportning har xil turlaridan foydalaniladi.

Bugungi kunda transport logistikasi quyidagi vazifalarni bajaradi:

- ✓ transport vositalari turini tanlash;
- ✓ transport vositalari ko'rinishini tanlash;

- ✓ transport tashuvi jarayonini ishlab chiqarish va omborda saqlash jarayonlari bilan birgalikda rejalashtirish;
- ✓ aralash transport tashuvlarida turli transport vositalari orqali tashuvni rejalashtirish;
- ✓ transport-ombor jarayonining texnologik yaxlitligini ta'minlash;
- ✓ etkazib berishning ratsional marshrutini aniqlash.

Tayyor mahsulot realizatsiyasida korxonada mahsulotni etkazib berish bilan bog'liq masalalar to'plamiga duch keladi. Birinchi o'rinda, bu transport turini, tashuvni tashkillash usullarini tanlash bilan bog'liq masalalardir. Ratsional transport vositasini tanlashda tashiladigan yuk xususiyatlari va bir qancha boshqa talablarga e'tibor beriladi. Transport logistikasining rivojlanishi oboruvchi, qabul qiluvchi va transport korxonasi umumiy foydasiga hal bo'lib, kompleks transport-texnologik tizimlari tashkil etishga asoslanishi lozim.

Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport tashuvlari bilan bog'liq operatsiyalar tashqi savdo bitimlarini ham boshlang'ich, ham yakunlovchi qismi bo'lib xizmat qiladi. Bunda transport tashuvi nafaqat savdo-sotiq bitimini amalga oshiradi, balki tovarning bitimdagi narxiga ham katta ta'sir qiladi. Korxonaning hatto yuqori sifatli eksportga mo'ljallangan mahsulot chiqarishga qaratilgan barcha urinishlari transport tashuvini amalga oshirishdagi kachiliklar va xatolar tufayli zoe ketishi mumkin. Tashqi iqtisodiy faoliyatni amalga oshirishda transport tashuvi jarayonining ishtirokchilari murakkab munosabatlarga kirishadilar. Bu munosabatlarning mexanizmlari iqtisodiy va siyosiy omillar, xalqaro huquq va tijorat normalari, aktlar va am'nalalar asosida shakllanadi. Bunday sharoitda yuk egasiga xalqaro bozorlar, mijozlar joylashishi, alohida davlatlar siyosati va xalqaro tashkilotlar ta'siri ostida shakllanadigan transport tashuvlari holatiga moslashish tobora qiyinlashib bormoqda. Bugungi kunda professional bilimlarga ega bo'lish, turli davlatlarning qonunchiligi, xalqaro konventsiyalar, transport vositalarining texnik-iqtisodiy xususiyatlarini bilish, yuklarni qayta ortish, transport va vositachilik bozori haqida keng ma'lumotlarga ega bo'lish tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda. Transport

xizmatlarining mahsuloti tovarlarni ishlab chiqaruvchidan iste'molchiga etkazib berish jarayonidir. Transport xizmatlari boshqa xizmatlar kabi o'z xususiyatlariga ega:

1.Transport xizmatlari yangi mahsulot ishlab chiqarmaydi, biroq ishlab chiqarish jarayonining uzluksizligini ta'minlaydi. Mahsulotlarni ishlab chiqarish joyidan istemolchiga etkazib berish transport xizmatlari yaratadigan iste'mol qiymatini tashkil etadi.

2.Transport xizmatlarining realizatsiyasi, transport tashuvlaridan tashqarida saqlab yoki amalga oshirilib bo'lmaydigan foydali natijada namoyon bo'ladi. Ya'ni, transport xizmatlarining yaratilishi va iste'mol qilinishi davri bir vaqtga to'g'ri keladi.

3.Transport tashuvlari xalqaro tovar aylanmasida alohida o'rin tutadi. Bir tomondan, u xalqaro mehnat taqsimotini va xalqaro aloqalarni asosini tashkil etadi, boshqa tomondan, transport sanoati jahon bozorida o'z xizmatlarining eksport qiluvchisi bo'lib ishtirok etadi.

4.TIFda amalga oshiriladigan transport xizmatlariga bozor iqtisodiyoti taraqqiyotini tavsiflovchi barcha omillar ta'sir ko'rsatadi. Eng avvalo, bu omillarga mahsulotlarga bo'lgan talab va taklifning o'zgarishi, neft bahosining, valyuta narxlarining o'zgarishlari, davlatning TIFga aralashish darajasi, turli davlatlarning iqtisodiy va siyosiy munosabatlari holatini kiritish mumkin.

Nazorat savollari:

- 1.Transport xizmatlari deganda nima tushinasiz?
2. O'zbekiston Respublikasi TIF ning asosiy tashkil etuvchilari nimalar?
3. O'zbekiston Respublikasining TIS asosiy yo'nalishlari nimalardan iborat?
4. Nima uchun tashqi iqtisodiy faoliyat tartibga solishga muxtoj?
5. Xalqaro yo'nalishlarda yuk tashuvchilari qanday minimum bilimlarga ega bo'lishlari lozim?

6. Xalqaro yo'nalishlarda tashilayotgan tovar moddiy boyliklari va transport vositalarida qanday xujjatlar bo'lishi lozim?

7. Bojxona organi bojxona maqsadlari uchun qanday xujjatlar talab qilishga haqli?

8. Bojxona organi masabdor shaxsi bojxona chegaralari orqali olib o'tilayotgan tovarlardan qanday bojxona to'lovlari undirishlari mumkin?

9. Bojxona chegaralari orqali olib o'tilayotgan tovar moddiy boyliklari va transport vositalarini rasmiylashtirish tartibi qanday?

10. Eksport import tovarlaridan soliqlar undiriladimi, agar undirilsa qanday?

X-BOB. Xalqaro yuk tashuvlarini tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning o'рни

Reja:

10.1.Xalqaro yuk tashuvlarini tartibga solishda BMT doirasida qabul qilingan kelishuvlar.

10.2.Turli transport vositalarida tashishga oid xalqaro huquqiy hujjatlar.

10.1.Xalqaro yuk tashuvlarini tartibga solishda BMT doirasida qabul qilingan kelishuvlar

Tarixan xalqaro transport huquqi savdo aylanmasi anʼanalaridan kelib chiqib shakllangan. Xalqaro transport huquqi, eng avvalo, suv yo'llaridagi tashuvlar uchun ishlab chiqilgan. Hozirgi kunda xalqaro transport huquqi konvetsion tusga ega bo'lib, xalqaro savdo huquqi bilan chamcharchas bog'langan. Xalqaro miqyosda transport faoliyatini tartibga solish ikki turdagi konvetsiyalar yordamida amalga oshiriladi:

1. Birinchidan, cheklangan sonli davlatlar orasida tuzilgan lokal darajadagi konvetsiyalar (masalan, ikki tomonlama konvetsiyalar, MDH davlatlari orasidagi konvetsiyalar va hokazo.)
2. Ikkinchidan, global ahamiyatga ega bo'lgan, xalqaro tashkilotlar, eng avvalo BMT rahnamoligida tuziladigan konvetsiyalar. Bunday konvetsiyalar ta'sir doirasi qatnashchilarning katta doirasini (deyarli barcha davlatlarni) o'z ichiga oladi.

Xalqaro transport huquqini ishlab chiqadigan eng kuchli tashkilot – bu BMTdir. BMT qoshida beshta mintaqaviy komissiyalar faoliyat olib boradi. Xalqaro ransport sohasidagi muammolar turli xalqaro tashkilotlar tomonidan hal etiladi. Ularga BMTning Savdo va rivojlanish bo'yichaKonferentsiyasi (YUNKTAD), Evropa Iqtisodiy Komissiyasi (EEK)dagi ichki transport qo'mitasi, BMTning Xalqaro savdo huquqi bo'yicha komissiya (YUNSITRAL) lari kiradi. Bugungi kungacha BMT boshchiligida transportga oid 50 dan ortiq konvetsiyalar, kelishuvlar va protokollar ishlab chiqilgan. Bu huquqiy hujjatlar yo'l harakati va

belgilari borasidagi munosabatlar, transport vositalarining xarakteristikalari, tashuvlarni tashkil etish, tashuvlarni amalga oshirishdagi hujjatlashtirish, transport infrastrukturasi, xavfli yuklarni tashish, ichki kema qatnovlari, tez eskiradigan yuklarni tashish va boshqalardagi munosabatlarni tartibga soladi.

Turli davlatlarning qonunchiligi va savdo sohasidagi anʼanalarining har xilligi tufayli barcha portlarda yukka javobgarlik, hujjatlashtirish, sugʻurta qilish turlicha boʻladi. Ana shu munosabatlarni unifikatsiyalash uchun 1936 yili birinchi bor xalqaro savdodagi tijorat terminlarining maʼnosi toʻgʻrisida toʻplam nashr etilgan. Xalqaro tijorat terminlarining zamonaviy nashri “Inkoterms-2010” boʻlib, ingliz va frantsuz tillarida chop etilgan va 2010 yildan buyon amal qiladi. Transport sohasidagi xalqaro kelishuvlar quyidagi turdagi huquqiy, tashkiliy, texnik va tijorat masalalarini qamrab oladi:

- alohida turdagi transport faoliyatining umumiy printsiplari;
- xalqaro tashish vositalarini tashkillash;
- yoʻlovchilar va yuklarni tashishning tijorat shartlari;
- yuklarni tashishga tariflar, fraxt stavkalari;
- davlatlararo transport aloqalarini rivojlantirish;
- maʼlum rejimdagi yuklarni qayta ortish, saqlash va tashish shartlari;
- xalqaro tashuvlarda yuk egalarining egalik huquqlarini himoya qilish masalalari;
- atrof-muhitni ifloslantirishning oldini olish.

SHuni alohida taʼkidlash joizki, turli xil transport turlari boʻyicha xalqaro tashkilotlar tuzilgan va faol ishlamoqda. Temir yoʻl transportida Temir yoʻllar hamkorligi tashkiloti *(TYHM), YUk vagonlarining umumiy parki (YUUP), TYHM qoshidagi transport huquqi boʻyicha doimiy guruh, Xalqaro temir yoʻllarining markaziy byurosi va boshqalar. Avtomobil transporti boʻyicha

nodavlat tashkiloti – Avtomobil transportining xalqaro birlashmasi (IRU). Havo transporti bo'yicha fuqaro aviatsiyasi masalalari bo'yicha (IKAO) va shuningdek, nodavlat tashkilot – Havo transportining xalqaro assotsiatsiyasi (IATA) faoliyat ko'rsatadi.

Dengiz transportida Hukumatlararo dengiz tashkiloti, Boltiq xalqaro dengiz konvensiyasi, Xalqaro dengiz qo'mitasi, Kema egalarining xalqaro assotsiatsiyasi mavjud. YUklarning transport ekspeditsiyasi bo'yicha Ekspeditorlar assotsiatsiyasining xalqaro federatsiyasi (FIATA) tashkil etilgan.

10.2.Turli transport vositalarida tashishga oid xalqaro huquqiy hujjatlar

Quyida turli transport turlari bo'yicha asosiy konvensiyalar haqida qisqacha ma'lumot keltirilgan.

Xalqaro dengiz yo'llari. Dengiz tashuvlari bitimi ishtirokchilari orasidagi munosabatlar va konosamentning huquqiy statusini belgilovchi asosiy xalqaro kelishuv – 1924 yilda qabul qilingan Konosamentning bir qancha qoidalarini unifikatsiyalash to'g'risidagi Bryussel konvetsiyasidir (Gaaga qoidalari). 1968 yili Bryussel protokoli bilan bu konvensiyaga bir qancha o'zgartirishlar kiritilgan. Hozirgi vaqtda Bryussel konvensiyasida 70 dan ortiq davlatlar ishtirok etadi. 1924 yilda qabul qilingan Bryussel konvensiyasi ustida rivojlanayotgan davlatlar tanqidlari natijasida 1978 yili BMT tomonidan YUklarni dengiz tashuvlari to'g'risida “Gamburg qoidalari” nomi bilan mashhur konvensiya qabul qilindi. Bu konvensiya xalqaro dengiz tashuvlari amaliyotiga katta ta'sir ko'rsatadi.

Yo'lovchilar va bagajning dengiz tashuvlari, dastlab ,1961 yilda qabul qilingan Yo'lovchilar dengiz tashuvidagi ba'zi qoidalarni unifikatsiyalash to'g'risidagi xalqaro konvensiyaga asosan tartibga solingan. Keyinchalik, 1987 yili yo'lovchilarni, ularning bagajini, transport vositalari va qo'l yukini dengiz tashuvlari to'g'risida yangi konvensiya (Afina konvensiyasi) joriy etildi.

Xalqaro daryo yo'llari. Dunay daryosida xalqaro tashuvlarni tartibga solish bo'yicha masalalar to'plami, dunaybo'yi davlatlari orasida tuzilgan Bratislava kelishuvlari asosida amalga oshiriladi. Bu kelishuvlardan birinchisi 1955 yilda Bolgariya, Vengriya, Ruminiya, Sobiq Ittifoq va CHexoslavakiya davlatlari orasida tuzilgan. Mazkur kelishuvga 1966 yili YUgoslaviya, 1968 yili Avstriya va Germaniya davlatlari qo'shildilar.

Xalqaro temir yo'llari. Temir yo'l tashuvlari bo'yicha eng universal ko'p tomonli kelishuvlardan biri YUk tashuvlari to'g'risidagi va yo'lovchilartashuvlari to'g'risidagi Bern konventsiyalaridir. Bern konventsiyasining bugungi kunda 1980 yildagi tahriri (KOTIF) amal qilib, unda ko'plab Evropa va qator Osiyo va Afrika davlatlari ishtirok etadi.

Xalqaro havo yo'llari. Havo transporti bo'yicha xalqaro kelishuvlar qatoriga 1929 yilda Varshavada imzolangan va keyinchalik Gaaga bayoninomasi (1955 yil), Gvatemala (1971 yil) va Monreal (1975 yil) bayonnomalari bilan tahrir etilgan "Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi konventsiyaga va xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi 1929 yilgi konventsiyaga tuzatishlar kiritish to'g'risida 1955 yilda Gaagada imzolangan bayonnoma" kiradi. Ko'rsatilgan bayonnomaga O'zbekiston Respublikasi 1995 yil 6 mayda qo'shilgan. Varshava konventsiyasi muntazam havo tashuvlarida qo'llaniladi. Nomuntazam (charter) havo tashuvlarining huquqiy asosi 1961 yilda tuzilgan Gvadalaxara konventsiyasiga asosan belgilanadi.

Xalqaro avtomobil transporti. Bu transport turi tashuvlari avtomobil transporti da xalqaro yuk tashuvlari konventsiyasi (1961 yil) va Xavfli yuklarni avtomobil tashuvlari to'g'risidagi Evropa xalqaro kelishuvlari (1968 yil) asosida tartibga solinadi. Bu kelishuvlarda juda ko'p mamlakatlar ishtirok etadi. Xalqaro avtomobil tashuvlarida bojxona jarayonlarini Evropa davlatlari miqyosida soddalashtirish maqsadida 1959 yili Xalqaro yuk tashuvlarini xalqaro yo'l tashuvi

kitobchasining qo'llanishi to'g'risidagi bojxona konventsiyasi tuzilgan. 1975 yili bu konventsiyaning yangi tahriri qabul qilingan.

Xalqaro aralash yo'llar. 1970 yillarda bir qancha tashkilotlar to'g'ridan-to'g'ri aralash tashuvlar to'g'risida kelishuv loyihasini tayyorlash ustida ish olib borilgan. Natijada, 1980 yili BMTning YUklarni aralash tashuvlari to'g'risidagi xalqaro konventsiyasi qabul qilindi.

Nazorat uchun savollar:

1. Xalqaro transport tashuvlari tushunchasi?
2. Xalqaro transport tashuvlari va unda bojxona organlarining asosiy vazifalari nimalardan iborat?
3. Xalqaro yuklarni tashish bo'yicha jahon tajribasi va xalkaro transport tashuvlarida transport vositasini tanlash yo'llari?
4. Xalqaro Konventsiya deganda nima tushunasiz?
5. 1970 yillarda aralash yullar tashuvlari konventsiyasi to'g'risida gapiring?
6. Xavfli yuklarni tashish to'g'risida 1961 yilda qabul qilingan kelishuv to'g'risida gapiring?
7. 1929 yilda imzolangan Vrshava bayonnomasi nima?
8. 1975 yilda imzolangan KOTIF Konventsiyasi nima?
9. 1987 yilda qabul qilingan Afina Konventsiyasi to'g'risida gapiring?

XI-BOB. Butunjahon bojxona tashkilotining jahon savdosining rivojlantirishidagi o'рни

Reja:

11.1.TIFni tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'рни.

11.2.Butunjahon bojxona tashkilotining tashkil etilish tarixi.

11.3.O'zbekiston va xalqaro tashkilotlar: bojxona sohasida hamkorlik.

11.1.TIFni tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'рни

O'zbekiston Respublikasi Mustaqillikning ilk kunlaridan boshlab, o'z milliy manfaatlaridan, ichki va xalqaro iqtisodiyotdagi muayyan sharoitlardan kelib chiqib, xalqaro savdo va moliya tashkilotlari tamoyillari va qoidalariga asoslangan ochiq iqtisodiyot modelini tanladi. Chunki jahon bozorlari uchun ochiq bo'lgan iqtisodiyotni shakllantirishni nazarda tutgan TIFni rivojlantirish O'zbekiston davlat Mustaqilligining kafolatlaridan biri va uning xalq xo'jaligini barqarorlashtirish omilidir.

Har bir mamlakat yoki mamlakatlar misolidagi erkin savdo siyosatining proteksionistik savdo siyosatiga nisbatan afzalliklari shu mamlakatlarning iqtisodiy rivojlanganlik darajasi bilan bevosita bog'liqdir. Xalqaro savdo va moliya tashkilotlari tamoyillari va qoidalariga asoslangan erkin savdo siyosati afzalliklaridan TIFni tashkil etish va boshqarishda foydalanishni belgilab olgan, o'tish iqtisodiyotini boshidan kechirayotgan mamlakatlar kabi, O'zbekiston Respublikasi ham bozor iqtisodiyotiga o'tish sharoitiga mos bojxona siyosatini tanladi.

TIF siyosatining ajralmas qismi bo'lgan bojxona siyosati har doim u yoki ushbu davlatning real manfaatlaridan kelib chiqqan holda shakllanadi. Zamonaviy boj tarifi orqali tartibga solishning xalqaro amaliyotida, importni bojxona bojlariga tortish va mamlakat iqtisodiyotini rivojlanganlik darajalari o'rtasida ma'lum bir bog'liqlik mavjuddir. Ushbu bog'liqlik teskari proportsional ko'rinishga ega, ya'ni davlatning iqtisodiyoti qanchalik rivojlangan bo'lsa, tarif stavkalari shunchalik past bo'ladi, chunki yuqori rivojlangan davlatlarda sanoat korxonalarini etarli darajadagi raqobatbardosh mahsulotlarni ishlab chiqaradi va ichki bozorni, ba'zi

bir istisno holatlardan tashqari, chet el raqobatidan himoya qilish zarurati tug'ilmaydi.

O'zbekiston Respublikasida bojxona siyosatining asosiy vositalaridan bo'lgan bojxona to'lovlaridan foydalanish samaradorligini oshirish yo'llarini belgilashda boj tarifini qo'llash bo'yicha rivojlangan va rivojlanayotgan mamlakatlar tajribasini o'rganish katta ahamiyatga egadir. Mustaqil O'zbekiston Respublikasi jahon bozorida o'z o'rnini egallashi va undagi mavqeini kengaytirishi uchun maqbul darajadagi proteksionizm va erkin savdo siyosatini olib borishi zarur, shular asosida davlat o'zining fiskal siyosatini shakllantirish, ichki ishlab chiqaruvchilarni va ichki bozorni chet el raqobatchilaridan himoya qilish uchun bir qancha mutasaddi vazirliklar va milliy bojxona xizmati oldiga O'zbekiston Respublika bojxona tarifini ishlab chiqish vazifasini qo'ydi.

Bojxona tarifi loyihasini ishlab chiqishda savdo-iqtisodiy munosabatlarni erkinlashtirish, teng huquqli va o'zaro foydali hamkorlik aloqalarini kengaytirish, raqobat va hamkorlik o'rtasidagi haqiqiy muvozanatni ta'minlash, zamonaviy texnika va texnologiyalarni respublikaga olib kirish, xorijiy investorlarga va O'zbekiston Respublikasi bilan savdo-iqtisodiy bitimlarni tuzgan mamlakatlarga qulay savdo rejimini taklif etish printsiplariga katta e'tibor berildi.

1997 yilda Respublika Oliy Majlisi tomonidan, rivojlangan mamlakatlarning boj tarifi tizimini takomillashtirishga oid tajribalaridan foydalangan, hamda UJSTning asosiy tamoyillari va qoidalarini maksimal tarzda inobatga olgan holda, «Bojxona kodeksi» va «Boj tarifi to'g'risida» gi qonunlar qabul qilindi.

Bugungi kunda mamlakatimiz iqtisodiyotining yuqori darajada barqaror o'sishini, makroiqtisodiy mutanosiblikni ta'minlashda, ishlab chiqarishni rivojlantirish, davlat byudjetini to'ldirish, mahalliy ishlab chiqaruvchilarni xorij raqobatchilaridan himoya qilishda to'g'ri tanlangan boj tarifi tizimi hamda bojxona to'lovlarining ahamiyati kattadir. O'zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining, jumladan, tashqi savdosining jadal rivojlanishida bojxona siyosatining tutgan o'rnini beqiyosdir. Bojxona siyosati davlat tashqi va ichki siyosatining tarkibiy qismi

hisoblanib, xalqaro savdoda eksport va import hajmini o'zgartirish, mamlakatning xalqaro mehnat taqsimotiga qo'shilishi darajasi va usullarini o'zgartirish yo'li bilan ma'lum bir ustunliklarga erishishni nazarda tutadi. O'zbekiston Respublikasida hozirda amal qilayotgan import tarifi, rivojlangan mamlakatlar boj tarifi singari, qator funktsiyalarni bajarib kelmoqda. YA'ni:

- milliy ishlab chiqaruvchilarni chet el raqobatidan himoya qilish;
- davlat byudjetiga daromadlar tushirish; mamlakatning savdo va to'lov operatsiyalarini muvozanatlashtirish;
- boshqa mamlakatlar bilan savdo aloqalarini tartibga solish;
- eksportning rivojlanishiga ko'maklashish; bojxona nazoratini muvofiqlashtirish;
- mamlakatning jahon iqtisodiyotiga samarali integratsiyalashuvi uchun sharoitlar yaratish. Ushbu vazifalar milliy iqtisodiyotimizning jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuvida muhim dastak bo'lmoqda.

Bojxona to'lovlarining proteksionistik, rag'batlantiruvchi funktsiyalarini import tovarlari guruhleri bo'yicha tabaqalashtirish milliy tovarlarimizning ham ichki, ham tashqi bozorlardagi raqobatbardoshligini oshirish imkonini beradi.

Mamlakatimizda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning ustuvor yo'nalishlaridan biri - xo'jalik sub'ektlari tomonidan ishlab chiqarishni muntazam modernizatsiyalash, texnik va texnologik jihatdan qayta jihozlash, uni yuqori sifatli, raqobatbardosh, eksportga yo'naltirilgan mahsulot ishlab chiqarishni ko'paytirish imkonini beradigan ilg'or zamonaviy uskunalalar bilan ta'minlashdir.

Bojxona to'lovlarining proteksionistik, rag'batlantiruvchi funktsiyalarini import tovarlari guruhleri bo'yicha tabaqalashtirish milliy tovarlarimizning ham ichki, ham tashqi bozorlardagi raqobatbardoshligini oshirish imkonini beradi.

Mamlakatimizda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning ustuvor yo'nalishlaridan biri - xo'jalik sub'ektlari tomonidan ishlab chiqarishni muntazam modernizatsiyalash, texnik va texnologik jihatdan qayta jihozlash, uni yuqori sifatli, raqobatbardosh, eksportga yo'naltirilgan mahsulot ishlab chiqarishni ko'paytirish imkonini beradigan ilg'or zamonaviy uskunalalar bilan ta'minlashdir.

11.2. Butunjahon bojxona tashkilotining tashkil etilish tarixi

Ma'lumki, Butunjahon bojxona tashkilotining tarixi 1947 yildan boshlangan. Dastlab Evropaning 13 ta davlatini o'zida birlashtirgan va Ishchi guruh tarzida faoliyatini boshlagan mazkur birlashma 1950 yilda Kengash tarzida faoliyat olib borish uchun o'z Konventsiyasini imzoladi. 1952 yilga kelib, mazkur Konventsiya kuchga kiritildi. 1953 yilning 26 yanvarida esa Kengashning Inauguratsiya sessiyasi bo'lib o'tdi. Bojxona hamkorligi kengashi (hozirgi Jaxon bojxona tashkiloti)ning 1993 yil 25 yanvardagi Qaroriga asosan har yili 26 yanvarda Halqaro bojxonachilar kuni dunyo bo'ylab keng nishonlanadi.

1994 yildan esa Kengash Jaxon bojxona tashkiloti nomini oldi va unga hozirda 179 ga yaqin davlatlar a'zo hisoblanadi. Konventsiyaning 1952 yildan kuchga kirganini inobatga olsak, joriy yilda Jahon bojxona tashkiloti (WCO) - JBT tashkil etilganiga rasman 63 yil to'ldi. Dunyo bo'ylab savdo aylanmasining 98% ulushi Jahon bojxona tashkilotiga a'zo davlatlar ulushiga to'g'ri keladi. JBT rasmiy tillari - ingliz va frantsuz tili, ba'zi qo'mitalarda ispan va rus tilidan ham foydalanadilar. JBTning yuqori organlari sifatida barcha a'zo mamlakatlarning rahbarlaridan iborat Kengash, 24 davlat vakillarini o'z ichiga olgan Siyosiy komissiya va 17 mamlakat vakillaridan iborat Moliya qo'mitasi faoliyat yuritadi. JBTning doimiy ishlaydigan organi - Kotibiyat Bryusselda joylashgan bo'lib, unda 105 ta xodimlar, jumladan 68 davlatning doimiy vakillari faoliyat yuritishadi. JBT qarorgohida narkotiklar va o'ta xatarli tovarlarning noqonuniy aylanmasiga qarshi kurashishda axborotlar almashinuvini ta'minlashga xizmat qiluvchi huquqni muhofvaza qiluvchi Markaziy tarmoq (CEN) tashkil etilgan bo'lib, u 11 ta mintaqaviy aloqa uzeli (RILO) ni o'z ichiga oladi.

Jahon bojxona tashkiloti faoliyatida sohaga doir xalqaro konventsiyalar va bojxona ishining boshqa huquqiy normalarini ishlab chiqish, o'zgartirishlar kiritish va amaliyotga joriy qilish muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu yo'nalishda JBTning Jahon savdo tashkiloti bilan hamkorligi a'lo darajada yo'lga qo'yilgan bo'lib, bu orqali mamlakatlar o'rtasidagi o'zaro tijorat ayirboshlovini uyg'unlashtirishga

erishilmoqda. Natijada, bugunga kelib barcha tovarlarni tashishga nisbatan qo'llaniladigan xalqaro qoidalar ishlab chiqildi va amaliyotga joriy qilindi.

O'zbekiston va Jahon bojxona tashkiloti

Xalqaro bojxonachilar kuni nafaqat dunyo davlatlari bojxona xizmatlarining o'zaro hamkorligini namoyish etish, balki iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyotga erishishda bojxonaning muhim ishtirokiga yana bir karra keng jamoatchilik e'tiborini jalb qilish imkonini beradi. Mazkur sanani dunyodagi 800 mingdan ziyod bojxonachilar keng nishonlaydi.

O'zbekiston ham 1992 yil 28 iyuldan beri mazkur tashkilotga a'zo hisoblanadi. Mamlakatimiz 15 ta xalqaro bojxona konvensiyasining a'zosi bo'lib, bugunga kelib Jahon bojxona tashkiloti ishida faol ishtirok etyapti. O'zbekistonning 1995 yilda Siyosiy komissiya a'zosi etib, 2001 yilda esa Moliya qo'mitasi tarkibiga saylanishi ham mamlakatimiz xalqaro bojxona hamjamiyati tomonidan munosib e'tirof etilganidan dalolat beradi. Ushbu ko'p yillik hamkorlik respublikamiz huquqiy bazasini xalqaro konvensiyalar va bojxona ishining boshqa xalqaro me'yorlariga yaqinlashtirishga imkon berdi. Bojxona sohasidagi qonunchiligimiz umumqabul qilingan xalqaro standartlar, me'yorlar va amaliyot bilan birxillashtirish hamda uyg'unlashtirish yo'nalishida rivojlanmoqda, bu esa respublika bojxona siyosati yutuqlarini mamlakatda amalga oshirilayotgan iqtisodiy islohotlarning muhim dalili deb e'tirof etishni ta'minlaydi.

Bojxona taomillarini soddalashtirish va uyg'unlashtirish to'g'risida xalqaro konvensiyaning (Kioto konvensiyasi) 1999 yil iyunda ma'qullangan yangi versiyasi JBTning eng kata va muhim yutug'iga aylandi. Kengashning 2005 yildagi sessiyalarida Xavfsizlik va jahonda savdoni engillashtirishning hadli standartlari qabul qilinishi ham xalqaro bojxona hamjamiyati uchun muhim voqea bo'ldi. Xalqaro hamkorlik borasida O'zbekiston bojxonasi uchun o'tgan 2018 yil samarali bo'ldi deyish uchun barcha asoslar mavjud.

11.3. O'zbekiston va xalqaro tashkilotlar: bojxona sohasida hamkorlik

Davlat bojxona qo'mitasining xalqaro bojxona hamkorligi faqatgina Jahon bojxona tashkiloti bilan kifoyalanmaydi. Respublikamiz bojxona organlari boshqa yirik xalqaro tashkilotlarning ham bojxona ishiga doir dastur va loyihalarida ham faol ishtirok etib kelmoqda.

Jumladan, BMTning Giyohvand moddalar va jinoyatchilik boshqarmasining giyohvand moddalarning noqonuniy aylanuviga qarshi kurashish bo'yicha tajriba almashishga doir xalqaro tadbirlarida, SHanxay hamkorlik tashkilotining Bojxona hamkorligi bo'yicha maxsus ishchi guruhi yig'ilishlarida, MDH Bojxona xizmatlari rahbarlarining kengashi majlislari, Osiyo taraqqiyot bankining Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorligi dasturi, YAponiyaning JICA va Koreyaning KOIKA xalqaro hamkorlik bo'yicha tashkilotlari o'quv kurslarida faol ishtirok etib kelinmoqda. Jumladan, 2018 yil aprely oyida Almati shahrida SHanxay Hamkorlik Tashkilotiga a'zo davlatlarning bojxona hamkorligi bo'yicha Ishchi guruhining 21- majlisi bo'lib o'tdi. Unda Qozog'iston, Xitoy, Qirg'iziston, Rossiya, Tojikiston, O'zbekiston va tashkilot kotibiyati vakillari ishtirok etishdi. Yig'ilish ishtirokchilari tashkilotga a'zo davlatlar o'rtasida Xavfni boshqarish tizimini qo'llash va rivojlantirish bo'yicha Memorandum, huquqni muhofaza qilish sohasida tashkilotga a'zo davlatlar o'rtasida axborot almashinuvi bo'yicha Protokolni imzolashdi. Tadbirda SHHTga a'zo davlatlarning bojxona xizmatlari o'rtasida Intellektual mulk huquqini himoya qilish bo'yicha Memorandum doirasida amalga oshirilayotgan ishlar yuzasidan axborotlar tinglandi va aniq chora-tadbirlar belgilandi. Jumladan, mazkur yo'nalishda ma'lumotlar almashinuvining aniq tartiblari ishlab chiqildi.

Bojxona sohasidagi halqaro hamkorlikning uzviy bo'lagini kinologiya xizmati tashkil qiladi. O'tgan yilning oktyabrida Davlat bojxona qo'mitasi kinologlari Almati shahrida MDHga a'zo davlatlar bojxona xizmatlarining kinologik tuzilmalari o'rtasida to'rtinchi bor o'tkazilgan musobaqalarda faol ishtirok etishdi. Ozarbayjon, Armaniston, Qozog'iston, Qirg'iziston va Rossiya Federatsiyasi vakillari ishtirokida giyohvand moddalarni izlash yo'nalishida o'tkazilgan

musobaqa natijalariga ko'ra O'zbekistonlik kinologlar faxrli 3-o'rinni qo'lga kiritishdi.

Nazorat uchun savollar:

1. TIFni tartibga solishda xalqaro tashkilotlarning tutgan o'rni qanday?
2. Butunjahon bojxona tashkilotining tashkil etilish tarixi haqida nimalarni bilasiz?
3. Butunjahon bojxona tashkiloti a'zo mamlakatlarni sanab o'ring?
4. Butunjaxon bojxona tashkiloti nechanchi yilda tashkil etilgan?
5. Butunjaxon bojxona tashkilotining tashkil etilish sabablarini sanab o'ring?
6. Butunjaxon bojxona tashkiloti a'zomi, nechanchi yildan?
7. butunjaxon bojxona tashkiloti qaysi tamoyillar asosida faoliyat olib boradi?
8. Butunjaxon bojxona tashkilotining boshqa tashkilotlar bilan hamkorligi to'g'risida gapiring?
10. O'zbekiston Respublikasining butunjaxon bojxona tashkilotiga a'zo bo'lish afzalliklari to'g'risida gapiring?

XII-BOB. Xalqaro yuk tashuvlarini rivojlantirishda iqtisodiy integratsiyaning ahamiyati

Reja:

12.1.O'zbekiston Respublikasi jahon xamjamiyatiga iqtisodiy integratsiyasi.

12.2.O'zbekiston Respublikasining Tashqi savdo sohasidagi xalqaro hamkorligi.

12.3.O'zbekiston Respublikasining JSTga aʼzo bo'lish yo'lida amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar.

12.4.Respublikamiz tashqi iqtisodiy faoliyatida xalqaro yuk tashuvlarini takomillashtirish yo'llari

12.1. O'zbekiston Respublikasi jahon hamjamiyatiga iqtisodiy integratsiyasi

O'zbekiston Respublikasida TIFni tartibga solishda bojxona to'lovlaridan foydalanishni xalqaro standartlarga muvofiqlashtirish orqali, ularning samaradorligini oshirish bo'yicha olib borilayotgan chora-tadbirlarni o'rganish va tahlil qilish shundan dalolat beradiki, TIFni rivojlantirish yo'nalishlarini belgilashda import tarifini qo'llash darajasini optimallashtirish omillari katta ahamiyatga egadir. Respublikamizda barqaror iqtisodiy o'sishni ta'minlash, tashqi savdoni erkinlashtirish, eksport-import jarayonlarini imkoni boricha soddalashtirish, xalqaro bojxona andozalariga amal qilgan holda byudjetga ko'proq mablag' tushirishni ta'minlash hozirda hukumat tomonidan bojxona organlari zimmasiga yuklatilgan asosiy vazifalardan hisoblanadi.

TIFni to'liq isloh qilish, bozor munosabatlariga o'tish, chinakam Mustaqillikka erishish O'zbekiston iqtisodiyotining ochiqligiga va uning jahon xo'jalik aloqalariga faol qo'shilishiga qaratilgan yo'lni amalga oshirish bilan chambarchas bog'liq. Respublikaning jahon hamjamiyatiga, xususan, UJSTga qo'shilishi va unda to'la huquqli a'zo bo'lishi, xalqaro mehnat taqsimotining afzalliklaridan mumkin qadar ko'proq foydalanish imkonini yaratadi. UJST

tizimining ustunliklari, unda yirik savdo davlatlarining a'zo bo'lganligi bilan emas, balki uning erkin tovar almashinuvida mamlakatlar uchun turli xil iqtisodiy manfaatdorliklarni ta'minlashi bilan izohlanadi. Bu tizim a'zo mamlakatlar siyosiy, iqtisodiy va ijtimoiy ahvoriga, shuningdek fuqarolar farovonligiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

Xususan, UJSTning iste'molchilar manfaati va aholi farovonligini yuksaltirishdagi roli yana shunda ko'rinadi-ki, bunda erkin savdo tamoyillaridan kelib chiqqan holda, xalqaro savdodagi proteksiya to'siqlari minimal darajagacha kamaytirib beriladi. Tashkilotning 50 yillik faoliyati davomida savdodagi to'siqlar butun dunyo miqyosida bir necha barobarga kamaytiriladi. Buning natijasida, nafaqat import qilinadigan tayyor mahsulotlar va xizmatlar baholarining pasayishi, balki import qilinadigan xomashyolar va butlovchi qismlar hisobiga ishlab chiqariladigan mahalliy tovarlar narxlarining ham arzonlashishi kuzatiladi.

Fikrimizcha, mahalliy bozorlarni himoya qilish maqsadida, davlat tomonidan import tariflari, miqdoriy cheklovlar va ishlab chiqarish sohalarini subsidiyalash singari ma'muriy iqtisodiy dastaklarning me'yoridan ortiqcha qo'llanishi, oxir-oqibatda, kutilgan ijobiy natijalarga emas, balki kishilar farovonligi darajasining pasayishiga sabab bo'lishi mumkin.

UJST tamoyillariga asos bo'lgan erkin savdo tizimi ustunliklarining yana bir jihati shundaki, bunda iste'molchilar uchun tovar va xizmatlarga bo'lgan tanlov imkoniyatlari kengayadi. Chunki, tayyor xorij mahsulotlaridan tashqari, import qilinadigan xomashyolar, butlovchi qismlar va jihozlar baholarining arzonlashishi hisobiga ishlab chiqariladigan mahalliy tovarlar va xizmatlar turlari ham ko'payib boradi. Import raqobati tufayli mahalliy ishlab chiqarish maksimal darajada rivojlanadi va ichki baholarning pasayishiga bilvosita ta'sir ko'rsatadi. Bundan tashqari, ishlab chiqariladigan mahsulotlar sifatida ham ijobiy o'zgarishlar kuzatiladi. Tovarlar almashinuvi jarayonining faollashuvi esa innovatsiyaning rivojlanishiga sabab bo'ladi.

Har bir inson uchun o'z intellektual mulkini yaratish, unga egalik qilish va idora etish huquqini ishonchli himoyalash tizimini yaratish, iqtisodiy rivojlanishga

intilayotgan har qanday davlatning muhim vazifasi bo'lib hisoblanadi. Barcha mulk shakllaridagi korxonalar va tashkilotlarning tijorat, tadbirkorlik, ishlab chiqarish va TIFida, intellektual mulk muhofazasi va undan foydalanish masalalari hozirgi zamon sharoitida tobora muhim rol o'ynamoqda. SHu sababli, ushbu faoliyat turi bilan shug'ullanayotgan yoki unga tayyorlanayotgan odam intellektual mulkning mazmuni va mohiyatini aniq va etarli darajada tasavvur qilishi hamda uning qanday muhofaza qilinishi va huquqlari buzilganda, qanday jiddiy moddiy yo'qotishlarga olib kelishini anglab olishi lozim.

UJST ga qo'shilish shartlaridan biri, intellektual mulk aspektlari bilan bog'liq TRIPS kelishuvi talablarini bajarish hisoblanadi va intellektual mulk ob'ektlarining chegarada harakatlanishi chog'ida bojxona nazoratini nazarda tutadi. Yangi tahrirdagi Bojxona kodeksi loyihasida intellektual mulkni himoya qilish bo'yicha chegaraviy choralar, tovar belgilari yoki tovar soxta tayyorlanganligi aniqlanganda, uni harakatdan to'xtatish, huquq egalari bilan bojxona xizmatining o'zaro hamkorligi va boshqa shu kabi chora-tadbirlar bayon etilgan. Bojxona xizmati tomonidan intellektual mulk ob'ektlariga ega bo'lgan tovarlarning himoyasi optimal ravishda ta'minlanar ekan, davlatning texnik, iqtisodiy o'sishi boshqa rivojlangan mamlakatlar singari o'sib boradi, chet el fuqarolari, fuqaroligi bo'lmagan shaxslar va O'zbekiston Respublikasi fuqarolarining teng huquqliligiga zamin yaratiladi.

O'zbekiston Respublikasining chet davlatlar bilan iqtisodiy munosabatlari doirasida tovarlar va xizmatlar savdosi muhim o'rin egallaydi. So'nggi yillarda xorijiy mamlakatlar bilan eksport-import operatsiyalari ortib bormoqda. Bozor iqtisodiyotiga asoslangan rivojlangan davlatlarda tovarlar savdosiga nisbatan xizmatlar savdosi ustuvorlik kasb etadi. O'zbekiston Respublikasining "Bojxona kodeksi" va "Boj tarifi to'g'risida"gi Qonunlarini ishlab chiqishda va ularni xalqaro huquq me'yorlari bilan bixillastirish bo'yicha olib borilgan chora-tadbirlar TIFni erkinlashtirish, savdo-iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish, UJST ga a'zo bo'lish jarayonini jadallashtirish imkonini berdi. O'zbekiston Respublikasi UJST ga a'zo bo'lishi yo'lida quyidagi chora va tadbirlar amalga oshirildi:

O'zbekistonni a'zolikka qabul qilish bo'yicha ishchi guruh 1994 yil 21 dekabrda tuzildi. O'zbekiston o'zining tashqi savdo rejimi bo'yicha Memorandumini 1998 yil sentyabr oyida taqdim etdi va ishchi guruhning birinchi majlisi 2002 yil iyul oyida bo'lib o'tdi. O'zbekiston o'zining bozorga kirish bo'yicha a'zo davlatlar bilan tovarlar va xizmatlar haqidagi 2005 yil sentyabr oyida taqdim etgan birlamchi takliflari asosida ikki tomonlama muloqotlarini boshladi. Ishchilar guruhining uchinchi yig'ilishi 2005 yil oktyabr oyida o'tkazildi. UJST ga a'zo bo'lishning ijobiy va salbiy tomoni:

Quyidagi omillar UJSTga a'zo bo'lishda iqtisodiyotga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

- Tovar ishlab chiqaruvchilar orasida raqobatbardoshlikni kuchaytirish va ichki bozorni tovar va xizmatlarni ishlab chiqarishga bo'lgan xarajatlarni kamaytirish, shuningdek import boj tarifi stavkalarini pasaytirish va boshqa savdo cheklashlar.

- Ochiq va aniq rejimidan foydalangan holda iqtisodiy resurslarni raqobatbardosh sohalarga yo'naltirish.

- Xalqaro savdo standartlari mavjud bo'lgan iqtisodiyotning obro'sini va muhitini yaxshilash.

- Tashqi bozorda milliy ishlab chiqarishlarni huquqiy himoyalashni mustahkamlash.

JSTga a'zo bo'lish natijasida ko'radigan salbiy oqibatlar:

- Mamlakat iqtisodiy xavfsizligiga tahdidni kuchayishi milliy iqtisodiyotni katta darajada ochiqligi natijasida ba'zi bir sektorlar rivojlanishi barqarorligining izdan chiqishi.

- Tashqi zarbalardan mamlakat iqtisodiyoti yaxshi himoyalansligi, jahon bozorida narxlar tebranishi sababidan mamlakat to'lov balansining yomonlashuvi.

- CHet el tovarlari ichki ishlab chiqaruvchi tovarlariga nisbatan arzon narxdagi importning o'sishi ba'zi bir asosiy ishlab chiqarish sohasini va bojlarni pasaytirish natijasida davlat byudjeti daromadining pasayishi.

- Ba'zi muhim strategik ahamiyatga ega bo'lgan iqtisodiy sohalarni davlat tomonidan rivojlantirishni qo'llab-quvvatlash imkoniyatining pasayishi.
- Amaliyotdagi ichki bozorning narxlarini, tabiiy monopoliya tariflarini, texnik norma va standartlarni, intellektual mulkdan foydalanish qoidalarini, davlat xaridlarining shart-sharoitlarining o'zgarishi.
- UJSTga a'zo bo'lgan mamlakatlarga nisbatan import bojlarini pasaytirish (13% dan 8-9 %gacha) talab qilinadi.

12.2. O'zbekiston Respublikasining Tashqi savdo sohasidagi xalqaro hamkorligi⁵⁶

O'zbekiston Respublikasi o'z milliy manfaatlariga asoslangan holda ochiq, o'zaro manfaatli va konstruktiv tashqi siyosat olib boradi. Respublikaning zamonaviy tashqi siyosiy kursi dunyoda va mintaqada shiddat bilan o'zgarayotgan vaziyat, hamda mamlakatning ichidagi keng ko'lamli o'zgarishlarga asoslanib shakllanadi.

O'zbekiston Respublikasi tashqi siyosiy faoliyatining bosh maqsadi - davlat mustaqilligi va suverenitetini, xalqaro maydondagi o'rni va rolini mustahkamlash, yon-atrofida xavfsizlik, barqarorlik va ahil qo'shniçilik muhitini shakllantirish, respublikaning tashqi iqtisodiy manfaatlarini faol tarzda ilgari surish.

Tashqi siyosatimizning printsiptial pozitsiyasi hech qanday harbiy-siyosiy bloklarga qo'shilmaslik, boshqa davlatlarning harbiy bazalari va obektlarini O'zbekiston hududida joylashishiga yo'l qo'ymaslik, harbiy xizmatchilarimizning mamlakatimiz hududidan tashqaridagi tinçlikparvar operatsiyalarida ishtirok etmasligi, barcha ziddiyat va mojarolarni faqat siyosiy yo'l bilan hal qilishga sodiq qolish bilan izohlanadi. O'zbekiston hech qanday bloklarga a'zo bo'lmasdan turib muloqot uchun ochiq va barcha sheriklari bilan tinçlik, taraqqiyot va farovonlik yo'lida hamkorlikni kengaytirishdan manfaatdor.

Tashqi siyosiy faoliyatning asosiy va birinchi darajali vazifalaridan biri bu 2017-2021-yillarda O'zbekiston Respublikasini

⁵⁶www.mfa.uz – Ўзбекистон Республикаси Ташқи ишлар вазирлиги расмий сайти

rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasini samarali amalga oshirishdir.

Ushbu maqsadga erishish uchun tashqi siyosat idorasi oldiga quyidagi vazifalar qo'yilgan:

- mamlakatimizda olib borilayotgan demokratik islohotlarni hamda jamiyat va iqtisodiyotni modernizatsiya qilishning jadal jarayonlarini samarali amalga oshirish uchun mumkin qadar qulay tashqi siyosiy shart-sharoitlarni shakllantirish;

- Markaziy Osiyoda tinchlik va barqarorlikni saqlash hamda mustahkamlash, mintaqani xavfsizlik va barqaror taraqqiyot hududiga aylantirish;

- jahonning etakchi davlatlari va xalqaro tashkilotlar bilan strategik hamkorlik qilishning mutanosib, ko'p qirrali tizimini shakllantirish;

- O'zbekistonning mintaq va jahon siyosatidagi muhim yo'nalishlar bo'yicha xalqaro tashabbuslarini ilgari surish;

- mahalliy mahsulotlarning eksport hajmini oshirish va geografiyasini kengaytirish borasida ko'maklashish;

- milliy iqtisodiyotning ustuvor tarmoqlariga to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar va ilg'or texnologiyalarni jalb etishda faol ko'mak berish;

- mamlakatimizga turistlarni jalb qilish hamda turistik infratuzilmani rivojlantirish borasida amaliy yordam ko'rsatish;

- transport va tranzit sohasidagi hamkorlikni kengaytirish va chuqurlashtirishda hamda xalqaro transport kommunikatsiyalari va logistik infratuzilmalarni rivojlanishiga ko'maklashish;

- xorijdagi O'zbekiston Respublikasi fuqarolari va yuridik shaxslari huquq va manfaatlarining har tomonlama himoya qilinishini ta'minlash;

- xorijda istiqomat qilayotgan vatandoshlar bilan aloqalarni mustahkamlash.

Tashqi siyosatimizning bosh ustuvor yo'nalishi Markaziy Osiyo mintaqasidir. O'zbekistonning Markaziy Osiyodagi siyosati mintaqada tinchlik va barqarorlikni ta'minlashga, mintaqaviy xavfsizlikning muhim muammolarini hal etishga, shu jumladan, Afg'onistondagi vaziyatni hal qilishga ko'maklashishga qaratilgan. O'zbekiston mintaqaviy savdo-iqtisodiy hamkorlikni mustahkamlash, mintaqaning transport va tranzit infratuzilmasini rivojlantirish, Markaziy Osiyo transchegaraviy daryolarining suv-energetika resurslaridan oqilona va kompleks foydalanish hamda mintaqaning ekologik barqarorligini ta'minlash, chegaralarni delimitatsiya va demarkatsiya qilish jarayonini yakuniga etkazish uchun barcha sa'y-harakatlarni amalga oshiradi.

O'zbekiston mintaqa davlatlari bilan do'stona va ahil qo'shniçilik munosabatlarini mustahkamlashdan, ilmiy-texnikaviy va madaniy-gumanitar hamkorlikni rivojlantirishdan, parlamentlar, chegara hududlari, jamoat tashkilotlari va oddiy fuqarolar o'rtasidagi aloqalarni kuchaytirishdan manfaatdor.

O'zbekiston Afg'oniston bilan aloqalarni kengaytirishni, mazkur mamlakatdagi vaziyatni tinç yo'l bilan hal etishga qaratilgan xalqaro sa'y-harakatlarda faol ishtirok etishni davom ettiradi. O'zbekiston tomoni Afg'oniston iqtisodiyotini qayta tiklanishiga, uning transport, ishlab chiqarish, energetik va ijtimoiy infratuzilmalarini rivojlantirishga ko'mak berishda davom etadi. Barqaror va ravnaq topayotgan Afg'oniston Markaziy Osiyodagi mintaqaviy xavfsizlikning kafolatidir.

MDH malakatlari⁵⁷ bilan hamkorlik ham O'zbekiston tashqi siyosatining ustuvor yo'nalishi hisoblanadi. Mazkur davlatlar bilan respublikamiz tarixan shakllangan siyosiy, iqtisodiy, transport-kommunikatsion va boshqa aloqalarga ega. O'zbekiston Hamdo'stlik mamlakatlari bilan tenglik, o'zaro foydalilik, bir-birining manfaatlarini hurmat qilish va e'tiborga olish tamoyillari asosida ikki tomonlama hamkorlik munosabatlarini qurishni davom etadi.

O'zbekiston Rossiya bilan 2004-yil 16-iyunda imzolangan Strategik hamkorlik, 2005-yil 14-noyabrdagi Ittifoqchilik munosabatlari to'g'risidagi

⁵⁷www.cis.minsk.by – МДХ Ижро қўмитаси расмий сайти

shartnomalar hamda 2012-yil 4-iyunda imzolangan O'zbekiston Respublikasi va Rossiya Federatsiyasi o'rtasida Strategik hamkorlikni chuqurlashtirish to'g'risidagi deklaratsiya asosida do'stona munosabatlarni har tomonlama mustahkamlash va tadrijiy rivojlantirish ikki mamlakat manfaatlariga to'liq mos keladi hamda mintaqadagi tinchlik va xavfsizlikni mustahkamlashga xizmat qiladi. Ikki tomonlama munosabatlarning eng muhim vazifalari O'zbekiston Respublikasi Prezidenti SH.M.Mirziyoevning 2017-yil 4-5-aprelida Rossiyaga davlat tashrifi chog'ida erishilgan kelishuvlarni to'liq amalga oshirilishini ta'minlashdan iboratdir.

O'zbekiston Respublikasi global muammolarni hal etishda muhim rol o'ynaydigan, yaqin mintaqaviy qo'shni Xitoy bilan strategik hamkorlikni kuchaytirish tarafdori. Xitoy bilan munosabatlarni rivojlantirish 2012-yil 6-iyundagi Strategik hamkorlikni o'rnatish to'g'risidagi qo'shma deklaratsiya va 2013-yil 9-sentyabrdagi ikki tomonlama strategik hamkorlikni yanada rivojlantirish va chuqurlashtirish to'g'risidagi deklaratsiyasiga asoslangan. O'zbekiston Prezidenti SH.M.Mirziyoevning 2017-yil 11-13-may kunlari Pekinga davlat tashrifi, shuningdek, 2017-yil 14-15-may oyida «Bir makon, bir yo'l» xalqaro forumda ishtirok etish asnosida erishilgan qarorlar va kelishuvlarni amalga oshirish ikki mamlakat manfaatlariga mos keladi.

O'zbekiston tashqi siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biri, Amerika Qo'shma SHtatlari bilan 2002-yil 12-mart oyida imzolangan O'zbekiston va AQSH o'rtasida Strategik sherikchilik va hamkorlikning asoslari to'g'risidagi deklaratsiyasi asnosida o'zaro manfaatli va konstruktiv hamkorlikni har tomonlama rivojlantirishdan iboratdir. O'zbekiston AQSH bilan mamlakatda amalga oshirilayotgan fuqarolik jamiyati asoslarini mustahkamlash va xalq turmush darajasini yaxshilashga qaratilgan modernizatsiya jarayoni va islohotlarni qo'llab-quvvatlash maqsadida siyosiy, savdo-iqtisodiy, investitiaviy-texnologik va madaniy-gumanitar sohalarda hamkorlikni yanada kengaytirishdan manfaatdor. Ikki tomonlama hamkorlikning muhim yo'nalishlari Afg'onistonda tinchlik va

barqarorlikni mustahkamlash, transmilliy tahdid va xatarlarga qarshi ko'rashga ko'maklashishdan iboratdir.

O'zbekiston Evropa Ittifoqi va Evropa davlatlari bilan har taraflama manfaatli hamkorlikka muhim ahamiyat beradi. Evropa mamlakatlari bilan hamkorlikni asosiy sohalari savdo-sotiqni rivojlantirish, investitiya va moliya, zamonaviy texnologiyalar transferi, ilm-fan, texnika, ta'lim, ekologiya, sog'liqni saqlash, madaniyat va mintaqaviy xavfsizlik kabilar hisoblanadi. O'zbekiston asosiy e'tiborini Evropaning ilg'or davlatlari, xususan Germaniya, Frantsiya, Buyuk Britaniya, Belgiya, Italiya, Ispaniya, Latviya va boshqa davlatlar bilan ikki tomonlama hamkorlikni yanada yuqori darajaga chiqarishga alohida e'tibor beradi.

Respublikamiz ko'p asrlik umumiy tarix, yagona til va din, umumiy qadriyatlar va o'xshash urf-odatlariga ega bo'lgan Turkiya davlati bilan do'stlik va hamkorlikni mustahkamlashga qaratilgan siyosatni izchil davom ettiradi. Mamlakatimiz Turkiya bilan har taraflama manfaatli hamkorlikni, jumladan savdo-sotiq, investitsiya va turizm kabi sohalarda rivojlantiradi.

Osiyo-Tinch okeani hududi mamlakatlari, xususan Koreya Respublikasi va YAponiya bilan hamkorlik O'zbekiston tashqi siyosatining muhim yo'nalishlaridan biri bo'lib qoladi. O'zbekiston ushbu davlatlar bilan investitsiya, savdo-sotiq, yuqori texnologiyalar, madaniy-gumanitar sohalaridagi keng qamrovli hamkorlikni davom ettiradi.

O'zbekiston Janubiy-SHarqiy Osiyodagi mamlakatlar - Malayziya, Indoneziya, Singapur, Vetnam kabi davlatlar bilan hamkorligini rivojlantiradi. O'zbekiston Janubiy Osiyo mamlakatlari, xususan Hindiston va Pokiston bilan savdo-sotiq, transport-kommunikatsiya, turizm kabi sohalarda har taraflama va o'zaro manfaatli hamkorlikni rivojlantirishni qo'llab quvvatlaydi.

O'zbekiston musulmon dunyosi davlatlari bilan o'zaro manfaatli aloqalarni iqtisodiyot, transport kommunikatsiyasi, moliya, investitsiya va sayyohlik sohalarida, shu jumladan Islom hamkorlik tashkiloti va Islom taraqqiyot banki doirasida faol rivojlantirish va mustahkamlashdan manfaatdor.

O'zbekiston BMT ishida faol ishtirok etishni davom ettiradi, hamda uni xalqaro tinchlik va xavfsizlikni ta'minlashga, tezkor globalashuv jarayonida davlatlarning barqaror rivojlanishida ko'maklashishga mas'ul bo'lgan yagona universal tashkilot sifatida ko'radi.

Mamlakatimiz Evropada xavfsizlik va hamkorlik tashkiloti, SHanxay hamkorlik tashkiloti va Mustaqil Davlatlar Hamdo'stligi tashkilotlari bilan ushbu tuzilmalarning mexanizmlaridan zamonaviy muammolar va tahdidlarga qarshi ko'rashishda, ko'p tomonlama hamkorlikni rivojlantirishda samarali foydalanish maqsadida o'zaro sherikchilikni yanada rivojlantiradi.

O'zbekiston xalqaro moliya institutlari bilan, shu jumladan, Osiyo taraqqiyot banki, Jahon banki, Xalqaro valyuta jamg'armasi, Evropa tiklanish va taraqqiyot banki, Osiyo infratuzilma investitsiyalari banki va Evropa investitsiya banklari bilan energetika, transport, qishloq xo'jaligi, uy-joy qurilishi, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni rivojlantirish bo'yicha yangi loyihalarni amalga oshirishda hamkorlikni faollashtirish uchun barcha sa'y-harakatlarni olib boradi.

Ma'lumot uchun: Bugungi kunda O'zbekiston Respublikasi dunyoning 130 dan ortiq davlatlari bilan diplomatik aloqalar o'rnatgan. Toshkentda 45 ta chet el elchixonalari, 8 ta faxriy konsullar, 19 ta xalqaro tashkilotlar vakolatxonalari, 18 ta xorijiy xalqaro hukumatlararo va hukumat tashkilotlari vakolatxonalari, 1 ta diplomatik maqomga ega savdo vakolatxonasi faoliyat ko'rsatmoqda.

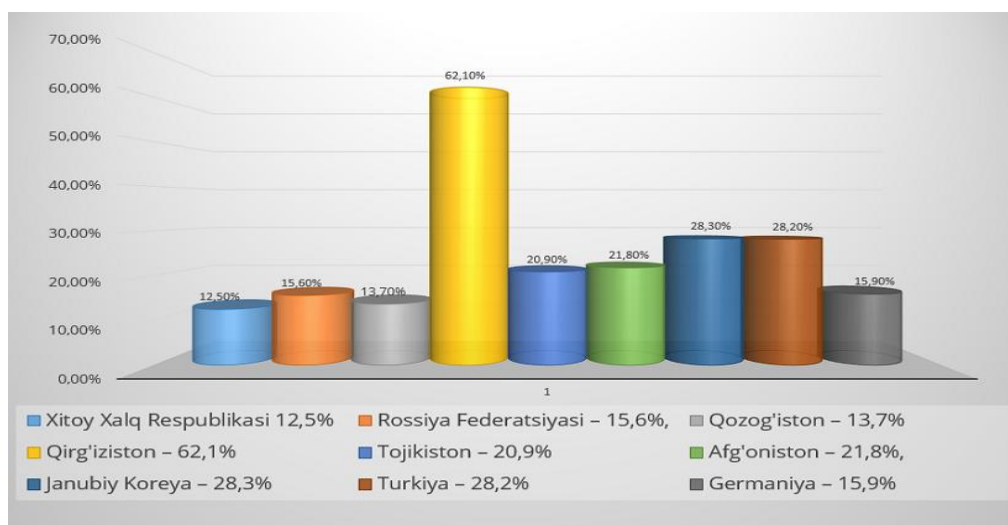
Xorijiy mamlakatlarda va xalqaro tashkilotlarda O'zbekiston Respublikasining 47 ta diplomatik va konsullik vakolatxonalari mavjud. O'zbekiston 100 dan ortiq xalqaro tashkilotlarning a'zosi bo'lib, mamlakatimiz turli xil ko'p tomonlama hamkorlik tuzilmalari bilan o'zaro sherikchilik aloqalarini rivojlantiradi.

Tashqi iqtisodiy sohada xorijiy davlatlar bilan savdo-iqtisodiy aloqalarni kengaytirish va mustaxkamlash siyosati davom ettirilmoqda. Joriy yilning o'tgan davrida O'zbekiston Respublikasining xorijiy davlatlar bilan tovar aylanmasi xajmi 13 foizga oshdi va oxirgi 5 yildagi eng yuqori ko'rsatkichni tashkil etdi.

Joriy yil davomida 9 ta yuqori darajadagi tashriflar amalga oshirildi. Ushbu tashriflar doirasida 200 dan ortiq savdo-iqtisodiy va investitsion xujjatlari imzolandi, shu jumladan savdo sohasida qiymati 9,1 mlrd. dollarlik kontraktlar.

O'zbekiston Respublikasining hamkor davlatlar bilan tashqi iqtisodiy aloqalari o'sish ko'rsatkichlari (foizda)⁵⁸

2.3.1-rasm



Savdo kontraktlari doirasida joriy yilning o'tgan davri mobaynida respublika korxonalarini tomonidan yuqori qiymatli turli xildagi 1,2 mlrd. dollardan ko'proq mahsulotlar eksport qilingan.

Rossiya Federatsiyasi Federal bojxona xizmati ma'lumotlariga ko'ra, Rossiyaning O'zbekiston va Qirg'iziston bilan tashqi savdo aylanmasi 2017 yilda 30%ga ko'paygan.

Yil davomida MDHning deyarli barcha davlatlari bilan savdo hajmi ortdi. Qirg'iziston bilan - 31,6%, O'zbekiston bilan - 33,9%, Ozarboyjon bilan - 34,5%, Armaniston bilan - 29%ga.

MDH mamlakatlari orasida asosiy savdo sherigi hamon Rossiya Federatsiyasi, Qozog'iston Respublikasi va Belarustir. Yil yakunlari bo'yicha

⁵⁸ Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлиги Ижро қўмитаси маълумотлар базаси

ushbu davlat bilan savdo hajmi 26 foizga o'sib, 30,2 milliard dollarni tashkil etdi. SHu bilan birga, eksport hajmi 29,2 foizga o'sdi - 18,4 mlrd dollargacha, import esa 21,2%ga - 11,8 mlrd dollargacha. Qozog'iston MDH davlatlari orasida ikkinchi yirik savdo sherigi. Mamlakatlar o'rtasidagi tashqi savdo aylanmasi 2017 yil yakunlari bo'yicha 30 foizga oshdi – 17,2 mlrd dollargacha. Qozog'istonliklar Rossiyadan metallar, neft, mashinalar va uskunalar, kimyoviy moddalarni xarid qilmoqda, evaziga esa neft mahsulotlari, metalloprokat, mis, noorganik kimyo mahsulotlari etkazib berilmoqda.

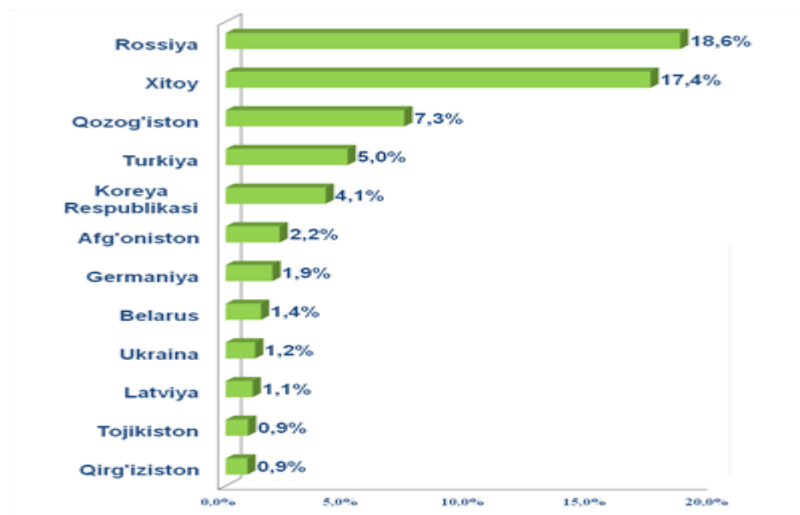
Ukraina bilan savdo alohida e'tiborga loyiq. Ko'plab o'zaro taqiqlar va MDH doirasida erkin savdo zonasidan chiqilishiga qaramay, Ukraina bilan savdo o'tgan yili 2016 yilga nisbatan to'rtidan bir qismga o'sdi – 12,9 mlrd dollargacha. Turkmaniston esa istisnoga aylandi. Yil davomida u bilan savdo juda past darajaga tushib ketdi. Tashqi savdo aylanmasi 52,5 foizga kamayib, 428 million dollarni tashkil etdi. Eksport 30,7 foizga kamayib, 343,8 million dollarga teng bo'lgan bo'lsa, import esa 74,5 foizga - 84,4 million AQSH dollariga qadar. Importning keskin pasayishi, birinchi navbatda, plastmassa, mineral yoqilg'i va to'qimachilik mahsulotlarini etkazib berishga o'z ta'sirini o'tkazdi.

MDH davlatlari orasida Rossiya, Qozog'iston, Belarus, Ukraina, Tojikiston va Qirg'iziston davlatlari tashqi savdo aylanmasida asosiy hamkorlar hisoblanib, ularning jami tashqi savdo aylanmasidagi ulushi 30,3 %ni tashkil qildi, boshqa davlatlar orasida Xitoy, Turkiya, Koreya Respublikasi, Afg'oniston, Germaniya, Latviya, Eron, Fransiya davlatlari hisoblanib, ularning ulushi 33,4 %ni tashkil qilmoqda.⁵⁹

⁵⁹ Ўзбекистон Республикаси Ташқи савдо вазирлиги маълумотлар базаси

2018 yil yanvar-mart oyida respublika tashqi savdo aylanmasida eng katta ulushga ega bo'lgan mamlakatlar

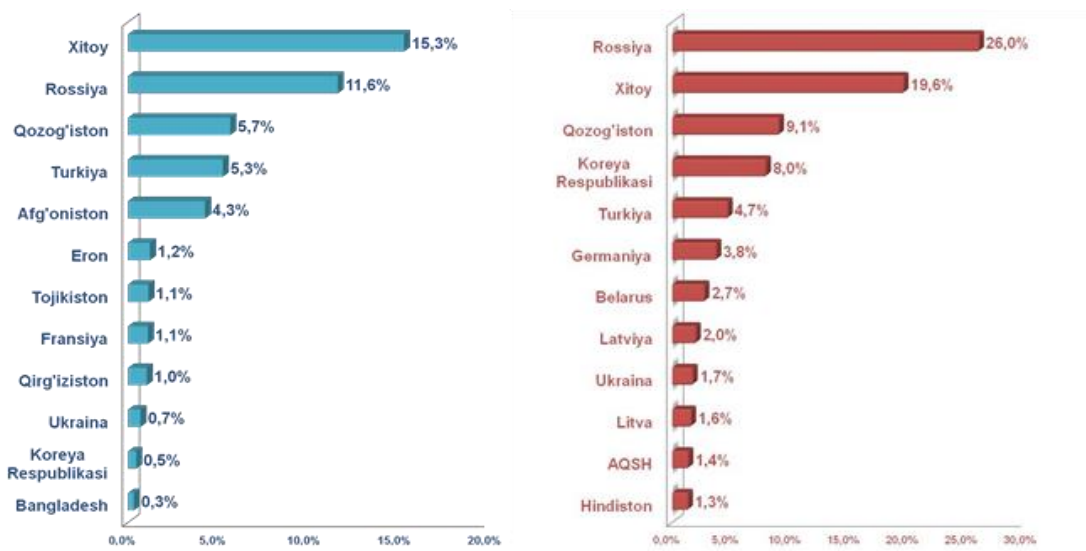
2.3.2-rasm



O'zbekiston Respublikasi Tashqi savdo vazirligi ma'lumotlar bazasi

Jami eksport-import hajmida mamlakatlar ulushi

2.3.3-rasm



O'zbekiston Respublikasi Tashqi savdo vazirligi ma'lumotlar bazasi

12.3. O'zbekiston Respublikasining JSTga a'zo bo'lish yo'lida amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar⁶⁰

Iqtisodiyotni modernizatsiyalash, milliy ishlab chiqaruvchini himoya qilish, jahon xo'jaligiga samarali integratsiyalanish maqsadida tashqi iqtisodiy faoliyat (TIF)ni tartibga solish vositalaridan foydalanishda O'zbekiston uchun ularning orasida Jahon savdo tashkiloti (JST) tamoyillariga javob beradigan, demak, uzoq muddatli istiqbolda qo'llanishi mumkin vositalar hamda bu tamoyillarga zid keladigan, shu tariqa vaqtinchalik va cheklanganlik xarakteriga ega bo'lishi mumkin bo'lgan vositalarni farqlay olish muhim ahamiyat kasb etadi.

O'zbekiston asta-sekinlik bilan JST a'zosi majburiyatlarini o'z zimmasiga oladi. Ushbu xalqaro tashkilot tomonidan ko'zda tutilmagan vositalardan bosqichma-bosqich voz kecha boshlaydi. Bunda milliy iqtisodiyotga jiddiy foyda keltira olmaydigan vositalarni imkon qadar tezroq bekor qilish va toki ular o'z rolini oxirigacha o'ynamagunga qadar, tarkibiy qayta qurishga jiddiy yordam ko'rsatishi mumkin bo'lgan vositalardan foydalanishga harakat qilish maqsadga muvofiq.

Mos ravishda, JST bilan muzokaralarda ham O'zbekiston uchun bu davr mobaynida mamlakat sof texnik talablarni bajaribgina qolmay, o'zgarishlar uchun foydalaniladigan tashqi savdoni tartibga solish elementlarini bosqichma-bosqich qisqartirishi ham mumkin bo'lgan o'tish davriga erishish zarur.

O'zbekistonning Jaxon savdo tashkilotiga (JST) a'zo bo'lib kirishi haqidagi muzokaralarning axborot bosqichi yakunlangach, JSTga a'zo mamlakatlar O'zbekistonning bojxona tariflariga nisbatan dastlabki takliflari bilan tanishib chikdilar. Ishchi guruhlarining to'rtta yig'ilishi o'tkazildi. O'zbekistonning a'zo bo'lib kirishi shartlari bo'yicha maslahatlar (ikki tomonlama va ko'p tomonlama) boshlandi. Tashkilotga qo'shilishga tayyorgarlik asosiy bosqichida oldinda turgan bo'lib, uning davomida JST manfaatdor a'zo-mamlakatlari bilan ikki tomonlama asosda bu mamlakatlarning O'zbekiston ichki bozoriga kirishi bo'yicha

⁶⁰ Ўзбекистон Республикаси Ташқи савдо вазирлиги маълумотлар базаси

O'zbekistonning muayyan majburiyatlari kelishib olingan. SHu asnoda biz uchun eng qulay sharoitlarda Jaxon savdo tashkilotiga a'zo bo'lib kirish imkoniyatlari qanday ekanligi va tarif majburiyatlari bo'yicha muzokaralarning hal qiluvchi bosqichida O'zbekiston qaysi pozitsiyalarni egallashi lozimligini aniqlashtirib olish muhim ahamiyatga ega.

SHuni ham eslatib o'tish joizki, tarifga oid yon berishlar bo'yicha muzokaralar davomida tashqi iktisodiy faoliyat tovar nomenklaturasining xar bir pozitsiyasi (ularning soni 11 ming atrofida) bo'yicha «bog'lanadigan» pozitsiyalar muvofiqlashtirilishi lozim, moslashuv davrida O'zbekiston tariflarni ulardan yuqori ko'tarmaslik majburiyatini uz zimmasiga oladigan kirishga oid bojxona bojlarining eng yuqori chegarasini («shift») aniqlab olish zarur.

Bunday «bog'lanish» darajalari hozirda amal qilayotgan import bojlari stavkalariga to'g'ridan-to'g'ri dahldor bo'lmaydi. Biroq ularning roli o'ta muhim ahamiyatga ega, mohiyatan ular istiqboldagi davrda O'zbekistonning tarif siyosati sirtqi ko'rinishini va mahalliy ishlab chiqaruvchini moslashuvchan proteksionistik himoyasi uchun o'ziga xos zaxirani shakllantiradi. Bu nuqtai nazardan kontragent-mamlakatlarning bozorga kirish uchun qulay sharoitlarni qo'lga kiritish maqsadida «bog'lanadigan» pozitsiyalar bo'yicha tariflar darajasini har tomonlama pasaytirishga intilishi tushunarlidir.

O'zbekiston strategiyasi JSTga qo'shilish bo'yicha utish davrida ob'ektiv jihatdan karama-karshi bo'lishi, o'z ichki bozorini importchilar ekspansiyasidan imkon qadar maksimal himoya qilishi, iqtisodiyotni modernizatsiya qilish va shu asosda uning raqobatbardoshligini oshirish uchun vaqt yutishi lozim.

Turli mamlakatlar tomonidan foydalaniladigan import tariflari tizimi tarif bojlari rang-barangligi kattaligini namoyish etadi, ular qatorida kelgusi tahlil vazifalari nuqtai nazaridan konventsion va mustaqil, advalor, o'ziga xos va aralash bojlar alohida qiziqish uyg'otadi. Konventsion bojlar o'zaro savdo bitimlari, jumladan, Tariflar va savdo hakida Bosh bitim (GATT) bilan bog'langan mamlakatlarga nisbatan qo'llanadi, aynan ular JST rejimi doirasida amal qiladi,

mustaqil bojlar esa boshqa mamlakatlar uchun qo'llanadi. Advalor bojlar olib kiriladigan tovarlar bojxona qiymatining foizida belgilanadi, o'ziga xos bojlar import qilinadigan tovarlarning natural (tabiiy) hajmiga bog'lagan holda (ko'pincha evro yoki dollarda) hisoblab chiqiladi, aralash bojlar esa advalor va o'ziga xos bojlarning uyg'unlashuvini aks ettiradi. O'ziga xos va aralash bojlar odatda tariflarning eng avj stavkasi - import uchun eng yuqori bojxona to'siqlarini shakllantirishini yodga olish ortiqcha bo'lmaydi.

Milliy iqtisodiyotda tarif to'siqlari⁶¹ darajasini umumlashtiruvchi baholash uchun o'rtacha arifmetik va o'rtacha o'lchangan bojxona tarifi ko'rsatkichlari foydalaniladi. Bu ko'rsatkichlarning dastlabkisi barcha tarif stavkalarining o'rtacha arifmetik ko'rsatkichi ko'rinishida hisoblab chiqiladi va import bojxona to'siqlari rasmiy darajasini belgilaydi. O'rtacha o'lchangan tarifga keladigan bo'lsak, uning nomidan ham ko'rinib turibdiki, u amaldagi import hajmiy va strukturaviy ko'rsatkichlariga bog'lagan holda hakikatda undiriladigan import bojlari hajmiga asoslanadi.

O'rta muddatli davrda ancha ahamiyatga ega bo'lgan muammo - O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirishi haqidagi muzokaralar, ularning borishini realistik baholash asosida davom etishidir. Vaziyat shundayki, yaqin vaqt ichida buning ro'y berishi amrimahol. Birinchidan, O'zbekistonning ko'rib chiqish bosqichida bo'lgan tariflar bo'yicha takliflari JSTni qoniqtirmaydi va muzokaralar muddatida import rejimini to'xtatish va stavkalar «avjini kesish»ni talab qilinadi. Ikkinchidan, JST rivojlanayotgan mamlakatlarning JSTga a'zo bo'lib kirish shartlariga ta'sir etishi mumkin bo'lgan, uch yil muddatga hisoblab chiqilgan ming yillik Raundi - savdo muzokaralari Doxa raundini yakunlaydi.

Bizningcha, JSTga qo'shilish - O'zbekistonning jahon xo'jalik alokalariga yanada integratsiyalashuvining zaruriy shartidir. Biroq bu tashkilotga nima qilib bo'lsaham a'zolikka erishishdan ma'no bo'lmasa kerak. JSTga a'zo bo'lib kirishning o'zi alohida bir maqsad bo'lmasligi lozim, JSTga a'zo bo'lib kirish vaqti emas, balki JSTga a'zo bo'lib kirish shartlari muhim. JST bilan

⁶¹www.customs.uz – Ўзбекистон Республикаси Давлат божхона қўмитаси расмий сайти

muzokaralarni davom ettirgan va Mingyillik Raundida kuzatuvchi sifatida ishtirok etgan xolda vaqtdan mahalliy ishlab chiqaruvchilarning raqobatbardoshligini oshirish va ichki bozorning alohida sektorlari himoyasini kuchaytirish uchun foydalanish lozim.

O'z-o'zidan, muzokaralar uchun yaqin yillarga davlat strukturaviy siyosatining ustuvorliklari hamda importni tartibga solish mexanizmini takomillashtirish va eksportni qo'llab-quvvatlash dasturi, jumladan, intellektual mehnat mahsulotlari va xizmatlari haqida yaqqol tasavvurga ega bo'lish lozim. Bunday tasavvurlarga tayangan holda jahon savdo hamjamiyatiga qo'shilish maksadida yul ko'yishi mumkin bo'lgan yon berishlar chegarasini aniq belgilash mumkin. SHuningdek, tovarlar va xizmatlar ayirboshlashni tartibga solishning milliy va xalqaro me'yorlarini yaqinlashtirish yo'lidagi xar bir qadamdan umumiy samarani (foйда va yo'qotishlar) batafsil hisoblab chiqish ham ortiqcha bo'lmasdi.

Ichki bozorning importdan eng qattiq himoya qilinadigan sektorlariga keladigan bo'lsak, JSTga a'zo bo'lgan mamlakatlarning ko'pchiligida bu birinchi navbatda, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va oziq-ovqat mahsulotlari hisoblanadi.

Boshqacha qilib aytganda, qishloq xo'jaligi mahsulotlari bilan savdoni tartibga soladigan JST qoidalari xozirgi paytgacha amalda liberallashtirilmagan. O'z navbatida, «tashkillashtirilgan» savdo hududidan tashqaridagi mamlakatlarga nisbatan qo'llanadigan mustaqil stavkalar amalda g'arb bozorlariga importning yo'lini yopib qo'yadi.

Ish oziq-ovqat bozorlarini qattiq himoya qilish bilan chegaralanib qolmaydi. JSTga a'zo-mamlakatlar sanoat mahsulotlari bozorlarining ayrim segmentlari ham, ayniksa, chetdan olib kiriladigan kayta ishlash darajasi yuqori bo'lgan mahsulotlarga nisbatan, bunda nafaqat katta boj to'siqlari, balki tartibga solishning notarif usullari bilan ham, import uchun «yopiladi»

AKIII da sanoat mahsulotlari bozorlarini «avj» tariflar bilan himoya qilish keng qo'llanadi, EI mamlakatlarida to'qimachilik mahsulotlari, kiyim-kechak, avtomobillar va ayrim yuqori texnologiyali tovarlar bilan ifodalanadigan ichki

bozor sektorlari eng katta tarif to'siqlari bilan himoyalangani. O'rtacha o'lchangan va o'rtacha arifmetik stavkalar o'rtasidagi farqning kattaligi JSTga a'zo-mamlakatlar alohida bozorlari himoyasining «kattikdigi»ni.

Bu eng ommaviy import turlari ekspansiyasidan himoya qilish maksadida o'ziga xos va aralash bojlar ko'rinishida hisoblab chiqiladigan «avj» tariflarini qo'llash natijasidir.

YUqorida bayon qilinganlardan xulosa qilib, O'zbekiston ko'plab tovar pozitsiyalari bo'yicha JST a'zo-mamlakatlar bilan taqqoslaganda ichki bozorga xorijiy tovarlar kirib kelishi borasida erkinroq rejimni ifodalaydi deb tasdiqlash mumkin. Hisob-kitoblar shuni ko'rsatadiki, O'zbekistonda amal qilayotgan stavkalar masalan, EI mamlakatlarida qo'llanayotgan konventsion boj stavkalaridan TIF TN kamida 3 mingta pozitsiyasi bo'yicha pastroqdir (buning yarmidan ko'pi sanoat mahsulotlariga to'g'ri keladi).

Bundan tashqari, ushbu nuqtai nazardan Berkli universiteti qoshidagi Haas biznes-maktabi iqtisodiyot professori Endryu Rouz «Ustunliklarsiz klub kartasi» maqolasida juda qiziqarli bir fikrni bildirib o'tdi. U dalillar bilan asoslangan shunday fikr bildirdiki, JST xaqiqatda savdoni liberallashtirishining xech qanday ochiqchasiga ishonchli isbotlari yuk. Anikroq qilib aytganda, JSTga qo'shilayotgan yoki uni a'zosi sanalgan mamlakatlarda va qolgan mamlakatlarda tashqi savdoni tartibga solish jiddiy farq qilmaydi.⁶²

Bu kashfiyot ikki sababga ko'ra muhimdir. Birinchidan, JST vazifalaridan biri savdoni liberallashtirish hisoblanadi. Ikkinchidan, bu struktura muvaffaqiyatli ishlaydi deb hisoblash kabul qilingan.

SHunday qilib, JST tashqi savdoni liberallashtiradi degan fikr jiddiy shubha ostiga olinadi. JSTga a'zo mamlakatlar tomonidan ko'p hollarda hattoki bu tashkilot qatnashchisi bo'lmagan mamlakatlardan ham ko'prok darajada foydalaniladigan proteksionizm siyosati yaqqol

⁶²www.iqtisodiyot.uz– “Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар” илмий-электрон журнали

o'z isbotini topadi. Va buni JSTga qo'shilish nuqtai nazaridan O'zbekiston tashqi savdo siyosatini asoslab berishda hisobga olmaslik mumkin emas.

Oqilona proteksionizm siyosati yuritishga amaliy extiyoj O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirish muammosiga yangicha nazar tashlashga majbur qiladi. Albatta, bu tashkilotga to'la huquqli a'zolik O'zbekistonga jaxon savdosini ko'p tomonlama tartibga solish qatnashchisi bo'lish imkoniyatini beradi va mahalliy tovarlarning boshqa mamlakatlar bozorlariga harakatlanishi yo'lidagi jiddiy to'siqlarni olib tashlashga yordam beradi. SHu sababdan JSTga a'zo bo'lib kirish zarurati umuman olganda tortishuvlarga sabab bo'lmaydi.

SHu bilan birga, ushbu tashkilotga qo'shilishning muayyan shartlari chuqur o'rganib chiqishni talab etadi. JSTga tezrok a'zo bo'lib kirish tarafdorlari O'zbekiston JST qoidalaridan istisnolar va ma'lum bir imtiyozlar olishi mumkinligiga umid qiladilar.

Mazkur muammoga boshqa bir nuqtai nazar shundan iboratki, muzokaralar jarayonini davom ettirar ekan, muzokaralar davrini selektiv investitsion siyosat yuritish va iqtisodiyotni mustaxkamlash, sanoat tovarlari raqobatbardoshligini oshirish uchun foydalangan holda JSTga a'zo bo'lib kirishni biroz kechiktirish lozim. Ushbu nuqtai nazar tarafdorlari uz pozitsiyalarini birinchi navbatda, JSTga qo'shilish bilan O'zbekiston bojxona tarifini pasaytirish, bojxona to'lovlari bo'yicha imtiyozlarni bekor qilishga majbur bo'ladi, natijada bozorning yanada ochib berilishi, korxonalar va tarmoqlarning bir qismi bankrotga uchrashi va ijtimoiy vaziyatning o'tkirlashuviga olib keladi, bu esa JSTga a'zolikdan olinadigan foyda bilan taqqoslab bo'lmaydigan oqibatlariga olib keladi degan fikr bilan asoslaydilar.

SHuni ham ta'kidlash joizki, O'zbekiston ikki tomonlama asosda barcha asosiy savdo hamkorlari (46 mamlakat, jumladan, JST a'zolari) va MDH davlatlarining 11 tasi bilan mumkin qadar qulayliklar yaratish rejimiga ega. O'zbekiston Respublikasi tovar aylanmasining 97 foizi ushbu mamlakatlarning birgalikdagi ulushiga to'g'ri keladi. Ushbu nuqtai nazardan JSTga a'zo bo'lib kirish davlatning tashqi savdoni tartibga solish masalalariga aralashuvini

qisqartirish va oqibatda, ichki bozorga kirishni soddalashtirishga qo'proq darajada xizmat qiladi.

Bizning fikrimizcha, mazkur bosqichda xech bo'lmaganda milliy ishlab chiqarish va bozorni o'rtacha protektsionistik himoya qilish uchun mavjud barcha imkoniyatlardan foydalanib, JSTga a'zo bo'lib kirishni tezlatish zarur.

JSTga qo'shilish - mamlakatning jahon xo'jaligi aloqalari tizimiga integratsiyasi dinamikasining yuqoriligi, g'arb bozorlarini mahalliy mahsulotlar uchun «ochish» va mamlakat sanoati raqobatbardoshligini oshirish zarurati bilan asoslanadigan ob'ektiv jarayondir. Milliy iqtisodiyotning qiyosiy ustunliklarini amalga oshirish vazifalarining muqobil variantlarga ega emasligi nuqtai nazaridan aynan ushbu oshirish salohiyati, milliy ixtisoslashuvning raqobatbardoshli ishlab chiqarishlarini rivojlantirish imkoniyati - O'zbekiston JSTga a'zo bo'lib kirishdan oladigan asosiy foyda mana shulardir.

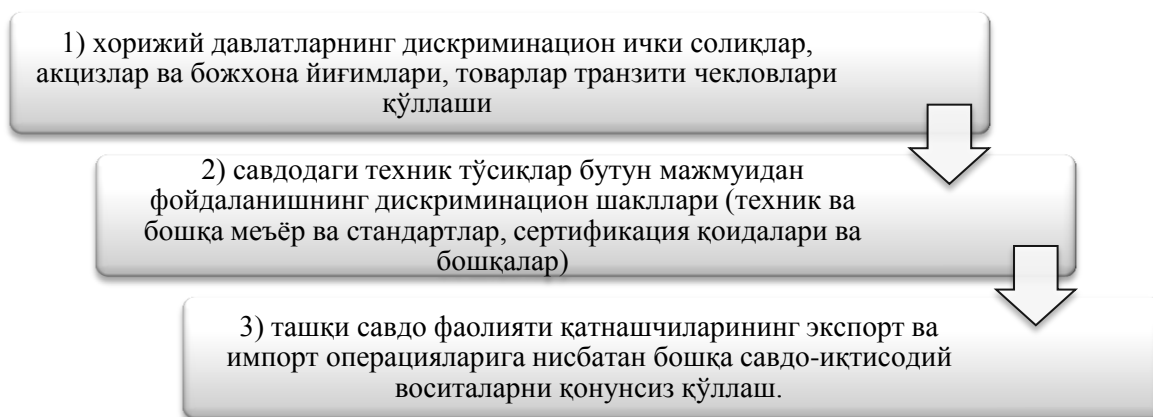
Albatta, bu qadam iqtisodiyotga, tashqi iqtisodiy aloqalarni boshqarish usullari va jahon hamjamiyati bilan o'zaro aloqalar xarakteriga katta ta'sir ko'rsatadi. Biroq ta'sir albatta bir ma'noli bo'lmaydi. Avvalo, bizning JSTga a'zolicimiz foydaliligi haqidagi tezisni aniqlashtirib, kuyidagilarni kayd etmaslik mumkin emas.

Birinchiidan, eng yirik va nufuzli xalqaro iqtisodiy tashkilotlardan birining a'zosiga aylangach, O'zbekiston jahon tashqi savdo aloqalarining yangi shakllariga kirishishdan tashqari uz manfaatlarini hisobga olgan holda ularni rivojlantirishda ham ishtirok etish imkoniyatini qo'lga kiritadi. Ikkinchiidan, mahalliy eksportchi va importchilar GATT, GATS va TRIPS kabi bitimlarga tayanadigan unifikatsiyalangan xar qanday makonga kirish imkoniga ega bo'ladi, jumladan, GATT/JST tamoyillari va choralari bilan kafolatlanadigan boshqa davlatlarda xalqaro-huquqiy himoya huquqini (ular bilan savdoda mumkin qadar qulayliklar yaratish rejimidan foydalanish bilan birga) qo'lga kiritadi.

O'zbekiston kuyidagilardan yuridik jixatdan himoya kilinadi:⁶³

3.1.1-chizma

⁶³ Ўзбекистон Республикаси Ташқи савдо вазирлиги маълумотлар базаси



Manba: Muallif ishlanmasi

Uchinchidan, xorijiy hamkorlar bilan savdoda mahalliy eksportga tarifga oid va notarif to'siqlar salbiy ta'siri keskin susayadi. Bunda JST muzokaralar «paketli usuli»dan foydalanishga imkon beradi. Tariflarni qisqartirish masalasi bo'yicha muzokaralarning yakuniy natijalari barcha kelishuv va bitimlarni o'z ichiga oladigan paket ko'rinishida rasmiylashtirilar ekan, muzokaralarning ayrim qatnashchilari kelishuvlar butun tuplami bo'yicha so'rovlar va yon berishlar muvozanatini saqlagan holda yo'nalishlardan biri bo'yicha ko'prok va boshqasi bo'yicha kamroq hajmda majburiyatlarni o'z zimmasiga olishi mumkin. O'zbekiston uchun bu alohida ahamiyatga ega, chunki u mahalliy tovarlarga bojxona bojlarining pasaytirilishiga javoban xorijiy hamkorlarga o'zining tarifga oid yon berishlariga moslashuvchanroq yondoshish imkonini beradi.

To'rtinchidan, O'zbekistonning xalqaro ishlab chiqarish kooperatsiyasiga va xalqaro ishbilarmonlik hamkorligining boshqa eng ilgor shakllariga qo'shilishi uchun qulay shart-sharoitlar paydo bo'ladi. Bu erda o'zaro aloqa qilish usullariga boy to'plami, jumladan, qo'shma korxonalarni ta'sis etish va birgalikdagi tadqiqotlar, intellektual mulkni ishlab chiqarish va sotuv, ayirboshlash haqidagi xulosalar mavjud. O'zbekiston uchun ayniksa, mamlakat hududida joylashgan va yangi ish o'rinlari yaratishdan tashqari iqtisodiyotning yanada rivojlanishi uchun asoslarni ta'minlaydigan sanoat korxonalari va tadqiqotchilik tashkilotlari barpo etilishi jalb etuvchan hisoblanadi. Kooperatsion aloqalar yuqori moslashuvchanlik darajasiga ega, ular qo'shma investitsion loyihalar qatnashchilari xavfsiraydigan

«suvosti toshlari» holi bo'lib, masalan, chet el investitsiyasi ishtirokidagi korxonalar bilan taqqoslaganda «chet motivlar»dan ko'proq tozalangan hamkorlikning o'ziga xos shaklini ifodalaydi.

Kooperatsion aloqalarga qo'shilish - jahon ishlab chiqarish jarayoniga kirishish va shu asosda mahalliy sanoatning tashqi iqtisodiy faoliyatga yo'naltirilgan (yuqori texnologiyalar, xizmatlar va h.k. bilan bog'lik) yangi istiqbolli sektorlarini rivojlantirishning eng ishonchli usulidir. SHu boisdan JSTga a'zolik mamlakatlarga tashqi muhitdan alohida bo'lib ajralib vositasida emas, balki o'zgaruvchan sharoitlarga moslashuvchanlik darajasini oshirish yo'li bilan noqulay jahon xo'jaligi ta'siriga o'z bog'likligini pasaytirish potentsial imkoniyatiga ega bo'ladi. Iqtisodiyot rivojlanishining o'tish davrida cheklov xarakteriga ega bo'lgan ma'lum bir tanlash xususiyatiga asoslangan choralar ham JST chora-tadbirlari strukturasi zid kelmaydi.

Beshinchidan, zamonaviy ishlab chiqarish va boshqaruv texnologiyalari importining imkoniyatlari kengayadi, mahalliy sanoat korxonalarining aksiyalarini xarid qilish, investitsion loyihalarni xususiy kreditlash, to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalash shaklida xorijiy kapitalning O'zbekistonga oqimi kuchayadi.

Oltinchidan, tashqi savdodagi nizolar va tortishuvlarni real huquqiy asoslarda hal qilish sharoitlari yaxshilanadi, «savdo urushlari»ning oldini olish kafolatlari ishonchliroqqa aylanadi. GATT/JST doirasida nizoli vaziyatlardan chiqib ketishning murosali yo'llarini izlash va maslahatlar mexanizmi qirq yildan ortik muddat davomida rivojlanib keldi. Bu mexanizm, xususan, savdo choralari g'ayriqonuniy qo'llanishi, antidemping vositalardan adolatsiz foydalanish kabi murakkab masalalar bo'yicha echim topishga imkon beradi.

Biroq JSTga qo'shilish fakat yutuqlarga ega bo'lishni va'da qilmaydi. O'zbekistonning ushbu ichki bozorni ochish tashkilotiga a'zo bo'lib kirishi bilan bog'lik holatlarda muqarrar bo'lgan yuqotishlar qanday?

Ma'lumki, import bojlarini pasaytirish - istalgan milliy iqtisodiyot, ayniksa, shakllanish bosqichini boshidan o'tkazayotgan iqtisodiyot uchun juda og'rikli jarayon hisoblanadi. Mahalliy ishlab chiqarishlarning raqobatbardoshlik darajasi

juda pastligini e'tiborga olib, ichki bozorning tez ochilishi xorijiy tovar ishlab chiqaruvchilar ekspansiyasining keskin kuchayishiga olib keladigina emas, balki, bundan kelib chiqadigan barcha, jumladan, ijtimoiy oqibatlar bilan birgalikda mahalliy sanoatning bir qator (avvalo, depressiv) tarmoqlari mavjudligining o'zini shubha ostiga qo'yadi.

Fiskal muammoning kuchayishi ham mumkin. Import bojxona to'lovlari bugungi kunda - byudjet tushumlarining eng ko'p «to'planadigan» turi bo'lib, umuman olganda soliq intizomi pastligini hisobga olib, yaqin istiqbolda byudjetga bojxona to'lovlari pasayishini kompensatsiyalash ancha qiyin bo'ladi.

GATT/JST bitimlari doirasida ro'y berayotgan jarayonlarni o'sib borayotgan jahon savdosini liberallashtirish tomon harakat bilan aynan bir deb qarash urushdan keyingi davrda amalda umumiy hodisaga aylandi. Biroq, tashqi savdo siyosatini isloh qilishning normativ yangiliklar kiritishni bir tomonlama tartibda yoki mintaqaviy savdo bitimlari doirasida amalga oshirishni nazarda tutadigan muqobil mexanizmlari ham mavjud. Muqobil variantlar haqida nimalarni aytish mumkin? Bir tomonlama liberallashtirish (yoki, kengroq, bir tomonlama tartibda o'tkaziladigan savdo siyosati islohoti) - ham nazariy, ham empirik iqtisodiy tadqiqotlarning an'anaviy ob'ektidir.

Iqtisodiyoti o'tish davrida bo'lgan barcha mamlakatlarda (nafaqat sobiq sotsialistik mamlakatlar, balki XX asrning 60-70-yillarida import o'rnini to'ldiradigan sanoatlashtirish strategiyasiga amal qilgan rivojlanayotgan mamlakatlarda ham) liberallashtirish sari dastlabki qadamlar bir tomonlama qarorlar qabul qilish bilan u yoki bu tarzda bog'lik bo'ldi. Islohotlarni bir tomonlama o'tkazish savdo siyosati sohasida mamlakat to'lik suverenitetini nazarda tutadi, bu esa uning nuqtai nazaridan ko'ngildagi maqsadlarga erishishning optimal sanalgan usullarini tanlashda hukumatning «ko'lini echib yuboradi» (hukumatga keng yo'l ochib beradi).

Savdo siyosatini shakllantirishning ko'p tomonlama mintaqaviy va global mexanizmlari o'zi bilan qanday yangiliklar olib keladi? Eng muhimi, ular xalqaro miqyosda qarorlar qabul qilishni muvofiqlashtirish uchun mos keluvchi sohada

milliy suverenitetning sezilarli darajada cheklanishini ko'zda tutadi. Ko'p tomonlama mexanizmlarning ikki turi o'rtasidagi tafovutlarni iqtisodiy siyosatni muvofiqlashtirish tahlili quyidagi sxemasi doirasida o'rganish qulaydir.

12.4. Respublikamiz tashqi iqtisodiy faoliyatida xalqaro yuk tashuvlarini takomillashtirish yo'llari

Hozirgi kunda O'zbekiston Respublikasi bozor iqtisodiyoti sharoitidan kelib chiqib jahon hamjamiyati va ko'plab xalqaro hamkor mamlakatlar bilan faol iqtisodiy siyosat olib bormoqda. Mazkur siyosatni amalga oshirish yo'lida bir qator dasturlar qabul qilingan bo'lib, ushbu dasturlar strategik rejalardan tashkil topgandir.

Bunga yaqqol misol tariqasida O'zbekiston Respublikasini rivojlantirish bo'yicha 2017-2021 yillarga mo'ljallangan Harakatlar strategiyasi dasturi hamda 2018-2022 yillar oralig'ini o'z ichiga olgan transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari bo'yicha tuzilgan dasturlarni keltirishimiz mumkin.

Ushbu dasturlar doirasida aynan, tashqi savdoni rivojlantirishga doir chora-tadbirlar dasturi ham ishlab chiqilgan bo'lib, undagi asosiy vazifalar quyidagilardan iboratdir:⁶⁴

3.2.1-chizma

CHora-tadbirlar	Amalga oshirish jarayoni va kutilayotgan natijalar
1. Xalqaro tranzit savdosining savdo-vositachilik operatsiyalarini amalga oshirishni tartibga soluvchi normativ hujjatni qabul qilish	- mazkur shartnoma bo'yicha etkazib berilayotgan mahsulot, O'zbekiston Respublikasining bojxona chegarasini kesib o'tmasdan, xaridor tomonidan savdo kompaniyasiga 100% valyuta o'tkazib beriladi. O'z navbatida oldi-sotdi shartnomasiga asosan qolgan pul mablag'lari komissiya haqi olinib, mahsulot etkazib beruvchiga o'tkazib beriladi. Bugungi kunda milliy qonunchilikda ushbu masalani tartibga soluvchi me'yoriy-huquqiy

⁶⁴ 2017 — 2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Харакатлар стратегияси (ПФ-4947-сон асосида)

	<p>hujjatning yo'qligi sababli respublika banklari savdo kompaniyalariga kelib tushgan mablag'larni komissiya haqlarini olgan holda, mahsulot etkazib beruvchiga tegishli mablag'larni o'tkazib berish bo'yicha bank operatsiyalarini amalga oshira olmaydi.</p> <p>- xalqaro tranzit savdo butun dunyoda, xususan O'zbekistonning yirik sheriklari bo'lgan Rossiya Federatsiyasi, Xitoy Xalq Respublikasi, Turkiya va boshqa davlatlarda keng qo'llaniladi.</p> <p>Ushbu hujjat qabul qilinishi natijasida savdo-vositachilik bitimlari hamda xizmatlar eksporti hajmi o'sishi kutilmoqda.</p>
<p>2. Mahalliy mahsulotlarning to'lov qobiliyati va tashqi bozorlarga chiqish imkoniyatlarini yaxshilash</p>	<p>- O'zbekiston Respublikasining chet eldagi diplomatik vakolatxonalari tomonidan O'zbekiston Respublikasidan olib kirilayotgan tovarlarga nisbatan turadigan mamlakatda amalda bo'lgan tarif va tarifsiz tartibga solingan talablar, shartlar, choralar to'g'risida axborot bazasini chet elda tayyorlash.</p> <p>- Evropa Ittifoqi "GSP +" umumiy imtiyozlar tizimining benefitsiariylariga O'zbekiston Respublikasini kiritish uchun yo'l xaritasini ishlab chiqish; shuningdek, AQSHning umumiy imtiyozli tizimi doirasida "A*" guruhlar uchun amal qiladigan ayrim tovarlarga maxsus bojni qo'llashni nazarda tutadigan imtiyozli rejimni olish.</p>
<p>3. O'zbekiston Respublikasidan tovarlar, ishlar va xizmatlar eksportini yanada rag'batlantirish</p>	<p>- O'zbekistonnig yirik savdo hamkorlar bo'lgan mamlakatlardagi Savdo vakolatxonalari institutini tashkil etish (Rossiya, Xitoy, Koreya, Qozog'iston, Turkiya, Afg'oniston, Eron, Germaniya, Frantsiya va boshqalar). Dastlabki boskichda Rossiya, Xitoy, Koreya, Qozog'iston, Turkiya, Afg'oniston, Eron savdo vakolatxonalarini o'rnatish taklif etiladi. Kutilayotgan natija tashqi bozorlagra yukori sifatli mahalliy mahsulotlarni etkazib berish bo'ladi.</p>
<p>4. Bojxona va tariflarni tartibga solishni takomillashtirish, mahalliy mahsulotlarning raqobatbardoshligini oshirish, kontrabanda va kontrafakt savdo shartlarni chetlab otish</p>	<p>- maxsus tanib olish belgisi belgilangan tovarlar ro'yxatini kengaytirish, bazilari uy anjomlari, zargarlik buyumlari, tabiiy mo'ynadan buyumlar va boshqalar, shuningdek davlat tilida belgilangan tovarlar, , oziq-ovqat va nooziq-ovqat mahsulotlari bilan taminlangan.</p> <p>- asosiy eksport qilinadigan mahsulotlar to'g'risidagi milliy meyoriy-huquqiy hujjatlarning (standartlar, texnik reglamentlar, O'zbekiston Respublikasining Tasdiqlangan Sanitariya-gigienik meyorlari va boshqalar) talablariga va shartlariga o'zgartirishlar</p>

	<p>kiritish, ularning mahsulot xavfsizligi sohasida mavjud xalqaro standartlarga muvofiqlashtirishni nazarda tutadi.</p>
<p>5. Jahon Banking Doing Business (IFC) reytingida ko'rsatkichlarni yanada yaxshilash, biznesni yuritish va savdo faoliyatini yuritish muhitini yanada osonlashtirish dasturi doirasida</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Respublika hududi bo'ylab bojxona rasmiylashtiruvini uchun zarur bo'lgan hujjatlarni taqdim etish tartibiga muvofiq normalar joriy etilsin. Tovarlarining bojxona qiymatini belgilash faqat elektron shaklda amalga oshiriladi; - Tovarlarining bojxona qiymatini aniqlashda taqdim etilgan hujjatlardagi qiymati keskin pasayishi ehtimoliga ega tovarlarning qiymatini baholash tizimini optimallashtirish. O'zbekiston Respublikasi Bojxona Kodeksida nazarda tutilmagan hujjatlardagi talablarni tovarlarni bojxona qiymatini aniqlash maqsadida ta'biqlash;
<p>6. Xorijiy mamlakatlar bilan savdo-iqtisodiy hamkorlikni yanada chuqurlashtirish</p>	<ul style="list-style-type: none"> - O'zbekiston Respublikasining boshqa xorijiy mamlakatlar bilan iqtisodiy va savdo sohasi bo'yicha hamkorligini kuchaytirish chora-tadbirlari majmuini ishlab chiqish; - xorijiy mamlakatlar bilan tasdiqlangan "Yo'l xaritasi" ijrosini yanada takomillashtirish va rejalashtirish; - savdo va iqtisodiy sohalarda etuk salohiyatga ega bo'lgan xorijiy mamlakatlar bilan yangi "Yo'l xaritalari" ni qabul qilish; - ushbu chora-tadbirlardan kutilayotgan natijalar: - tovar nomenklaturasi va xorijiy mamlakatlarga eksport qilinadigan tovarlar hajmini kengaytirish, savdo sohasidagi dolzarb masalalarni hal qilish hamda o'zbek mahsulotlarining jahon bozoriga kirishini ta'minlash, eksport qilish hududlari va jahon bozoridagi o'zbek mahsulotlari ulushini kengaytirish.
<p>7. Bojxona boshqaruvi jarayonlarida risklarni boshqarish tizimini amaliy tadbiq etish va amalga oshirish</p>	<ul style="list-style-type: none"> - risklarni boshqarish tizimini qo'llash strategiyasi va taktikasini ishlab chiqish. - meyoriy-huquqiy hujjat. - axborotni yig'ish va qayta ishlash tartibi, tahlil qilish va havflarni baholash hamda risklarni boshqarish chora-tadbirlarini ishlab chiqish va amalga oshirish tartibi.

Vazirlik tomonidan 2018 yilga mo'ljallangan mazkur chora-tadbirlardan farqli ravishda 2018-2022 yillar oralig'ini o'z ichiga olgan transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari bo'yicha tuzilgan dasturlarga muvofiq bir qator xalqaro transport tashuvlariga oid yo'nalishlardagi ishlar rejasi ham tuzilgan.⁶⁵

2018 – 2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash bo'yicha kompleks dastur

3.2.2- chizma

CHora-tadbirlar	Amalga oshirish mexanizmi	Amalga oshirish muddati
Temir yo'l transporti		
O'zbekiston Respublikasining tashqi savdo tovarlarini asosiy jahon va mintaqaviy bozorlarga qisqa muddatli chiqishi uchun samarali va ishonchli muqobil transport va transport koridorlarini shakllantirish	- Eron Islom Respublikasi hukumatlari, Ummon Sultonligi, Turkmaniston va O'zbekiston Respublikasi o'rtasida (Ashxobod bitimi) xalqaro transport-tranzit yo'laklarini tashkil etish to'g'risidagi bitimni amalga bajarish.	Davom etmoqda
	- «O'zbekiston – Qirg'iziston – Xitoy» temir yo'lining qurilishini o'rganish.	2019 y
	- Afg'onistonning shimoli-g'arbida transport koridorini yaratish masalalarini ishlab chiqish, «Mozori-SHarif-SHibergan-Maymana-Hirot» yo'nalishi bo'yolab temiryo'l loyihasini amalga oshirishda ishtirok etish.	2019 y.
	- Boku-Tbilisi-Axalkalaki-Qars temir yo'li bo'ylab tashqi savdo tranzit yuk tashuvlarini amalga oshirish.	2019 y.
	- Ozarbayjon-Gruziya – Turkiya -	

⁶⁵ 2018 – 2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишининг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш бўйича комплекс дастур (ПҚ-3422-сон асосида)

	Evropa Ittifoqi davlatlarining yagona tranzit koridorini shakllantirishda ishtirok etish. Tashqi savdo va tranzit yuklari tashish hajmlarini aniqlash. - Xitoy-O'zbekiston yo'nalishi bo'yicha konteyner poezdlarining harakatini tashkil etish.	2019 y.
Avtomobil transporti		
O'zbekiston mahsulotlarini tashqi bozorlar va jahon okeanlariga chiqishni ta'minlaydigan avtomobil transporti marshrutlari bo'ylab davlatlar bilan xalqaro shartnomalar tuzish va yangi xalqaro shartnomalar tuzish	O'zbekiston Respublikasi Hukumati va hamkor davlatlar o'rtasida quyidagi loyiha shartnomalarini imzolash masalalarini ishlab chiqish: - Ozarbayjon Respublikasi Hukumati bilan xalqaro avtomobil transporti to'g'risida Kelishuv. - Ispaniya Qirolligi Hukumati bilan xalqaro avtomobil transportida hamkorlik to'g'risida Bitim; - Belarus Respublikasi Hukumati bilan 1994 yil 22 dekabrda Xalqaro avtomobil transporti to'g'risidagi Bitimga o'zgartirish va qo'shimchalar kiritish to'g'risidagi Bayonnoma; - Frantsiya Respublikasi Hukumati bilan yo'lovchilar va yuklarni xalqaro avtomobilda tashish to'g'risidagi Bitim.	2018 –2019 y.
Biznes muhitini yaxshilash, ma'muriy to'siqlarni kamaytirish, avtotransport va logistika sohasidagi tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlarni yaratish	- Tegishli malaka talablari bilan tanishgan, baholangan shahsning malaka varag'ining amal qilish muddatini xalqaro avtomobil tashuv transportida tashish bilan shug'ullanuvchi tashuvchilarning rahbarlari uchun 5 yilgacha avtomobil transportini litsenziyalashni soddalashtirish va optimallashtirish.	2019 y.
Mamlakat transport koridorlarining tranzit jozibadorligi va raqobatdoshligini oshirish	- CHet davlatlarning transport vositalariga O'zbekiston Respublikasi hududi bo'ylab kirish va tranzit qilish uchun yig'implarni (transport to'lovlarini)	2018-2019 y.

	optimallashtirish, (pul mablag'larini hisoblash uchun izometrik tizimga o'tish masalasini ko'rib chiqish.	
O'zbekiston Respublikasida xalqaro avtomobil tashuvlarini rivojlantirish dasturini qabul qilish, shu jumladan, milliy aviatashuvchilar parkini yangilash va modernizatsiya qilish uchun sharoit yaratish	- O'zbekiston Prezidentining milliy avtotashuvchilarining og'ir transport vositalari parkini yangilash bo'yicha maqsadli parametrlarini tasdiqlash to'g'risidagi qarori loyihasini ishlab chiqish va belgilangan tartibda joriy etish	2019 y.
Havo yo'llari transporti		
Havo yo'llari transporti yuk tashuvlarini yanada rivojlantirish bo'yicha chora-tadbirlarning amalga oshirilishini ta'minlash	- "Navoiy" Xalqaro intermodal logistika markazining yuk tashish hajmini oshirish va uning samaradorligini oshirish bo'yicha takliflarni ishlab chiqish; - Yo'nalish tarmog'ini kengaytirish va Evropa, SHarq va Osiyodagi xalqaro yuk tashish bozorlariga qo'shilish; - O'zbekiston eksportchilarining havo yuklarini tashkillashtirishda moslashuvchan tarif siyosatini amalga oshirish. - O'zbekiston Respublikasining aeroportlari o'rtasida tranzit havo yuklarini bojxona rasmiylashtirilishini tashkil qilishda bojxona rasmiyatchiligini soddalashtirish.	2017-2022 y. Davom etmoqda 2019 y.
Transport infratuzilmasi		
Respublikaning tashqi savdo tovarlarini tashish va tashish narxlarini optimallashtirish uchun qo'shni mamlakatlarning dengiz va quruqlik portlarini (markazlarini) samarali ishlatish uchun shart-sharoitlarni	- hamkor-davlatlarda dengiz va quruqlik portlari (markazlari) imkoniyatlarini va ehtiyojlarini aniqlash, shuningdek, yangi tashkillashtirish istiqbollari: - tashqi savdo tovarlar transportida transport infratuzilmasidan foydalanish bo'yicha transport boshqarmalari ma'murlari o'rtasida	2019 y.

shakllantirish	ikki tomonlama bitimlar imzolanishi; - chet elda transport infratuzilmasi terminallarini, omborlarini va boshqa transport vositalarini sotib olish, lizing yoki qurish imkoniyatlarini o'rganish.	
Transport infratuzilmasini takomillashtirish	- xalqaro tashuvlarning asosiy yo'nalishlarida (Toshkent, Andijon va Buxoro viloyatlari, Qoraqalpog'iston Respublikasi) xalqaro mul'timodal transport-logistika markazlari tarmog'ini yaratish, bojxona xizmatlarining to'liq to'plamini taqdim etish.	2019 y.

Nazorat uchun savollar:

1. TIF tovar nomenklatura deganda nima tushunasiz?
2. Transport infratuzilmasi nima?
3. Butunjahon savdo tashkiloti qachon tashkil etilgan?
4. Butunjahon savdo tashkilotining jahon savdosidagi o'rni?
5. Iqtisodiy integratsiya nima? O'zbekiston Respublikasi qaysi integratsion guruhlarga a'zo?
6. Iqtisodiy integratsiyani qanday tur lari mavjud?
7. Butunjaxon savdo tashkilotiga O'zbekiston Respublikasi a'zomi, nechanchi yildan?
8. Butunjaxon savdo tashkilotiga a'zo bo'lish afzalliklari?
9. Butunjaxon savdo tashkilotiga nechuta mamlakat a'zo?
10. Butunjaxon savdo tashkilotiga a'zo bo'lishning slabiy tomonlari to'g'risida gapiring?

XIII-BOB. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimi va uning asosiy shakllari.

Reja:

- 1. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimi va uning asosiy shakllari.**
- 2. Xalqaro savdoning rivojlanish bosqichlari.**
- 3. Xalqaro iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishining hozirgi davrdagi xususiyatlari.**

13.1. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar tizimi va uning asosiy shakllari

Xalqaro mehnat taqsimoti xalqaro iqtisodiy munosabatlar, ya'ni turlimamlakatlar o'rtasidagi xo'jalik aloqalari negizida yotadi. Xalqaro iqtisodiy munosabatlar quyidagi shakllarda namoyon bo'ladi:

- tovar va xizmatlar bilan xalqaro savdo;
- kapital va chet el investitsiyalarining harakati;
- ishchi kuchining migratsiyasi;
- ishlab chiqarishning davlatlararo kooperatsiyasi;
- fan va texnika sohasidagi ayirboshlash;
- valyuta-kredit munosabatlari;

Xalqaro mehnat taqsimoti rivojlanishi natijasida jahon bozori tarkib topadi. Jahon bozoriga tovar va xizmatlarning xalqaro harakati sifatida qarash mumkin. Jahon bozori o'zining rivojlanishida bir qator bosqichlardan o'tadiki, ulardan har biri milliy xo'jalikning xalqaro iqtisodiy munosabatlarga jalb qilinishining ma'lum darajasi bilan xarakterlanadi. Kapitalning xalqaro harakati - bu kapitalning chet elda joylashtirilishi va faoliyat qilishi. U chet elga quyidagi shakllarda chiqariladi:

- xususiyy yoki davlat kapitali shaklida. Kapitalning xalqaro tashkilotlaryo'li bilan harakati ko'pincha mustaqil shakl sifatida ajratiladi.
- pul va tovar shaklida. Jumladan, kapital chiqarish mashina va uskunalari, patentlar, nau-xau hamda tovar kreditlari shaklida bo'lishi mumkin.
- qisqa va uzoq muddatli kreditlar shaklida;
- ssuda va tadbirkorlik kapitali shaklida. Ssuda shaklidagi kapital quyilmalar bo'yicha foiz, tadbirkorlik shaklidagi kapital esa foyda keltiradi.

Tadbirkorlik kapitali to'g'ridan-to'g'ri va portfelli investitsiyalardan iborat bo'ladi. To'g'ridan-to'g'ri investitsiyalar shu kapital hisobiga qurilgan ob'ekt (korxonalar) ustidan nazorat qilish huquqini beradi, portfelli investitsiyalar esa bunday huquqni bermaydi. U odatda aktsiya paketlari hamda obligatsiya va boshqa qimmatli qog'ozlar shaklida beriladi.

Xalqaro iqtisodiy munosabatlarning ancha murakkab jihatlaridan biri ishchi kuchining xalqaro migratsiyasi hisoblanib, u o'z ifodasini mehnat resurslarining ancha

qulay sharoitda ish bilan ta'minlash maqsadida bir mamlakatdan boshqasiga ko'chib o'tishida topadi.

Xalqaro migratsiya jarayonini iqtisodiy omillar bilan birga siyosiy, etnik, madaniy, oilaviy va boshqa xarakterdagi omillar ham taqozo qiladi. Xalqaro migratsiya ikkita asosiy tarkibiy qismni o'z ichiga oladi: emigratsiya va immigratsiya. Emigratsiya- mamlakatlardan doimiy yashash joyiga chiqib ketishni, immigratsiya- mamlakatga doimiy yashash uchun kirib kelishni bildiradi. Fan-texnika yutuqlari bilan xalqaro ayirboshlash bir qator shakllarda amalga oshiriladi. U ilmiy-texnikaviy axborotlar, muta-xasislar, fan sohasi xodimlari bilan ayirboshlashni, tadqiqot va yangilik-larni litsenziya asosida berishni, ilmiy-tadqiqot ishlari o'tkazishni, umumiy fan-texnika va texnologiyani ishlab chiqarish bo'yicha qo'shma

tadbirkorlikni o'z ichiga oladi. Ilmiy texnikaviy hamkorlikning muhim shakllaridan biri injiniring hisoblanadi. Xalqaro injiniring bir davlat tomonidan boshqasiga sanoat va boshqa ob'ektlarni loyihalashtirish va qurish jarayoniga kerakli hisob-kitob loyihalarini berish hamda injenerlik-qurilish xizmati ko'rsatishdan iborat bo'ladi.

Jahon infratuzilmasi. Tovarlar, ishchi kuchi, moliyaviy vositalarning milliy chegaralar orqali to'xtovsiz o'sib boruvchi harakati butun jahon infratuzilmasining rivojlanishi va takomillashuvini tezlashtiradi. Juda muhim transtport tizimi (dengiz, daryo, havo, temir yo'l transporti) bilan bir qatorda jahon iqtisodiyotining rivojlanishida axborot kommunikatsiyalar tarmog'i tobora ko'proq ahamiyat kasb etib boradi.

Munosib umumjahon infratuzilmasi bo'lmasa, hozirgi ishlab chiqaruvchi kuchlarning baynalminallashuvini rivojlantirib bo'lmaydi. Bunday infratuzilmaning ayrim tarkibiy qismlari jahon savdosi vujudga kelayotgan, jahon bozori tashkil topayotgan vaqtda paydo bo'lgan. Hozirgi davrda birjalar, moliya markazlari, yirik sanoat va savdo birlashmalari misli ko'rilmagan tezlik bilan operativ ma'lumotlar olishga va ularni ishlab chiqishga imkon beruvchi eng yangi texnik vositalar bilan jihozlangan. Rivojlangan mamalatlarda keng tarmoqli axborot majmuasi tashkil topmoqda, uning ta'siri amalda iqtisodiyotning barcha tarmoqlari va sohalariga yoyilmoqda. Hozirgi sharoitda ilmiy va tijorat axborotlar ayniqsa qimmatlidir. SHu sababli turli xalqaro darajalarda maxsus «ma'lumotlar banklari» tashkil topmoqda, bular ilmiy va ishlab chiqarish maqsadlari uchun zarur axborotni qidirib topishni ancha engillashtiradi. Jahon infratuzilmasi turli ziddiyatlarni bartaraf qilish orqali rivojlanadi. Xalqaro ayirboshlash tovarlarda materiallashgan shakllardan nomaterial aloqalarga tobora ko'proq o'rin bo'shatadi, ya'ni fan-texnika yutuqlari, ishlab chiqarish va boshqarish tajribasi, xizmatning boshqa turlari bilan ayirboshlash o'sib boradi. Hisob-kitoblarga ko'ra hozirgi kunda xizmatlar jahon yalpi milliy mahsuloti (YAMM)ning 46 foizini tashkil qiladi. Xalqaro iqtisodiy integratsiya-bu

mamlakatlarning chuqur, barqaror o'zaro aloqalarning rivojlanishi va milliy xo'jaliklar o'rtasidagi mehnat taqsimoti asosida ular xo'jalik-siyosiy aloqalarining birlashish jarayonlaridir.

Xalqaro iqtisodiy integratsiya jahon xo'jaligi rivojining tarixiy jihatdan uzoq davr davom etgan natijasi hisoblansada, Prezidentimiz I.Karimov ta'kidlab o'tganlaridek, hozirgi kunda ham mamlakatlarning Jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuv jarayonida hal etilmagan ko'pdan-ko'p muammolar mavjudki, bizning Respublikamiz uchun bu tashqi iqtisodiy va valyuta siyosatini yanada erkinlashtirishdan iborat. Xalqaro iqtisodiy integratsiyaning asosiy shakllari quyidagilar:

- erkin savdo zonalari. Bu iqtisodiy integratsiyaning eng oddiy shakli bo'lib, uning doirasida qatnashuvchi mamlakatlar o'rtasidagi savdo cheklashlari bekor qilinadi. Bunga Evropa erkin savdo uyushmasi va MDH mamlakatlari o'rtasidagi o'zaro bitim misol bo'la oladi;

- boj ittifoqi. Iqtisodiy integratsiyaning bu shakli erkin savdo zonalarining faoliyat qilishi bilan birga yagona tashqi savdo ta'riflari o'rnatishni va uchinchi mamlakatga nisbatan yagona tashqi savdo siyosati yuritishni taqozo qiladi. Evropa Ittifoqi (EI) boj ittifoqiga yorqin misoldir;

- to'lov ittifoqi. Bu milliy valyutalarning o'zaro erkin almashuvini va hisob-kitobda yagona pul birligining amal qilishini ta'minlaydi. Evropa hamjamiyati, Janubiy-SHarqiy Osiyo va MDH mamlakatlari uchun to'lov ittifoqi pirovard maqsaddir;

- umumiy bozor. Bu iqtisodiy integratsiyaning ancha murakkab shakli bo'lib, uning qatnashchilariga erkin o'zaro savdo va yagona tashqi savdo ta'rifi bilan birga kapital va ishchi kuchining erkin harakati hamda o'zaro kelishilgan iqtisodiy siyosat ta'minlanadi. Bunga Evropa iqtisodiy ittifoqi yoki Evropa umumiy bozorini misol qilib keltirish mumkin. Uning doirasida barcha boj to'lovlari va import me'yor (kvota)lari bekor qilinadi, boshqa mamlakatlardan Evropa bozoriga tovarlar kirishi bir xil tartibga solinadi, pul mablag'lari va ishchi kuchining chegaradan erkin o'tishi ta'minlanadi hamda umumiy muammolarni hal etishda yagona siyosat o'tkaziladi;

- iqtisodiy va valyuta ittifoqi davlatlararo iqtisodiy integra-tsiyaning eng oliy shakli hisoblanadi. Bunda iqtisodiy integratsiyaning barcha qarab chiqilgan shakllari umumiy iqtisodiy va valyuta-moliyaviy siyosat o'tkazish bilan birga uyg'unlashadi.

Xalqaro iqtisodiy integratsiya jarayonini ob'ektiv xarakterdagi bir qator omillar taqozo qiladiki, ularning ichidan quyidagilar asosiy o'rinni egallaydi:

- xo'jalik aloqalarining baynalminallashuvi;
- xalqaro mehnat taqsimotining chuqurlashuvi;

- umum jahon fan-texnika revolyutsiyasi;
- milliy iqtisodiyot ochiqligining kuchayishi.

Integratsiyaning taraqqiy etishi bir qator muhim shart-sharoitlarning mavjudligini talab etadi:

Birinchi, integrallashuvchi mamlakatlarning iqtisodiy taraqqiyoti deyarli bir xil darajada bo'lishi va bozor iqtisodiyoti to'laqonli shakllangan bo'lishi shart. Ularning xo'jalik mexanizmlari o'zaro mos bo'lishi kerak. Odatda, rivojlangan mamlakatlar integratsiyasi eng mustahkam va samarali bo'ladi. Ikkinchi, umumiy chegaralar va azaldan shakllangan o'zaro iqtisodiy munosabatlarning mavjudligi. Uchinchi, integrallashuvchi mamlakatlarning iqtisodiyotida o'zaro to'ldiruvchi strukturalarning mavjudligi (Ularning yo'qligi – Afrika, arab mamlakatlaridagi integratsiya jarayonlarining past samaraliligi sababidir). To'rtinchi, u yoki bu mintaqa mamlakatlari oldida turgan keskin xo'jalik yoki boshqa turdagi muammolarning barcha a'zolar uchun umumiyliigi. Beshinchi, davlatlarning siyosiy ixtiyori va integratsiya tarafdori bo'lgan etakchi mamlakatlarning mavjudligi. Oltinchi, o'ziga xos «namoyish samarasi». Odatda, u yoki bu guruh mamlakatlarning integratsion muvaffaqiyatlari qolgan mamlakatlarni ham ushbu jarayonda jadalroq sur'atlarda qo'shilish xoxishini uyg'otadi. Bunday xol, masalan, Evropa hamkorligining muvaffaqiyatidan so'ng yuz bergan – birdaniga 10 ta Markaziy va SHarqiy Evropa mamlakatlari EI ga a'zo bo'lish ishtiyogini bildirishgan. Ettinchi, «Domino effekti». Integratsiya mintaqa ichidagi mamlakatlarning o'zaro iqtisodiy munosabatlarining jadallashuviga olib keladi. Bunda, ba'zi qo'shni, a'zo bo'lmagan mamlakatlar ma'lum qiyinchiliklarni (ko'pincha, a'zo mamlakatlar bilan savdo aloqalarining susayib ketishi) boshidan kechiradi. Natijada ular ham integratsion birlashmaga a'zo bo'lishga majbur bo'ladi. Integratsiya bir qator aniq maqsadlarga ega:

- milliy raqobatbardoshlikni ko'tarish, hamkorlikda globalizatsiya hamlalariga javob qaytarish;

- bilvosita xorijiy sarmoyalarni rag'batlantirish, ishlab chiqarish omillarining yangi kombinatsiyalarini yaratish, transaksion xarajatlarni kamaytirish, bozor ko'lamlarini kengaytirish imkonini yaratuvchi «miqyos iqtisodiyoti» ustunliklaridan foydalanipsh. Aynan shunday maqsadlarni ko'zlab MERKOSUR va ASEAN tashkil etilgan edi.

- iqtisodiyotdagi tarkibiy o'zgarishlar va modernizatsiyaga ko'maklashish;
- endigina bozor iqtisodiyotiga o'tayotgan yoki jiddiy iqtisodiy islohotlarni amalga oshirayotgan mamlakatlarni ancha rivojlangan mamlakatlarning mintaqaviy savdo kelishuvlariga a'zo qilish. Ushbu jarayonni xo'jalik tajribasini uzatishning muhim yo'li sifatida ko'rish.

Rivojlangan mamlakatlar o'zlarining qoloq qo'shnilarini integratsiya jarayoniga jalb etar ekan, ulardagi islohotlar muvaffaqiyati, samarasi va jadalligidan manfaatdordir, u erda to'laqonli bozorlarning tezkor yaratilishi tarafdoridir;

- milliy ishlab chiqaruvchilar uchun moliyaviy, mehnat, xomashyo, texnologik resurslarga kengroq yo'l ochib berish, talab yuqori bo'lgan bozorlarda ishlash. JSTga a'zo mamlakatlarning jahon bozoridagi o'rninimustahkamlashda, savdo siyosatining ma'lum masalalari hal etiladi. Integratsiya xalqaro tashkilotlarda birga ishtirok etish, JST ning ko'p tomonlama muhokamalarida o'z manfaatlarini to'laroq himoya etish imkonini beradi.

13.2. Xalqaro savdoning rivojlanish bosqichlari

XX asrning so'nggi yillarida sobiq Ittifoqning parchalanishi, mamlakatlar o'rtasida iqtisodiy va siyosiy aloqalarning sifat jihatdan yangi bosqichga chiqishi, milliy xo'jalik aloqalarining integratsiyalashuvi bilan, globalizatsiya jarayonlarining jadallashuvi yuz berdi. Globalizatsiya natijasida jahon xo'jaligining tarkibiy qismiga aylanib borayotgan mamlakatlarning soni ortib bormoqda. Bu milliy darajadagi huquqiy, iqtisodiy hamda texnologik to'siqlar yo'qolishiga, uning o'rniga xalqaro iqtisodiy xo'jalikning umumiy iqtisodiy qonuniyatlari va xalqaro xo'jalikning funktsional aloqalarini tatbiq etilishiga olib kelmoqda. Mamlakatlar hayotidagi globalizatsiya - iqtisodiy munosa-batlardagi tovarlar, xizmatlar, kapital hamda fond bozorlaridagi savdo va siyosatga doir tartiblarning tobora erkinlashuvi orqali namoyon bo'lmoqda. Tashqi savdo aloqalari erkinlashtirilayotgan mamlakatlar soni yil sayin ortib bormoqda.

Jahon iqtisodiy va moliyaviy muhitining shakllanishiga ta'sir etgan sezilarli o'zgarishlar sifatida quyidagilarni ko'rsatish mumkin:

1) 1957 yili Londonda Britaniya hukumatining funt sterling ustidan nazorat o'rnatishiga javob tariqasida evrodollar bozorining yuzaga kelishi;

2) 1958 yilda dastlab, "Umumiy bozor" deb atalgan Evropa Iqtisodiy Hamkorligi (EIX) - hozirgi Evropa Ittifoqining (EI) tashkil topishi;

3) Amerika korporatsiyalari xorijiy faoliyatlarini kengaytirishga intilishi (1950 yillardan boshlab). Jahon bozorida Evropa va YAponiya korporatsiyalari faoliyatining sezilarli o'sishi, shuningdek, xalqaro maydonda Amerika korporatsiyalari bilan ushbu mamlakatlar o'rtasida raqobatning kuchayishi;

4) O'tgan asrning 60-yillarida YAponiya iqtisodiyotini tez sur'atlar bilan o'sishi, Uzoq SHarq biznes faoliyatida yangi imkoniyatlarning ortishi;

5) 1971-1973 yillarda Brettonvud tizimini qulashiga olib kelgan jahon moliya inqirozlari, valyutaning belgilangan kursi tizimidan, suzuvchi valyuta kurslariga o'tish;

6) 1971-1979 yillardagi birinchi va ikkinchi neft inqirozlari jahon iqtisodiy tizimiga bosim o'tkazishi. Ushbu sanalarda neft eksport qiluvchi mamlakatlar tashkiloti (OPEK) neft narxini sezilarli darajada oshirishi;

7) Rivojlanayotgan mamlakatlarning 1982 yilda tashqi qarzlarga xizmat ko'rsatishi bilan bog'lik jahon qarzдорlik inqirozining boshlanishi;

8) 1980 yillarda YAponiyaning xalqaro moliyaviy kuch va jahon kapitalining manbasi sifatida etakchi mamlakatga aylanishi;

9) 1987 yilda ettita mamlakatning ("Katta ettilik") Parijda Luvr bitimini imzolashi. Ular o'z valyuta kurslarining dollarga nisbatan tor tebranish doirasida sun'iy ravishda almashtirish orqali, kuchsizlanib borayotgan dollarni qo'llab-kuvvatlashni rejalashtirdilar. SHuningdek, ushbu mamlakatlar kelishilgan iqtisodiy siyosat yuritishni mo'ljalladilar;

10) 1987 yilda EIX yagona Evropa aktini qabul qilish orqali 1992 yilda yaxlit Evropa bozorini tashkil qilishni rejalashtirilishi. Bunda, mazkur tashkilotning G'arbiy Evropa moliyaviy va iqtisodiy holatiga sezilarli ta'sir etishi kutildi;

11) 1989-1992 yillarda SHarqiy Evropa mamlakatlari o'z siyosiy yo'nalishlarini o'zgartirishi. Ularning kommunistik dunyoqarashdan ko'p partiyaviylikka, markazdan rejalashtiriladigan iqtisodiyotdan erkin bozor iqtisodiyotiga o'tishi, jahondagi siyosiy, iqtisodiy va moliyaviy holatga chuqur ta'sir etdi;

12) 1992 yildan keyin yaxlit Evropa bozorining yuzaga kelishi, 1993 yil noyabr oyidan erkin savdo bo'yicha SHimoliy Amerika bitimining kuchga kirishi, 1993 yilda Osiyo-tinch okeani iqtisodiy hamkorligi konferentsiyasi va boshqa jarayonlar, o'tgan asrning 90-yillarida hududiy rivojlanishni jadallashtirdi. XXI asr bo'sag'asida jahon iqtisodiyotida to'rtta asosiy tarkibiy an'ana kuzatildi:

birinchidan, xomashyo eksportiga asoslangan hamda sanoati rivojlangan mamlakatlar o'rtasidagi munosabatlardagi o'zgarishlar. Xomashyo etkazib beruvchi mamlakatlar va sanoati rivojlangan mamlakatlar o'rtasida an'anaviy iqtisodiy aloqalar mavjud bo'lib, ularning o'zaro munosabatlar modeli quyidagicha edi: xomashyo etkazib beruvchi mamlakatlar, xomashyoni eksport qilib, olingan valyuta tushumlaridan sanoat mahsulotlari importini moliyalashtirganlar. O'tgan asrning 70-yillarida "Rim klubi" nomi bilan mashhur G'arbiy Evropa olimlari "dunyo miqyosida tez orada tabiiy resurslarning global taqchilligi yuzaga keladi", deb bashorat qilgan edilar. Ushbu mulohazalarga asoslanib ko'pgina xomashyo etkazib beruvchi mamlakatlar xomashyo sotish evaziga valyuta tushumini oshirish maqsadida kartellarga birlashdilar. Ammo, sanoat texnologiyasi va qishloq xo'jalik sohasining keskin rivojlanishi, xomashyoga bo'lgan talabning qiskarishiga ta'sir ko'rsatdi va natijada xomashyo bahosining pasayishi yuz berdi. ikkinchidan,

sanoati rivojlangan mamlakatlarda qo'l mehnatiga asoslangan ishlab chiqarishdan, bilim va malakaga asoslangan ishlab chiqarishga o'tildi. Jahon iqtisodiy tuzilmasidagi ushbu o'zgarishlar natijasida bandlik tarkibida yuqori malaka talab qiluvchi mutaxassislariga ehtiyoj ortib, nisbatan past malakali mutaxassislariga talab pasayib bordi. Axborot almashuvining osonligi - tadbirkorlik faoliyatini, kichik biznes va shaxsiy tashabbusni rag'batlantirdi. Ilmiy-texnika progressi yutuqlaridan foydalanish, bilimni va yuqori malakani talab qildi, shuning uchun ishlab chiqarish samaradorligi va raqobatbardoshlikni oshirish uchun, inson kapitaliga investitsiya qilish muhimligi ortdi. Uchinchidan, jahon savdosida xalqaro kapital harakatining sezilarli darajada ortishi. Ushbu o'zgarish xalqaro savdoga nisbatan xalqaro kapital harakatining tez sur'atda o'sishi bilan yuz berdi.

Xalqaro moliya statistikasining ma'lumotlariga ko'ra, jahon eksporti hajmi, 1981 yildagi 2000 mlrd. AQSH dollaridan 1991 yilda 3447 mlrd. AQSH dollari darajasigacha o'sgan. SHu vaqt oralig'ida xalqaro obligatsiyalar emissiyasi 23 mlrd.dan 342 mlrd. AQSH dollariga o'sdi. Bundan tashqari, uchta etakchi xalqaro moliya bozorlarida ko'plab xorijiy valyutalar aylanmasi sezilarli darajada o'sdi. 1986 yildan 1992 yilgacha Londonda xorijiy valyutaning kunlik o'rtacha aylanmasi 90 mlrd.dan 303 mlrd. AQSH dollarigacha ortdi. SHu davrda N'yu-Yorkdagi kunlik aylanma 50 mlrd.dan 192 mlrd.ga, Tokioda 48 mlrd.dan 128 mlrd. AQSH dollariga ortgan. Turtinchidan, transmilliy korporatsiyalar (TMK)ning qo'shma korxonalarini tashkil etish uchun xalqaro investitsiyalari va hamkorlik bitimlarida diversifikatsiya darajasining ortishi. Bunda asosiy o'zgarish sifatida TMKlar va ularning turli mamlakatlarda qo'shma korxonalari sonining o'sib borishini ko'rsatish mumkin.

TMKlar o'zlarining tashkiliy, ishlab chiqarish va marketing tizimlarini chet mamlakatlar hududlariga yoyib, shu yo'l bilan tovar, xizmat, kapital va texnologiyalarini ishlab chiqarishga jalb etib, ushbu mamlakatlar o'rtasidagi o'zaro harakatlarga ta'sir etdi. Qo'shma korxonalar xalqaro biznes integratsiyasining keng tarqalgan shakliga aylandi. SHuningdek, jahon iqtisodiyotining integratsiyalashuv jarayonlarida xalqaro tashkilotlar rolini alohida e'tirof etish zarur. Jahon savdo tashkiloti (JST), Xalqaro valyuta fondi (XVF), Jahon banki, Evropa tiklanish va taraqqiyot banki (ETTB), Iqtisodiy hamkorlik va rivojlanish tashkiloti (IXRT), Xalqaro mehnat tashkiloti (XMT) va shu kabi xalqaro institutlar hamda etakchi mamlakatlar boshliqlari va moliya vazirlarining xar yili bo'lib o'tadigan uchrashuvlarining xalqaro munosabatlarni tartibga solishdagi ahamiyati ortib bormoqda. Texnologiyalar bo'yicha, atrof-muhitni asrash, moliya institutlarining faoliyati, buxgalteriya hisobotlari, milliy statistika (milliy hisoblar tizimi) va boshqalarga yagona andozalarni qo'llash kengaymoqda. Ushbu andozalar ta'lim va madaniy sohalarga yoyilmoqda. Xalqaro

tashkilotlar orqali makroiqtisodiy siyosatning yagona mezonlari tatbiq etilmoqda. Valyuta-kredit, soliq, tashqi iqtisodiy siyosat, bandlik sohasi bo'yicha qo'yiladigan talablarning birxillashuvi yuz bermoqda, xalqaro raqobat qoidalari ishlab chiqilmoqda. Bu jarayonlar qanchalik jadal sur'atlarda amalga oshirilmasin, zamonaviy jahon iqtisodiyoti to'la global holatda faoliyat yuritayotgani yo'q, balki u endi globallashuv jarayonlarining dastlabki bosqichlarini boshdan kechirmokda. O'tish davrini boshdan kechirayotgan mamlakatlarning jahon bozoriga integratsiyalashuvi uzoq muddatli jarayon hisoblanadi. Ba'zi milliy bozorlarning ochiq, ba'zilarining qattiq tartibga solinadigan bo'lgan hozirgi holati bilan, globallashuvning asosiy tamoyillaridan bo'lgan erkinlashuv, bir-biriga nomuvofiq bo'lgan ko'rinishni hosil qilmoqda.

Xalqaro tovarlar, xizmatlar va kapitallar almashinuvining erkinlashish an'anasini kengayayotgan bir paytda, har bir davlat eksport va importni tartibga solishning ma'lum instrumentlarini saqlab qolmoqdalar. Ularning asosiy maqsadi - tarkibiy qayta qurish va inqiroz davrining qiyinchiliklarini engib o'tish, milliy xavfsizlikni ta'minlash - takror ishlab chiqarish uzluksizligini ta'minlovchi (energetika, transport, aloqa va h.k.) va mamlakat mudofaa qobiliyati kabi strategik sohalarni moliyaviy ta'minlash, shuningdek, savdo sheriklardan munosib imtiyozlar olish, shuningdek, byudjet tushumlarini oshirishdan iborat bo'lmoqda. Amaldagi bunday proteksionizm fiskal muammolarni hal etishdan ko'ra, ko'prok tarkibiy siyosat o'tkazish vositasi hisoblanadi. Hozirgi sharoitda nafaqat erkin savdo g'oyasi (erkinlashuv) bilan proteksionizm o'rtasida qarama-qarshilik yuzaga chiqmoqda, balki milliy xo'jalikni jahon xo'jaligiga kirish samarasini maksimal tarzda ta'minlash maqsadida, xo'jalikni tartibga solishning yuqoridagi ikki instrumentning optimal aralashmasidan foydalanilmokda.

Bunday aralashmaning shakli va nisbatlari, ma'lum vaqtdagi pragmatik manfaatlardan kelib chiqib aniqlanadi. Xalqaro iqtisodiy munosabatlarda globalizatsiya bilan birga, integratsiya jarayonlarining yana bir shakli - ma'lum geografik joylashuvga asoslangan hududiy integratsiya (hududiylashuv) yuz bermoqda. O'sib boruvchi globallashuv, hududiylashuv, iqtisodiyotning transmilliyliklashuvi va integratsiya natijasida, eski - davlatlararo tartibga solish mexanizmi tubdan o'zgaradi. Mamlakatlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalar ikkiyoqlama munosabatlar chegarasidan chiqib, ko'pyoqlama tus olmoqda. Ammo, "milliy xo'jalik majmui", "mamlakatning milliy iqtisodiy manfaatlari" tushunchalari o'z ma'nosini saqlab qolmoqda. Milliy xo'jalik hamon ishlab chiqarish, almashuv, taqsimot va iste'mol, shuningdek, iqtisodiy faoliyatning asosiy markazidir. Har bir davlatning yillar davomida shakllangan o'z tarixiy, iqtisodiy, ijtimoiy - madaniy rivojlanish xususiyatlari mavjud bo'lib, boshqa mamlakatlarning tajribalarini ko'r-ko'rona ko'chirib olish, yoki xalqaro

tashkilotlar tomonidan tavsiya etiladigan, iqtisodiy rivojlanishning hamma uchun umumiy retseptlarini qo'llash, samarasiz va iqtisodiy vaziyatni izdan chiqarishi mumkin. Jahon xo'jaligiga kirishda ilg'or mamlakatlarning boy tajribalariga taxlil yondoshish va ushbu tajribalarni milliy xususiyatlar bilan eng optimal tarzda uyg'unlashtirish zarur.

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so'ng, o'zining mustaqil tashqi iqtisodiy siyosatini olib borish imkoniyati yuzaga chiqdi. Respublikaning tashqi iqtisodiy siyosati xalqaro moliyaviy munosabatlarda mamlakat milliy manfaatlarini himoya qilishga qaratilgan holda amalga oshiriladi va u quyidagi tamoyillarga asoslanadi:

- mafkuraviy qarashlardan qat'iy nazar tashqi munosabatlarda oshkoralik;
- teng huquqli va o'zaro manfaatli hamkorlik, boshqa mamlakatlarning ichki ishlariga aralashmaslik;
- o'zining milliy-davlat manfaatlari ustuvorligida o'zaro manfaatlarni h ar tomonlama hisobga olish;
- respublika biron-bir davlatning ta'sir doirasiga kirmasligi tamoyiliga to'la amal qilish;
- to'la ishonch, xalqaro iqtisodiy va moliyaviy tashkilotlar doirasidagi hamkorlikni chuqurlashtirish asosida ikki tomonlama, shuningdek, ko'p tomonlama tashqi aloqalarni o'rnatish va ularni rivojlantirish;
- umume'tirof etilgan xalqaro huquq me'yorlariga rioya etish. Tashqi iqtisodiy soha tarmoqlari majmuini vujudga keltirmasdan turib, shuningdek, moliya, bank-kredit tashkilotlari, bojxona xizmati ishini xalqaro me'yorlar va talablar darajasida yo'lga qo'ymasdan turib, xalqaro aloqalarni rivojlantirish va mustahkamlashni tasavvur etib bo'lmaydi. Tashqi savdo, iqtisodiy, ilmiy va madaniy aloqalarda quyidagi yo'nalishlar ustuvor hisoblanadi:

birinchidan, respublikaning eksport qudratini rivojlantirish va yanada mustahkamlash, eksportga yunaltirilgan iqtisodiyotni shakllantirish;

ikkinchidan, eksport imkoniyatini kengaytirish, jahon bozoriga kirib borish uchun, avvalo, qimmatbaho xomashyoni qayta ishlash negizida tayyor mahsulot ishlab chiqaruvchi qo'shma korxonalarini rivojlantirish;

uchinchidan, tashqi iqtisodiy faoliyatni yanada erkinlashtirish, xo'jalik ishlarini yurituvchi sub'ektlarga xorijiy sheriklar bilan bevosita aloqalar o'rnatishda, o'z mahsulotlarini chet ellarda sotishda ko'proq erkinlik berish, tovarlarni eksport va import qilishda birmuncha imtiyozli tartibni joriy qilish borasida aniq maqsadni ko'zlab siyosat o'tkazish;

turtinchidan, xorijiy sarmoyalarni respublika iqtisodiyotiga keng ko'lamda jalb etish uchun zarur huquqiy, ijtimoiy-iqtisodiy hamda boshqa sharoitlarni yaratish;

beshinchidan, xalqaro moliyaviy munosabatlarning tarkibiy majmuini vujudga keltirish;

oltinchidan, xalqaro huquq va xalqaro moliyaviy munosabatlar sohasida malakali mutaxassislar tayyorlashni tashkil etish. Integratsiya munosabatlari, manfaatlar birikuvining xilma-xil mexanizmlari va shakllari hamda integratsiya turlari mavjudligiga asoslanadi. O'zbekiston bir vaqtning o'zida turli darajalarda - dunyo miqyosida va mintaqa ko'lamida integratsiya jarayonlariga qatnashsada, ammo bir muhim qoidaga amal qiladi, ya'ni: bir davlat bilan yaqinlashish boshqa bir davlat bilan uzoqlashish hisobiga bo'lmasligi lozim.

O'zbekiston Respublikasi iqtisodiy jihatdan rivojlangan bozor tizimiga ega bo'lgan, demokratik davlat haqidagi hozirgi zamon tushunchalariga mos ravishda jahon hamjamiyatiga kirishishi mumkinligiga asoslanadi. Mamlakat jahon hamjamiyati bilan hamkorlik o'rnatgan takdirdagina, ya'ni xalqaro mehnat taqsimotida o'zining munosib o'rnini topganda, mintaqa va butun dunyo xavfsizlik tizimlarini barpo etishda faol ishtirok etgandagina uni iqtisodiy jihatdan rivojlantirishning yangi sifat bosqichga olib chiqish imkoniyatlari kengayadi.

O'zbekiston Respublikasi rivojlanish va taraqqiyot yo'liga qadam qo'yib, iqtisodiy hamkorlik sohasidagi ko'pgina nufuzli xalqaro tashkilotlarning teng huquqli a'zolari safiga kirib kelmokda. Qisqa vaqt oralig'ida respublika XVF, Jahon banki, XMT, Jahon sog'likni saqlash tashkiloti (JSST), Osiyo va Tinch okeani ijtimoiy-iqtisodiy komissiyasi (OTIIK), ETTB, Xalqaro Moliya korporatsiyasi (XMK), Hamdo'stlikning mintaqaviy iqtisodiy tashkiloti (XMIT) va shu kabi qator xalqaro moliyaviy tashkilotlarga qabul qilindi. Jahon hamjamiyatidagi integratsiyalashuv hakida so'z borganda, BMT faoliyatida O'zbekistonning ishtiroki e'tiborga loyiq xodisa. Faqat BMTgina xavfsizlikni saqlash va ta'minlashga qaratilgan diplomatiyadan to tinchlik o'rnatishga qaratilgan operatsiyalarda qatnashishgacha bo'lgan vositalarga ega. Jahon hamjamiyatiga integratsiyalashuvning strategik maqsadi -davlatlarning turli mintaqaviy birlashmalari bilan aloqalarni rivojlantirishdan iborat. O'zbekiston mintaqaviy xalqaro tashkilotlar: EI, Evropada Xavfsizlik va Hamkorlik tashkiloti (EXXT), SHimoliy Atlantika bloki (NATO), Qo'shilmaslik Harakati va boshqalar bilan samarali hamkorlik qilmokda. 1996 yilning iyul oyida Florentsiyada O'zbekiston bilan EI Kengashi o'rtasida sherikchilik va hamkorlik to'g'risida bitim imzolandi. Imzolangan ushbu bitim O'zbekistonning xavfsizligi va taraqqiyotini ta'minlashga qaratilgan yana bir muhim hissa bo'lib, bu sherikchilik iqtisodiy, madaniy, ilmiy sohalarni va siyosiy sohalarni qamrab oladi.

Jahon banki bilan birgalikda O'zbekistonda milliy valyutani mustahkamlash, tashqi iqtisodiy faoliyatni kengaytirish va to'lov balansini qo'llab-quvvatlash, iqtisodiyotni tarkibiy qayta qurish va korxonalar darajasidagi

islohotlarni amalga oshirish uchun tiklanish qarzi berish to'g'risidagi masalalar ko'rib chiqildi va amalga oshirilmoqda.

13.3. Xalqaro iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishining hozirgi davrdagi xususiyatlari

Intensiv davlatlararo iqtisodiy aloqalarning hozirgi darajasi quyidagilarni ko'rsatadi:

- jahon xo'jaligida xalqaro mehnat taqsimoti darajasining chuqurligini;
- an'anaviy xalqaro tayyor mahsulotlar savdosi miqyoslarining kengayishi va xarakterining o'zgarganligini (u ko'p jihatdan milliy ishlab chiqarish jarayonlariga to'g'ridan-to'g'ri xizmat qila boshlaydi);
- kapital migratsiyasining intensivlashganligini;
- ilmiy-texnik bilimlar almashuvining tezlashganligi va shuningdek xizmatlar sohasining rivojlanganligini;
- ishchi kuchi migratsiyasining sezilarli darajada o'sganligini (xalqaro ishchi kuchi migratsiyasi xalqaro xo'jalikning baynalminallashuvining muhim qismi bo'lib qolmoqda);

-davlatlar va mintaqalar o'rtasidagi iqtisodiy integratsiyalashuv jarayonlarining tezlashishi va kengayishini. Sanoati rivojlangan davlatlarning savdo, ishlab chiqarish va kredit-moliya sohasida erishilgan yutuqlar darajasi jahon xo'jaligining shakllanishini ko'rinishi bo'lib xizmat qiladi. Uning ishtirokchilari davlat chegaralarining mavjudligiga qaramay umumiy xo'jalik tizimining tarkibiy qismi sifatida faoliyat ko'rsatadilar. Xo'jalik hayotining baynalminallashuvi tushunchasi ortida alohida davlatlarni global jahon majmuiga birlashtiruvchi ko'p darajali jahon xo'jalik aloqalari tizimining samarali ishlashi turadi.

Baynalminallashuv alohida milliy iqtisodiy tizimlarning o'sib borayotgan o'zaro aloqa va o'zaro bog'liqligini xarakterlaydi. XX asrda ayirboshlashning baynalminallashuvi kapital va ishlab chiqarishning baynalminallashuviga aylanadi, ITI ta'sirida rivojlanishda sezilarli turtki oladi (XX asr 50-yillarining o'rtalari). Xalqaro ixtisoslashuv va ishlab chiqarish kooperatsiyasi keskin o'sdi. Yirik miqyosdagi ixtisoslashgan ishlab chiqarish uchun ichki bozorlar doirasi torlik qila boshlab, u ob'ektiv ravishda milliy chegaralardan chiqa boshlaydi.

ITI ta'sirida ishlab chiqarishning baynalminallashuvi shunday holatni yuzaga keltiradiki, u har qanday mamlakat uchun "shaxsiy ishlab chiqarishga" ega bo'lish foydasiz bo'lib alohida milliy iqtisodiyotlar esa yanada ko'proq jahon xo'jaligiga integratsiyalashadilar. Ishchi kuchi harakati, kadrlar tayyorlash, mutaxassislar bilan almashish yanada baynalminal xarakterga ega bo'ladi. Ushbu aloqalar va rivojlanishining istiqboli shakllanish qonuniyatlarini tekshirish shuni ko'rsatmoqdaki, jahon xo'jaligini rivojlanishining asosiy tendentsiyasi bo'lib kapital, tovar va xizmatlarning yagona planetar bozorini tashkil qilish va alohida

davlatlarni yagona jahon xo'jaligi majmuiga birlashtirishga bo'lgan harakat hisoblanadi. Bu esa global iqtisodiyot masalalarini xalqaro iqtisodiyot munosabatlar tizimi majmui sifatida o'rganish zaruriyatini keltirib chiqaradi. Bu esa xalqaro iqtisodiy munosabatlarning boshqacha qilib aytganda yuqoriroq darajasidir.

Jahon iqtisodiyotida globalizatsiya fenomenini ikki tomonlama, ya'ni makroiqtisodiy va mikroiqtisodiy darajada ko'rib chiqish mumkin.

Makroiqtisodiy darajada globalizatsiya – bu, davlatlar va alohida mintaqalarning chegaralaridan tashqarida iqtisodiy faoliyat ko'rsatishga bo'lgan umumiy intilishlari tushiniladi. Bunday intilishlarning ko'rinishlari - liberalizatsiya, savdo va investitsion to'siqlarning olib tashlanishi, erkin tadbirkorlik zonalari tashkil etish va h.k.lar hisoblanadi. Mikroiqtisodiy darajadagi globalizatsiya esa korxonalar faoliyatining ichki bozor chegaralaridan tashqarida kengayishi tushiniladi.

Tadbirkorlik faoliyatining millatlararo yoki ko'pmilliy yo'nalganligidan farqli ravishda globalizatsiya jahon bozori yoki "jahon uchligi" (SHimoliy Amerika, g'arbiy Evropa, YAponiya) bozorlarini o'zlashtirishda yagona yondashishni tushiniladi.

13.4. O'zbekistonning tashqi iqtisodiy aloqalari

Iqtisodiyotni modernizatsiyalash, milliy ishlab chiqaruvchini himoya qilish, jahon xo'jaligiga samarali integratsiyalanish maqsadida tashqi iqtisodiy faoliyat (TIF)ni tartibga solish vositalaridan foydalanishda O'zbekiston uchun ularning orasida jahon savdo tashkiloti(JST) tamoyillariga javob beradigan, demak, uzoq muddatli istiqbolda qo'llanishi mumkin vositalar hamda bu tamoyillarga zid keladigan, shu tariqa vaqtinchalik va cheklanganlik xarakteriga ega bo'lishi mumkin bo'lgan vositalarni farqlay olish muhim ahamiyat kasb etadi.O'zbekiston JST barcha talablariga rioya qilishi shart bo'lmagan davr iqtisodiyotni tarkibiy qayta qurish va eksportga yo'naltirilgan ishlab chiqarishlarni shakllantirish uchun maksimal darajada foydalanilishi lozim. Biroq, bu sa'y-harakatlar faqat ular xalqaro savdo tizimi bilan nizolarga olib kelmaydigan hollardagina muvaffaqiyatga erishishi mumkin. U yoki bu kelishuvlar muddatini kechiktirishga yo'l qo'yish mumkin, lekin ularning barbod bo'lishiga emas. O'zbekiston asta-sekinlik bilan JST a'zosi majburiyatlarini o'z zimmasiga oladi. Ushbu xalqaro tashkilot tomonidan ko'zda tutilmagan vositalardan bosqichma-bosqich voz kecha boshlaydi. Bunda milliy iqtisodiyotga jiddiy foyda keltira olmaydigan vositalarni imkon qadar tezroq bekor qilish va toki ular o'z rolini oxirigacha o'ynamagunga qadar, tarkibiy qayta qurishga jiddiy yordam ko'rsatishi mumkin bo'lgan vositalardan foydalanishga harakat qilish maqsadga muvofiq. Mos ravishda,

JST bilan muzokaralarda ham O'zbekiston uchun bu davr mobaynida mamlakat sof texnik talablarni bajaribgina qolmay, o'zgarishlar uchun foydalaniladigan tashqi savdoni tartibga solish elementlarini bosqichma-bosqich qisqartirishi ham mumkin bo'lgan o'tish davriga erishish zarur. Bunday yondashuv O'zbekistonning jahon iqtisodiyotiga to'liq integratsiyalashuvini izchillik bilan ta'minlashga imkon beradigan tashqi savdo rejimini yanada liberallashtirish bilan bog'liq barcha masalalarni kompleksli hal etishni ta'minlaydi.

Hozirgi paytgacha O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirishi doirasida quyidagi ishlar bajarilgan. 1994 yildan boshlab O'zbekiston JST kuzatuvchisi maqomiga ega bo'lib, bu tashkilotga a'zo bo'lib kirish uchun ariza bergan. JST Bosh kengashining 1995 yil yanvar oyidagi qarori bilan O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirishi bo'yicha Ishchi guruh tashkil etildi. 1998 yilning sentyabr oyida JSTga O'zbekiston tashqi savdo rejimi bo'yicha Memorandum taqdim etilgan. 1998 yil hukumat qarori (14.12.98y. 520-sonli VMQ) tashkilotga a'zo bo'lib kirish jarayonida vazirliklar va idoralar faoliyatini muvofiqlashtirishni amalga oshiruvchi JST bilan ishlash bo'yicha Idoralararo komissiya tashkil etildi. 2003 yilning dekabrda komissiya yig'ilishining yakunlari bo'yicha a'zo bo'lib kirish bo'yicha ikki tomonlama va ko'p tomonlama muzokaralar o'tkazish uchun ham, JST qoidalariga muvofiq milliy qonunchilikka qo'shimcha va o'zgarishlar kiritish bo'yicha takliflar tayyorlash uchun ham zarur hujjatlarni tayyorlash bo'yicha ishlarni bajaradigan JST bilan ishlash bo'yicha kichik Kengash tashkil etish haqida qaror qabul qilindi. Ishchi guruhning 4 ta yig'ilishi bo'lib o'tdi. O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirishi bo'yicha Ishchi guruhning 1-yig'ilishi 2002 yilning 17 iyulida Jeneva shahrida bo'lib o'tdi, uning davomida tashqi savdo rejimi bo'yicha Memorandum muhokama qilindi. AQSH, EI, Avstraliya, Yangi Zelandiya, Koreya unga yozma ravishdagi savollar jo'natdilar. A'zo bo'lib kirish jarayoniga muvofiq JSTga Ishchi guruh yig'ilishi yakunlari bo'yicha JST a'zolarining savollariga javoblar; savdoda texnik to'siqlar va sanitariya va fitosanitariya choralarini qo'llash bo'yicha ko'rgazmali materiallar nazorat ro'yxatlari; intellektual mulk huquqlarining savdo jihatlari bo'yicha axborot jo'natildi.

O'zbekistonning Jahon savdo tashkilotiga (JST) a'zo bo'lib kirishi haqidagi muzokaralarning axborot bosqichi yakunlangach, JSTga a'zo-mamlakatlar O'zbekistonning bojxona tariflariga nisbatan dastlabki takliflari bilan tanishib chiqdilar. Ishchi guruhlarning to'rtta yig'ilishi o'tkazildi. O'zbekistonning a'zo bo'lib kirishi shartlari bo'yicha maslahatlar (ikki tomonlama va ko'p tomonlama) boshlandi. Tashkilotga qo'shilishga tayyorgarlik asosiy bosqichida oldinda turgan bo'lib, uning davomida JST

manfaatdor a'zo-mamlakatlari bilan ikki tomonlama asosda bu mamlakatlarning O'zbekiston ichki bozoriga kirishi bo'yicha O'zbekistonning muayyan majburiyatlari kelishib olingan. SHu asnoda biz uchun eng qulay sharoitlarda Jahon savdo tashkilotiga a'zo bo'lib kirish imkoniyatlari qanday ekanligi va tarif majburiyatlari bo'yicha «Sobrannye zakonodatel'stva Respubliki Uzbekistan;2004g,№12,st 139 muzokaralarning hal qiluvchi bosqichida O'zbekiston qaysi pozitsiyalarni egallashi lozimligini aniqlashtirib olish muhim ahamiyatga ega.SHuni ham eslatib o'tish joizki, tarifga oid yon berishlar bo'yicha muzokaralar davomida tashqi iqtisodiy faoliyat tovar nomenklaturasining har bir pozitsiyasi (ularning soni 11 ming atrofida) bo'yicha «bog'lanadigan» pozitsiyalar muvofiqlashtirilishi lozim, moslashuv davrida O'zbekiston tariflarni ulardan yuqori ko'tarmaslik majburiyatini o'z zimmasiga oladigan kirishga oid bojxona bojlarining eng yuqori chegarasini («shift») aniqlab olish zarur.Bunday «bog'lanish» darajalari hozirda amal qilayotgan import bojlari stavkalariga to'g'ridan-to'g'ri daxldor bo'lmaydi. Biroq ularning roli o'ta muhim ahamiyatga ega, mohiyatan ular istiqboldagi davrda O'zbekistonning tarif siyosati sirtqi ko'rinishini va mahalliy ishlab chiqaruvchini moslashuvchan proteksionistik himoyasi uchun o'ziga xos zaxirani shakllantiradi.

Bu nuqtai nazardan kontragent-mamlakatlarning bozorga kirish uchun qulay sharoitlarni qo'lga kiritish maqsadida «bog'lanadigan» pozitsiyalar bo'yicha tariflar darajasini har tomonlama pasaytirishga intilishi tushunarlidir.O'zbekiston strategiyasi JSTga qo'shilish bo'yicha o'tish davrida ob'ektiv jihatdan qarama-qarshi bo'lishi, o'z ichki bozorini importchilar ekspansiyasidan imkon qadar maksimal himoya qilishi, iqtisodiyotni modernizatsiya qilish va shu asosda uning raqobatbardoshligini oshirish uchun vaqtdan yutishi lozim. Turli mamlakatlar tomonidan foydalaniladigan import tariflari tizimi tarif bojlari rang-barangligi kattaligini namoyish etadi, ular qatorida kelgusi tahlil vazifalari nuqtai nazaridan konventsion va mustaqil, advalor, o'ziga xos va aralash bojlar alohida qiziqish uyg'otadi. Konventsion bojlar o'zaro savdo bitimlari, jumladan, Tariflar va savdo haqida Bosh bitim (GATT) bilan bog'langan mamlakatlarga nisbatan qo'llanadi, aynan ular JST rejimi doirasida amal qiladi, mustaqil bojlar esa boshqa mamlakatlar uchun qo'llanadi. Advalor bojlar olib kiriladigan tovarlar bojxona qiymatining foizida belgilanadi, o'ziga xos bojlar import qilinadigan tovarlarning natural (tabiiy) hajmiga bog'lagan holda (ko'pincha evro yoki dollarda) hisoblab chiqiladi, aralash bojlar esa advalor va o'ziga xos bojlarining uyg'unlashuvini aks ettiradi. O'ziga xos va aralash bojlar odatda tariflarning eng avj stavkasi – import

uchun eng yuqori bojxona to'siqlarini shakllantirishini yodga olish ortiqcha bo'lmaydi.

Milliy iqtisodiyotda tarif to'siqlari darajasini umumlashtiruvchi baholash uchun o'rtacha arifmetik va o'rtacha o'lchangan bojxona tarifi ko'rsatkichlari foydalaniladi. Bu ko'rsatkichlarning dastlabkisi barcha tarif stavkalarining o'rtacha arifmetik ko'rsatkichi ko'rinishida hisoblab chiqiladi va import bojxona to'siqlari rasmiy darajasini belgilaydi. O'rtacha o'lchangan tarifga keladigan bo'lsak, uning nomidan ham ko'rinib turibdiki, u amaldagi import hajmiy va strukturaviy ko'rsatkichlariga bog'lagan holda haqiqatda undiriladigan import bojlari hajmiga asoslanadi. O'rta muddatli davrda ancha ahamiyatga ega bo'lgan muammo – O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirishi haqidagi muzokaralar ularning borishini realistik baholash asosida davom etishidir. Vaziyat shundayki, yaqin vaqt ichida buning ro'y berishi amrimahol. Birinchidan, O'zbekistonning ko'rib chiqish bosqichida bo'lgan tariflar bo'yicha takliflari JSTni qoniqtirmaydi va muzokaralar muddatida import rejimini to'xtatish va stavkalar «avjini kesish»ni talab qilinadi. Ikkinchidan, JST rivojlanayotgan mamlakatlarning JSTga a'zo bo'lib kirish shartlariga ta'sir etishi mumkin bo'lgan, uch yil muddatga hisoblab chiqilgan ming yillik Raundi – savdo muzokaralari Doxa raundini yakunlaydi. Bizningcha, JSTga qo'shilish – O'zbekistonning jahon xo'jalik aloqalariga yanada integratsiyalashuvining zaruriy shartidir. Biroq bu tashkilotga nima qilib bo'lsa ham a'zolikka erishishdan ma'no bo'lmasa kerak. JSTga a'zo bo'lib kirishning o'zi alohida bir maqsad bo'lmasligi lozim, JSTga a'zo bo'lib kirish vaqti emas, balki JSTga a'zo bo'lib kirish shartlari muhim. JST bilan muzokaralarni davom ettirgan va Mingyillik Raundida kuzatuvchi sifatida ishtirok etgan holda vaqtdan mahalliy ishlab chiqaruvchilarning raqobatbardoshligini oshirish va ichki bozorning alohida sektorlari himoyasini kuchaytirish uchun foydalanish lozim (himoya choralari haqida quyiroqda gapirib o'tiladi).

O'z-o'zidan, muzokaralar uchun yaqin yillarga davlat strukturaviy siyosatining ustuvorliklari hamda importni tartibga solish mexanizmini takomillashtirish va eksportni qo'llab-quvvatlash dasturi, jumladan, intellektual mehnat mahsulotlari va xizmatlari haqida yaqqol tasavvurga ega bo'lish lozim. Bunday tasavvurlarga tayangan holda jahon savdo hamjamiyatiga qo'shilish maqsadida yo'l qo'yishi mumkin bo'lgan yon berishlar chegarasini aniq belgilash mumkin. SHuningdek, tovarlar va xizmatlar ayirboshlashni tartibga solishning milliy va xalqaro me'yorlarini yaqinlashtirish yo'lidagi har bir qadamdan umumiy samarani (foyda va yo'qotishlar) batafsil hisoblab chiqish ham ortiqcha bo'lmasdi. Mutaxassislar orasida JSTga a'zo mamlakatlar bozorlarining ochiqlik darajasi yuqori ekanligi haqida fikr keng tarqalgan bo'lib,

bunda ularning tarif to'siqlari o'rtacha darajasi anʼanaviy ravishda 5-7 % atrofida baholanadi. Aynan shu daraja ko'rib chiqilayotgan tashkilot mamlakatlari ichki bozorlarining himoyalanganlik o'rtacha darajasini va JST to'laqonli a'zosi bo'lishi uchun harakat qilayotgan mamlakat aynan unga qarab yo'nalish olishi lozimligini belgilab beradi.

GATT Urugvay raundidan so'ng ishtirokchi mamlakatlarda tayyor mahsulotlarga o'rtacha stavkalar chetdan olib kiriladigan xomashyoga xuddi shunday stavkalardan qariyb sakkiz baravar ortiq bo'ldi. Real bojxona to'siqlari bo'yicha baholashda (o'rtacha o'lchangan tarif bo'yicha) ushbu farq yanada kattaroq bo'lib chiqadi: masalan, AQSHda u 28 baravarga, EI mamlakatlarida 30 baravarga etadi, Rossiyada amaldagi stavkalar bo'yicha xomashyo va tayyor mahsulotlar o'rtasidagi farq 2,4 barvarni tashkil etadi. Tovarlarining sezilarli qismi EI mamlakatlarga hech qanday bojlarsiz olib kirilishi, yaʼni bunday tovar pozitsiyalarining taxminan 1,1 mintgasi (yaʼni TIF TN pozitsiyalarining 10%i) nolinch stavkalarga ega ekanligining ajablanarli joyi yo'q. Aksariyati bu xomashyo yoki qayta ishlash darajasi past mahsulotlar bo'lib, o'z-o'zidan tushunarlidir. «Tashkil-lashtirilgan» savdo rejimining ko'plab sanoati rivojlangan ishtirokchi mamlakatlari diversifikatsiyalangan xomashyo bazasiga ega emas (qishloq xo'jaligi xomashyosini istisno qilganda, ichki bozor to'laligicha «yopiq») va ular birlamchi xomashyoni olib kirish uchun maksimal darajada qulay rejimni ta'minlashga intiladi.

Ichki bozorning importdan eng qattiq himoya qilinadigan sektorlariga keladigan bo'lsak, JSTga a'zo bo'lgan mamlakatlarning ko'pchiligida bu birinchi navbatda, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va oziq-ovqat mahsulotlari hisoblanadi. Boshqacha qilib aytganda, qishloq xo'jaligi mahsulotlari bilan savdoni tartibga soladigan JST qoidalari hozirgi paytgacha amalda liberal-lashtirilmagan. O'z navbatida, «tashkillashtirilgan» savdo hududidan tashqaridagi mamlakatlarga nisbatan qo'llanadigan mustaqil stavkalar amalda g'arb bozorlariga importning yo'lini yopib qo'yadi. Ish oziq-ovqat bozorlarini qattiq himoya qilish bilan chegaralanib qolmaydi. JSTga a'zo-mamlakatlar sanoat mahsulotlari bozorlarining ayrim segmentlari ham, ayniqsa, chetdan olib kiriladigan qayta ishlash darajasi yuqori bo'lgan mahsulotlarga nisbatan, bunda nafaqat katta boj to'siqlari, balki tartibga solishning notarif usullari bilan ham, import uchun «yopiladi» AQSHda sanoat mahsulotlari bozorlarini «avj» tariflar bilan himoya qilish keng qo'llanadi, EI mamlakatlarida to'qimachilik mahsulotlari, kiyim-kechak, avtomobillar va ayrim yuqori texnologiyali tovarlar bilan ifodalanadigan ichki bozor sektorlari eng katta tarif to'siqlari bilan himoyalangani. O'rtacha o'lchangan va o'rtacha arifmetik stavkalar o'rtasidagi farqning kattaligi JSTga a'zo-mamlakatlar alohida bozorlari

himoyasining «qattiqligi»ni. Bu eng ommaviy import turlari ekspansiyasidan himoya qilish maqsadida o'ziga xos va aralash bojlar ko'rinishida hisoblab chiqiladigan «avj» tariflarini qo'llash natijasidir. O'zbekiston ko'plab tovar pozitsiyalari bo'yicha JST a'zo-mamlakatlar bilan taqqoslaganda ichki bozorga xorijiy tovarlar kirib kelishi borasida erkinroq rejimni ifodalaydi deb tasdiqlash mumkin. Hisob-kitoblar shuni ko'rsatadiki, O'zbekistonda amal qilayotgan stavkalar masalan, EI mamlakatlarida qo'llanayotgan konvetsion boj stavkalaridan TIF TN kamida 3 mingta pozitsiyasi bo'yicha pastroqdir (buning yarmidan ko'pi sanoat mahsulotlariga to'g'ri keladi).

Oqilona proteksionizm siyosati yuritishga amaliy ehtiyoj O'zbekistonning JSTga a'zo bo'lib kirish muammosiga yangicha nazar tashlashga majbur qiladi. Albatta, bu tashkilotga to'la huquqli a'zolik O'zbekistonga jahon savdosini ko'p tomonlama tartibga solish qatnashchisi bo'lish imkoniyatini beradi va mahalliy tovarlarning boshqa mamlakatlar bozorlariga harakatlanishi yo'lidagi jiddiy to'siqlarni olib tashlashga yordam beradi. SHu sababdan JSTga a'zo bo'lib kirish zarurati umuman olganda tortishuvlarga sabab bo'lmaydi. SHu bilan birga, ushbu tashkilotga qo'shilishning muayyan shartlari chuqur o'rganib chiqishni talab etadi. JSTga tezroq a'zo bo'lib kirish tarafdorlari O'zbekiston JST qoidalaridan istisnolar va ma'lum bir imtiyozlar olishi mumkinligiga umid qiladilar. Mazkur muammoga boshqa bir nuqtai nazar shundan iboratki, muzokaralar jarayonini davom ettirar ekan, muzokaralar davrini selektiv investitsion siyosat yuritish va iqtisodiyotni mustahkamlash, sanoat tovarlari raqobatbardoshligini oshirish uchun foydalangan holda JSTga a'zo bo'lib kirishni biroz kechiktirish lozim. Ushbu nuqtai nazar tarafdorlari o'z pozitsiyalarini birinchi navbatda, JSTga qo'shilish bilan O'zbekiston bojxona tarifini pasaytirish, bojxona to'lovlari bo'yicha imtiyozlarni bekor qilishga majbur bo'ladi, natijada bozorning yanada ochib berilishi, korxonalar va tarmoqlarning bir qismi bankrotga uchrashi va ijtimoiy vaziyatning o'tkirlashuviga olib keladi, bu esa JSTga a'zolikdan olinadigan foyda bilan taqqoslab bo'lmaydigan oqibatlarga olib keladi degan fikr bilan asoslaydilar.

SHuni ham ta'kidlash joizki, O'zbekiston ikki tomonlama asosda barcha asosiy savdo hamkorlari (46 mamlakat, jumladan, JST a'zolari) va MDH davlatlarining 11 tasi bilan mumkin qadar qulayliklar yaratish rejimiga ega. O'zbekiston Respublikasi tovar aylanmasining 97 foizi ushbu mamlakatlarning birgalikdagi ulushiga to'g'ri keladi. Ushbu nuqtai nazardan JSTga a'zo bo'lib kirish davlatning tashqi savdoni tartibga solish masalalariga aralashuvini qisqartirish va oqibatda, ichki bozorga kirishni soddalashtirishga ko'proq darajada xizmat qiladi. Bizning fikrimizcha, mazkur bosqichda hech

bo'lmaganda milliy ishlab chiqarish va bozorni o'rtacha proteksionistik himoya qilish uchun mavjud barcha imkoniyatlardan foydalanib, JSTga a'zo bo'lib kirishni tezlatish zarur. JSTga qo'shilish – mamlakatning jahon xo'jaligi aloqalari tizimiga integratsiyasi dinamikasining yuqoriligi, g'arb bozorlarini mahalliy mahsulotlar uchun «ochish» va mamlakat sanoati raqobatbardoshligini oshirish zarurati bilan asoslanadigan ob'ektiv jarayondir. Milliy iqtisodiyotning qiyosiy ustunliklarini amalga oshirish vazifalarining muqobil variantlarga ega emasligi nuqtai nazaridan aynan ushbu oshirish salohiyati, milliy ixtisoslashuvning raqobatbardoshli ishlab chiqarishlarini rivojlantirish imkoniyati – O'zbekiston JSTga a'zo bo'lib kirishdan oladigan asosiy foyda mana shulardir.

Albatta, bu qadam iqtisodiyotga, tashqi iqtisodiy aloqalarni boshqarish usullari va jahon hamjamiyati bilan o'zaro aloqalar xarakteriga katta ta'sir ko'rsatadi. Biroq ta'sir albatta bir ma'noli bo'lmaydi. Avvalo, bizning JSTga a'zolibgimiz foydaliligi haqidagi tezisni aniqlashtirib, quyidagilarni qayd etish lozim. Birinchidan, eng yirik va nufuzli xalqaro iqtisodiy tashkilotlardan birining a'zosiga aylangach, O'zbekiston jahon tashqi savdo aloqalarining yangi shakllariga kirishishdan tashqari o'z manfaatlarini hisobga olgan holda ularni rivojlantirishda ham ishtirok etish imkoniyatini qo'lga kiritadi.

Ikkinchidan, mahalliy eksportchi va importchilar GATT, GATS va TRIPS kabi bitimlarga tayanadigan unifikatsiyalangan har qanday makonga kirish imkoniga ega bo'ladi, jumladan, GATT/JST tamoyillari va choralari bilan kafolatlanadigan boshqa davlatlarda xalqaro-huquqiy himoya huquqini (ular bilan savdoda mumkin qadar qulayliklar yaratish rejimidan foydalanish bilan birga) qo'lga kiritadi. Aniqroq qilib aytganda, O'zbekiston quyidagilardan yuridik jihatdan himoya qilinadi:

1) xorijiy davlatlarning diskriminatsion ichki soliqlar, aktsizlar va bojxona yig'imlari, tovarlar tranziti cheklovlari qo'llashi;

2) savdodagi texnik to'siqlar butun majmuidan foydalanishning diskriminatsion shakllari (texnik va boshqa me'yor va standartlar, sertifikatliya qoidalari va b.);

3) tashqi savdo faoliyati qatnashchilarining eksport va import operatsiyalariga nisbatan boshqa savdo-iqtisodiy vositalarni qonunsiz qo'llash. Uchinchidan, xorijiy hamkorlar bilan savdoda mahalliy eksportga tarifga oid va notarif to'siqlar salbiy ta'siri keskin susayadi. Bunda JST muzokaralar «paketli usuli»dan foydalanishga imkon beradi.

Tariflarni qisqartirish masalasi bo'yicha muzokaralarning yakuniy natijalari barcha kelishuv va bitimlarni o'z ichiga oladigan paket ko'rinishida rasmiylashtirilgan ekan, muzokaralarning ayrim qatnashchilari kelishuvlar butun

to'plami bo'yicha so'rovlar va yon berishlar muvozanatini saqlagan holda yo'nalishlardan biri bo'yicha ko'proq va boshqasi bo'yicha kamroq hajmda majburiyatlarni o'z zimmasiga olishi mumkin. O'zbekiston uchun bu alohida ahamiyatga ega, chunki u mahalliy tovarlarga bojxona bojlarining pasaytirilishiga javoban xorijiy hamkorlarga o'zining tarifga oid yon berishlariga moslashuvchanroq yondoshish imkonini beradi.

To'rtinchidan, O'zbekistonning xalqaro ishlab chiqarish kooperatsiyasiga va xalqaro ishbilarmonlik hamkorligining boshqa eng ilg'or shakllariga qo'shilishi uchun qulay shart-sharoitlar paydo bo'ladi. Bu erda o'zaro aloqa qilish usullari boy to'plami, jumladan, qo'shma korxonalar ta'sis etish va birgalikdagi tadqiqotlar, intellektual mulkni ishlab chiqarish va sotuv, ayirboshlash haqidagi xulosalar mavjud. O'zbekiston uchun ayniqsa, mamlakat hududida joylashgan va yangi ish o'rinlari yaratishdan tashqari iqtisodiyotning yanada rivojlanishi uchun asoslarni ta'minlaydigan sanoat korxonalari va tadqiqotchilik tashkilotlari barpo etilishi jalb etuvchan hisoblanadi. Kooperatsion aloqalar yuqori moslashuvchanlik darajasiga ega, ular qo'shma investitsion loyihalar qatnashchilari xavfsiraydigan «suvosti toshlari» xoli bo'lib, masalan, chet el investitsiyasi ishtirokidagi korxonalar bilan taqqoslaganda «chet motivlar»dan ko'proq tozalangan hamkorlikning o'ziga xos shaklini ifodalaydi. Kooperatsion aloqalarga qo'shilish – jahon ishlab chiqarish jarayoniga kirishish va shu asosda mahalliy sanoatning tashqi iqtisodiy faoliyatga yo'naltirilgan (yuqori texnologiyalar, xizmatlar va h.k. bilan bog'liq) yangi istiqbolli sektorlarini rivojlantirishning eng ishonchli usulidir. SHu boisdan JSTga a'zolik mamlakatlarga tashqi muhitdan alohida bo'lib ajralib vositasida emas, balki o'zgaruvchan sharoitlarga moslashuvchanlik darajasini oshirish yo'li bilan noqulay jahon xo'jaligi ta'siriga o'z bog'liqligini pasaytirish potentsial imkoniyatiga ega bo'ladi. Iqtisodiyot rivojlanishining o'tish davrida cheklov xarakteriga ega bo'lgan ma'lum bir tanlash xususiyatiga asoslangan choralar ham JST chora-tadbirlari strukturasi zid kelmaydi.

Beshinchidan, zamonaviy ishlab chiqarish va boshqaruv texnologiyalari importining imkoniyatlari kengayadi, mahalliy sanoat korxonalarining aksiyalarini xarid qilish, investitsion loyihalarni xususiy kreditlash, to'g'ridan-to'g'ri investitsiyalash shaklida xorijiy kapitalning O'zbekistonga oqimi kuchayadi. Oltinchidan, tashqi savdodagi nizolar va tortishuvlarni real huquqiy asoslarda hal qilish sharoitlari yaxshilanadi, «savdo urushlari»ning oldini olish kafolatlari ishonchliroqqa aylanadi. GATT/JST doirasida nizoli vaziyatlardan chiqib ketishning murosali yo'llarini izlash va maslahatlar mexanizmi qirq yildan ortiq muddat davomida rivojlanib keldi. Bu mexanizm, xususan, savdo

choralarining g'ayriqonuniy qo'llanishi, antidemping vositalardan adolatsiz foydalanish kabi murakkab masalalar bo'yicha echim topishga imkon beradi.

Biroq JSTga qo'shilish faqat yutuqlarga ega bo'lishni va'da qilmaydi. O'zbekistonning ushbu ichki bozorni ochish tashkilotiga a'zo bo'lib kirishi bilan bog'liq holatlarda muqarrar bo'lgan yo'qotishlar qanday? Ma'lumki, import bojlarini pasaytirish – istalgan milliy iqtisodiyot, ayniqsa, shakllanish bosqichini boshidan o'tkazayotgan iqtisodiyot uchun juda og'riqli jarayon hisoblanadi. Mahalliy ishlab chiqarishlarning raqobatbardoshlik darajasi juda pastligini e'tiborga olib, ichki bozorning tez ochilishi xorijiy tovar ishlab chiqaruvchilar ekspansiyasining keskin kuchayishiga olib keladigina emas, balki bundan kelib chiqadigan barcha, jumladan, ijtimoiy oqibatlar bilan birgalikda mahalliy sanoatning bir qator (avvalo, depressiv) tarmoqlari mavjudligining o'zini shubha ostiga qo'yadi. Fiskal muammoning kuchayishi ham mumkin. Import bojxona to'lovlari bugungi kunda – byudjet tushumlarining eng ko'p «to'planadigan» turi bo'lib, umuman olganda soliq intizomi pastligini hisobga olib, yaqin istiqbolda byudjetga bojxona to'lovlari pasayishini kompensatsiyalash ancha qiyin bo'ladi.

GATT/JST bitimlari doirasida ro'y berayotgan jarayonlarni o'sib borayotgan jahon savdosini liberallashtirish tomon harakat bilan aynan bir deb qarash urushdan keyingi davrda amalda umumiy hodisaga aylandi. Biroq, tashqi savdo siyosatini isloh qilishning normativ yangiliklar kiritishni bir tomonlama tartibda yoki mintaqaviy savdo bitimlari doirasida amalga oshirishni nazarda tutadigan muqobil mexanizmlari ham mavjud. Muqobil variantlar haqida nimalarni aytish mumkin? Bir tomonlama liberallashtirish (yoki, kengroq, bir tomonlama tartibda o'tkaziladigan savdo siyosati islohoti) – ham nazariy, ham empirik iqtisodiy tadqiqotlarning an'anaviy ob'ektidir. Iqtisodiyoti o'tish davrida bo'lgan barcha mamlakatlarda (nafaqat sobiq sotsialistik mamlakatlar, balki XX asrning 60-70-yillarida import o'rnini to'ldiradigan sanoatlashtirish strategiyasiga amal qilgan rivojlanayotgan mamlakatlarda ham) liberallashtirish sari dastlabki qadamlar bir tomonlama qarorlar qabul qilish bilan u yoki bu tarzda bog'liq bo'ldi.

Islohotlarni bir tomonlama o'tkazish savdo siyosati sohasida mamlakat to'liq suverenitetini nazarda tutadi, bu esa uning nuqtai nazaridan ko'ngildagi maqsadlarga erishishning optimal sanalgan usullarini tanlashda hukumatning «qo'lini echib yuboradi» (hukumatga keng yo'l ochib beradi). Savdo siyosatini shakllantirishning ko'p tomonlama mintaqaviy va global mexanizmlari o'zi bilan qanday yangiliklar olib keladi? Eng muhimi, ular xalqaro miqyosda qarorlar qabul qilishni muvofiqlashtirish uchun mos keluvchi sohada milliy

suverenitetning sezilarli darajada cheklanishini ko'zda tutadi. Ko'p tomonlama mexanizmlarning ikki turi o'rtasidagi tafovutlarni iqtisodiy siyosatni muvofiqlashtirish tahlili quyidagi sxemasi doirasida o'rganish qulaydir. Bir tomondan, muvofiqlashtirish ishtirok etuvchi tomonlar uchun muhim qiziqish uyg'otadigan muayyan masalalar bo'yicha muzokaralar yoki belgilangan doiradagi muammolar bo'yicha tomonlarning pozitsiyalarini kelishib olish (qoidalar asosida muvofiqlashtirish) va tortishuvli masalalarni hal qilish qoidalarini qayd etuvchi ma'lum bir bazaviy bitim natijasiga aylanishi mumkin. Boshqa tomondan, muvofiqlashtirish turlarini maqsadlar bo'yicha tasniflash mumkin. Suveren davlatlar hukumatlari uchun bunday maqsadlar yoki samarali va barqaror xalqaro iqtisodiy rejimni qo'llab-quvvatlash (rejimli muvofiqlashtirish), yoki ichki iqtisodiy ustuvorliklarni amalga oshirishi (optimizatsion muvofiqlashtirish) mumkin. Bularning keyingisi hukumat milliy iqtisodiyotning faoliyat yuritish ko'rsatkichlarini optimallashtirishini aslo ko'zda tutmaydi.

Nazorat uchun savollar:

1. Xalqaro iqtisodiy aloqalar qanday shakllarda amalga oshiriladi?
2. Transport infratuzilmasi nima?
3. Butunjahon savdo tashkiloti qachon tashkil etilgan?
4. Butunjahon savdo tashkilotining jahon savdosidagi o'rni?
5. Iqtisodiy integratsiya nima? O'zbekiston Respublikasi qaysi integratsion guruhlarga a'zo?
6. Iqtisodiy integratsiyani qanday tur lari mavjud?
7. Butunjaxon savdo tashkilotiga O'zbekiston Respublikasi a'zomi, nechanchi yildan?
8. Butunjaxon savdo tashkilotiga a'zo bo'lish afzalliklari?
9. Butunjaxon savdo tashkilotiga nechuta mamlakat a'zo?
10. Butunjaxon savdo tashkilotiga a'zo bo'lishning slabiy tomonlari to'g'risida gapiring?

XIV-BOB. Avtomobil transportida yuklarni respublikamiz bojxona chegaralaridan olib o'tish tartibi.

Reja:

1. Tovarlar va transport vositalarini bojxona chegaralaridan olib o'tish tartibi.

2. Avtomobil transportida xalqaro tashuvlarda to'ldiriladigan hujjatlar

14.1. Tovarlar va transport vositalarini bojxona chegaralaridan olib o'tish tartibi.

Agar siz avtomobil transporti bu er yuzida g'ildiraklar bilan harakatlanuvchi transport deb o'ylasangiz, adashasiz! Avtomobil transporti –bu bir qancha o'zaro bog'langan elementlardan tashkil topgan butun bir yirik tizimdir. Birinchidan, bu transport vositalari bo'lib, ularga odamlarni va yuklarni tashishga mo'ljallangan engil avtomobillar, avtobuslar, yuk mashinalari va turli xil ortish vositalari kiradi. Ikkinchidan, bu minglab kilometrli avtomobil yo'llaridir. Uchinchidan, esa bu avtomobil transportining ko'plab inshootlaridir. Ular avtomobil yoqilg'i quyish shahobchalari, texnik ta'mirlash stantsiyalari, turli avtotransport korxonalari, orti-tushirish punktlari, ustaxonalar, avtomobil zavodlari va hokazolardir. Bugungi kunda avtomobil transportiga talab nihoyatda katta bo'lib, barcha transport tashuvlarining 4/5 qismi aynan shu transport tashuvlari turiga tegishlidir. Xalqaro avtomobil tashuvlari – bu yo'lovchilar yoki yuklarni avtomobil transporti vositalari bilan avtomobil yo'llari orqali tashishni anglatadi.

Avtomobil transportida xalqaro tashuvlarga talabning o'sib borishi xalqaro kelishuvlarni qabul qilishni ttaqozo etdi. Bu kelishuvlar o'z ichiga avtomobil transportida amalga oshiriladigan muntazam va nomuntazam yuk tashuvlari, ular bo'yicha hisob-kitoblarning amalga oshirilishi to'g'risidagi nizomlarni qamrab oladi.

XX asr boshlarida xalqaro avtomobil tashuvlarining huquqiy reglamentatsiyasini soddalashtirish uchun xalqaro bitimlar normalarini unifikatsiyalash zaruriyati tug'ildi. Bunday bitimlardan biri 1926 yili yo'llardagi signallarni va avtotransportga texnik talablarni unifikatsiyalash uchun tuzilgan. Davlatlar orasidagi avtomobil harakatini tartibga solish to'g'risidagi Konventsiya hisoblanadi. Xalqaro avtomobil tashuvlarining ommaviylashuvi natijasida Yo'l harakati to'g'risidagi Konventsiya va Yo'l belgilari va signallari to'g'risidagi bayonnomasining (Jeneva, 1949 yil) qabul qilinishi zaruriyati yuzaga keldi. Bugungi kunda O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti tashuvlariga taalluqli ko'plab xalqaro konventsiyalarga qo'shilgan. Ulardan

“1975 yildagi YUklarni xalqaro yo’llarda tashish daftarchasini qo’llagan holda yuklarni xalqaro tashish to’g’risidagi bojxona konventsiyasi”, “Pulga topshirilgan va xalqaro yuk tashish uchun foydalaniladigan konteynerlarga nisbatan qo’llaniladigan bojxona tartiboti xususidagi konventsiya” (konteyner puli to’g’risida konventsiya), “CHegarlarda yuklar nazoratini amalga oshirish shartlarini kelishish to’g’risidagi 1982 yildagi xalqaro konventsiya”, “YUklarni xalqaro yo’llarda tashish shartnomasi to’g’risidagi Konventsiya”, “Kitъa ichkarisidagi davlatlarning tranzit savdosi to’g’risidagi Konventsiya”, “Xavfli chiqindilarni chegaralararo tashish va yo’q qilib yuborish ustidan nazorat qilish to’g’risidagi Bazely Konventsiyasi” kabilarni sanab o’tish mumkin.

Bunday bitimlarning muhimligi shundaki, ular o’z doirasida transport operatsiyalaridan ko’zlangan maqsadga — yuklar va yo’lovchilar tayinlangan joyga olib borilishiga erishiladigan xalqaro tashish shartnomasi mazmunini belgilaydi. Xalqaro transportning (havo transportidan tashkari) barcha tarmoqlarida yuklar va yo’lovchilarni tashish shartlarini alohida bitimlar vositasida belgilab qo’yish ustunlik qiladi. Bu eng avvalo yuklar va yulovchilarni tashishning o’ziga xos xususiyatlari, qolaversa shu sohadagi masalalarni xalqaro anjumanlarda ko’rib chiqqanda ularni yagona bitimda bayon qilishda yuzaga keladigan amaliyotdagi noqulayliklar bilan borliq.

Havo transporti bundan mustasno. CHunki Xalkaro havo transportida tashishlarga doyr ayrim doidalarni bir xillashtirish xakidagi Varshava konventsiyasi xam yuklarni, xam yulovchilarni tashishni damrab oladi. Biroq* bunda xam yuklar va yulovchilarni tashishdagi farq keyinchalik o’z ta’sirini ko’rsatdi: yangi, yuridik jihatdan murakkab masalalarni xal etish bilan borlik, qo’shimcha konventsiyalar yuklar va yulovchilarni tashishni aloxida-aloxida tartibga solish yo’lidan bordi. Jumladan, Varshava konventsiyasining, Gvatemala bayonnomasi fakdt yulovchilarni tashishni o’z mavzui kilib olgan; yuklarni tashish masalalari Monrealъ bayonnomasiga asos bulgan. Amaliyotda yuklarni va yulovchilarni tashish shartlari to’g’risidagi bitimlarning ikxita tipi ishlab chikalgan. Temir yo’l va avtomobilъ transportida xalkaro tashish shartlariga doir normalarning batafsil tizimini o’z ichiga olgan bitimlar amal qilmoqda. Ayrim olimlar, xususan Gene David buni shu bilan izohlaydiki, mazkur konventsiyalar Evropa mamlakatlari tomonidan tuzilgan va Angliya-Amerika umumiy huquqining uziga xos jihatlari shu konventsiyaning qoidalarini batafsil ta’riflashga to’sqinlik qilmagan. Temir yul va avtomobilъ transporti konventsiyalari mufassal tuzilganligining asosiy sababi boshka, uni temir yo’l konventsiyalari rivoj topishining katta tarixga eganligidan izlash kerak bo’ladi.

O’tgan vaqt mobaynida ular qo’llanish amaliyoti hisobga olingan holda to’ldirib va takomillashtirib borilgan. Avtomobilъ transportiga oid

konventsiyalarga kelsak, ular, ko'p jihatdan, temir yo'lda tashish to'g'risidagi mavjud xalkaro bitimlar tajribasini o'zlashtirish asosida yuzaga kelgan. Xalqaro bitimlarga tashish shartlarini batafsil belgilab qo'yish maqsadga muvofiqday ko'rinadi, negaki u huquqiy tartibga solishdagi nuqsonlarni va ichki konun hujjatlari normalaridagi nomuvofiqliklarni bartaraf etadi. Biroq to'plangan tajriba bunday huquqiy tartibga solishning zaif tomonlarini ham namoyon etdi. Xalqaro bitimlarda tashish shartlarini mufassal ta'riflash transport konventsiyalarini texnika bobidagi va tijorat yangiliklarini hisobga olgan holda qayta ko'rib chiqish va yangilashda kiyinchiliklar tug'diradi. Bu bitim ratifikatsiya qilinishi lozim bo'lgan va uni qayta ko'rib chiqish vaqt talab qiladigan hollarda ayniqsa yaqqol seziladi. Bu jihatdan olganda, Temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya (MGK) tadrijiy uzgarishi ibratlidir. Ma'lumki, keyingi yillarda bir kator masalalarni hal etish vazifasi temir yullar ixtiyoriga o'tdi, yuridik adabiyotlarda qayd etilishicha, temir yo'llar orqali yuk tashish to'g'risidagi xalkaro konventsiya (MGK)ni reglamentga solish ortiqcha tafsiliy yondashuvlarga zo'r berishdan bo'lak narsa emas. Xalqaro dengiz transportidagi daryo va dengizda tashish shartlari to'g'risidagi bitimlar esa boshqacha xususiyatga ega. Xalqaro havo transportida tashishlarga doir ayrim qoidalarni bir xillashtirish haqidagi Varshava konventsiyasi va Konosament to'g'risidagi ayrim qoidalarning bixillashtirish to'g'risidagi Bryussel konventsiyasi xalqaro tashishlarning faqat asosiy shartlarini: transport hujjatlari mazmunini, tashuvchining javobgarligi asoslari va doirasini, unga sudda talablar qo'yish tartibini belgilaydi. Biroq, bunday tartibga solishni ham kamchiliklardan holi deb bulmaydi. Binobarin bunda xalqaro tashish amaliyotida yuzaga keladigan ko'pgina savollar javobsiz qoladi hamda ularni xalqaro qatnovning o'ziga xosligini hisobga olmaydigan turli-tuman ichki huquq, normalari asosida hal etishga majbur qiladi.

SHu sababli keyingi yillar amaliyoti xalqaro havo va dengizda tashish shartlari to'g'risidagi bitimlarning mazmunini kengaytirish yo'lidan bormokda. 1974 yilgi YUK va yo'lovchilarni dengizda tashish to'g'risidagi Afina Konventsiyasi bunga yaqqol misol bo'la oladi. Demak, xalqaro bitimlar doirasida xalqaro yuk va yo'lovchilar tashish shartlarini belgilamtsa bitimda tashish asosiy shartlarining etarlicha to'liq, va ayni paytda ortiqcha tafsillashtirib yuborilmagan reglamentini belgilash imkonini beradigan oqolona mezon topilishi lozim. Bunday mezonni aniqlashning asosiy vositasi tashish amaliyoti ma'lumotlari va boshqa xalqaro bitimlarning o'zini oqlagan tajribasidir.

Ayrim turdagi (xavfli, tez buziluvchan, konteynerlardagi) yuklarni tashish qoidalari va transport-texnika masalalarini (yuk ortish qoidalari, ichki transport hujjatlarining shakllari va hokazolarni) mazkur guruhdagi konventsiyalarga doir ilovalarda yoki, bo'lmasa, o'zga huquqiy darajadagi

alohida bitimlarda bayon qilish odat tusiga kirgan. Natijada yuk va yo'lovchilarni tashishga doir bitimlar tizimi vujudga keladi. Bu foydalaniladigan o'ziga xosliklari tufayli xususan temir yul transportida ayniqsa murakkabdir. Hozirgi vaqtda xavfli yuklarni tashish xalqaro-huquqiy tartibga solish jihatidan eng mukammal ishlangan soha hisoblanadi. Avtomobil transporti uchun 1957 yil 30 dekabrda alohida yo'llar orkdli xavfli yuklarni xalqaro tashish to'g'risida Bitim ishlab chikilgan. IATA (Xalqaro aviatransport uyushmasi) tomonidan yuklarni havo yo'lida tashish maxsus qoidalari nashr etilgan. Dengiz yo'llari orqali xavfli yuklarni tashishning qoidalari mavjud.

YUklar va yo'lovchilarni avtomobil va havo transportida tashish shartlari to'g'risidagi konventsiyalarning qoidalari, konventsiyalarning o'zida ularni o'zgartirish mumkinligi haqida to'g'ridan-to'g'ri ko'rsatmalar yo'qligi bois, qat'iy (imperativ) xususiyatga ega va tashish shartnomasini tuzish chog'ida ulardan chetga chiqishga yo'l qo'yilmaydi. Temir yo'llarda tashish to'g'risidagi konventsiyalar normalarining huquqiy kuchi uncha aniqlanmagan va bu masala shartlash yo'li bilan hal etilishi lozim. Temir o'ullar orqali yuk tashish to'g'risida xalqaro konventsiya (MGK) va Temir yo'llar orqali yo'lovchilar va bagaj tashish to'g'risidagi xalqaro konventsiya (MPK)da ko'pgina qarorlar tavsif xususiyatiga ega, Xalqaro temir yo'lda yuk qatnovi to'g'risidagi Bitim (SMGS) va Xalkdro temir yo'lda yo'lovchilar qatnovi to'g'risidagi Bitim (SMPS)da, aksincha, qat'iy tUSDagi qoidalar ustunlik qiladi.

14.2. Avtomobil transportida xalqaro tashuvlarda to'ldiriladigan hujjatlar.

Tovar-transport yukxati *CMR*, bu hujjat yukni tashuvchi tomonidan olingani va bitim shartlari isboti bo'lib xizmat qiladi. YUkxati formasi Xalqaro avtomobil transporti uyushmasi tomonidan ishlab chiqilgan. *CMR* yukxati bo'sh grafalardan iborat 12 varaqdan tashkil topgan. Birinchi to'rtta nusxasi nomerlangan va yuk jo'natuvchi, yuk oluvchi, tashuvchi va hisoblar uchun ajratilgan. *CMR*ning birinchi 3ta varag'igina yuridik kuchga ega. Boshqa varaqlari davlatlar bojxonalari, chegaralaridan o'tishda foydalaniladi. YUklarni qabul qilishda tashuvchi yukxatidagi barcha yozuvlarni tekshirib chiqishi lozim. YUk jo'natuvchi yukxatiga barcha zarur ilova hujjatlarni qo'shib berishi shart.

Mustaqillik yillarida O'zbekiston dunyodagi ko'pgina mamlakatlar bilan hamkorlik aloqalarini o'rnatdi va jahon iqtisodiy integratsiyasiga borgan sari faol kirib bormoqda, rivojlangan davlatlar bilan o'zining xo'jalik aloqalarini kengaytirmoqda, o'zaro foydali savdo-iqtisodiy kelishuvlar tuzmoqda.

Tashqi iqtisodiy faoliyatda tovarlarni etkazib berishning tayanch shartlarining tashqi savdo bahosida transport omilini inobatga oluvchi har xil turlaridan foydalanadilar. Bu turlarda taraflarning tovar etkazib beruvchining

omboridan oluvchining omboriga etib borishiga qadar bo'lgan turli bosqichlarda tovarlar tashilishini ta'minlash majburiyatlari tartibga solinadi, transport harajatlari hamda tovarlarning yo'lda tasodifiy nobud bo'lishi yoki shikastlanishi xavfi bilan bog'lik boshqa harajatlarni taqsimlash tartibi nazarda tutiladi. 1936 yilda xalqaro savdo palatasi «International Chamber of Commerce - ICC» tovar etkazib berishning tijorat shartlarini sharhlash xalqaro qoidalarining majmui belgilangan hujjatni ishlab chiqdi, bu jahon savdosida ahdlashuvchi tomonlarning xukuklari va majburiyatlarini anik va ixcham tizimini yaratishga asos bo'ldi.

Ushbu shartlar INKOTERMS - 1936 degan nom bilan shuhrat qozondi. 1990 yilda ana shu qoidalariga, ularni shakllangan xalqaro savdo amaliyotiga muvofiqlashtirish maqsadida o'zgarish va qo'shimchalar kiritildi.

Unga 1953, 1967, 1976 va 1980 yillarda kiritilgan kushimchalar sotuvchi zimmasidan asta-sekin sotib oluvchi zimmasiga utuvchi javobgarlik asnosida tovarlarni yuklash, tashish, yuklab tushirish va sug'urtalash bilan bog'liq eksportchi va importchilarning munosabatlari soz holda bo'lishiga erishish imkonini berdi. Bu jihatdan 1953 yil ayniqsa, sermahsul bo'ldi. O'shanda bira to'la 9 ta atama qabul qilinib, "Inkotermis" shartlari sifat jihatidan yangilandi. Xalqaro savdo munosabatlari amaliyotiga EXW («franko-korxonasi») atamasi qo'shildi, bu atamada tovarni etkazib borishda majburiyatlarni sotuvchi uchun minimumga va sotib oluvchi uchun maksimumga keltirish mujassam topdi. O'shanda tovarlarni sotib oluvchining mamlakatiga etkazib berishga doir barcha doir barcha majburiyatlarni sotib oluvchining mamlakatiga etkazib berishga doir barcha majburiyatlarni sotuvchining zimmasiga yuklaydigan DES («franko-kema» etkazib berish) va DEO («franko-bandargoh» etkazib berish) shartlari qabul qilindi. Boshqa atamalar ana shu o'ta bir-biridan yiroq nuqtai nazarlar oralig'ida u yoki bu transport turiga nisbatan qo'llaniladigan bo'ldi. 1967 yilda yana bir "ekstremal" atama – DDP (mahsulotni boj to'lagan holda etkazib berish) qabul qilindi. Bu shart, agar atamadan keyin mahsulot etkazib berilishi lozim bo'lgan joy ko'rsatilgan bo'lsa, tovarni bevosita sotib oluvchiga etkazib berish vazifasini sotuvchi zimmasiga yukladi. 1990 yilda "inkotermis -90", 2000 yilda "Inkotermis-2000" hujjatining yangi tahrirlari yuzaga keldi. Hozirgi vaqtda hujjatning 2010 yili "Inkotermis-2010" tahriri amalda qo'llanilyapti.

"Inkotermis"da 13 ta atama keltiriladi. Ular tovarlarni dengiz, aviatsiya, temir yul transporti va avtotransportda eksport-import tarzida tashishda, shuningdek, aralash tashishda ishlatiladi. Atamalarda "franko" (xoli, ozod) tushunchasidan foydalanadilar. Bu tovar ko'rsatilgan punktga etkazib berilishi yuzasidan sotib oluvchi hech qanday harajat qilmaydi, ya'ni harajatlardan xoli degan ma'noni anglatadi. Ayni shu vaqtda tovarga bo'lgan mulkdorlik va

uning nobud bo'lishi xavfi sotib oluvchiga o'tadi va yuk belgilangan manzilga etib borguncha harajatlar uning zimmasida bo'ladi.

Ana shu asosiy atamalarni quyida ko'rib chiqamiz:

E GURUXI- bunda bittagina shart bor. Bu EXW (ex works – «franko-korxon») sharti bo'lib, mahsulotni zavoddan etkazib berish nazarda tutiladi. Ishlab chiqaruvchilarga juda yoqadigan va ular iloji boricha ko'proq foydalanadigan atama aslida shu. Sotuvchi mahsulotni sotib oluvchi ixtiyoriga to'g'ridan-to'g'ri o'z zavodida tegishli o'rovda yuklab olishga taxt xolda berishini anglatadi va bunda u boshqa hech qanday harajatni zimmasiga olmaydi. Sotuvchi sotib oluvchi tomonidan ajratilgan transport vositasiga mahsulotni ortish uchun ham, bojxona to'lovlarini to'lash uchun ham, agar alohida aytib o'tilgan bo'lmasa, eksport qilinayotgan tovarning bojxona rasmiylashtiruvi uchun xam javob bermaydi. Tovarni sotuvchining hududidan tayin etilgan joyga etkazib berish bilan bog'liq barcha xavf turlari va boshka hjarajatlar sotib oluvchi zimmasida bo'ladi. SHunday qilib, mazkur atama sotuvchi uchun mumkin qadar kam majburiyatni nazarda tutadi.

F GURUXI- Unga yukni sotib oluvchi kuchi bilan tashish shartlari asosida mahsulot etkazib berishning uchta turi kiradi:

1. FCA (free carrier – «Franko-tashuvchi»), shartlashib olingan punkt ham ko'rsatiladi. Bu tur dengiz transportidan boshka barcha transport turida tovarni (eksportning bojxona rejimiga chikarilgan tovarni) tashishda qo'llaniladi. Bu shartga ko'ra sotuvchi tovarni konraktda ko'rsatilgan punktga etkazib berish va u erda tovarni sotib oluvchiga yoki ekspeditorga yoxud sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga topshirish majburiyatini oladi. SHundan keyingi harajatlar (bojxona rasmiyatchiliklari, yuk ortish, tashish, sug'urtalash va shu kabi harajatlar) sotib oluvchi hisobidan qoplanadi. Import litsenziyasi haqini va tovarni uchinchi mamlakat osha tashish bilan boglik barcha harajatlarni ham sotib oluvchining o'zi to'laydi. Sotuvchining javobgarligi tovar sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga belgilangan joyda topshirish paytida tugaydi.

2. FAS(free alongside ship – «kema bortida erkin»), yuk ortib bilan sharhlangan xalqaro qoidalari majmui belgilab berilgan. YUK ortib jo'natiladigan aniq port ham ko'rsatiladi. Dengiz yoki daryo orqali tashishda qo'llaniladi. SHu sababli shartnomada, masalan “FAS Toshkent aeroporti” deb ko'rsatib bo'lmaydi.

Sotuvchi tovarning portdagi yig'im va harajatlarini to'laydi, tovarni bandargohda joylashtiradi. “Inkoterm” tovarni olib chiqib ketish uchun zarur bojxona rasmiylashtiruvlarini bajarishni ham sotuvchi zimmasiga yuklaydi.

SHundan keyingi barcha harajatlar, tovarning tasodifiy nobud bo'lishi va shikastlanishi xavfi, shu jumladan, kemaga ortish harajatlari sotib oluvchi zimmasiga tushadi. Kemaning kechikishi tufayli yoki tashuvchi majburiyatlarini o'z vaqtida bajarmaganligi oqibatida kelib chiqishi mumkin bo'lgan barcha harajatlar ham sotib oluvchi zimmasida bo'ladi.

3. FOB (free on board – “bortda bepul”), yuk ortib jo'natiladigan punkt ham ko'rsatiladi. Bunday shartlar FAS shartlari bilan bir xil, lekin tovar sotib

oluvchi yollagan kema bortiga sotuvchi hisobidan yuklanadi. Tovarning topshirilish payti uning kema chetanidan o'tkazilishidir. Eksport rasmiyatchiliklari, ya'ni litsenziya va boj harajatlari sotuvchi hisobidan bo'ladi. Kemaning kechikishi, tovar shtivkasi bilan bog'liq harajatlar va javobgarlik sotib oluvchi zimmasida bo'ladi.

F guruhidagi har uchala shartda sotib oluvchi sotuvchini kema keladigan muddatdan (FOB) yoki tovar tashuvchiga topshiriladigan sanadan vaqtida xabardor qilib, unga yuklash hujjatlarini shartnomada ko'rsatilgan usulda topshirishi shart.

C GURUHI- CFR (cost and freight – “qiymat va fraxt”), tayin etilgan port ham ko'rsatiladi. Bu usul dengiz yoki daryo transportida tashishda qo'llaniladi. Ana shu shartga ko'ra sotuvchi tovar shartnomada tayin etilgan portga etkazib berilishini tashkil etadi va shu asnoda barcha harajatlarni o'z zimmasiga oladi. Tovarga bo'lganmulk huquqining boshqaga o'tish payti – tovar yollagan kema bortiga ortilgan paytdir. Barcha bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi zimmasiga tushadi.

CIF (cost-insurance-freight – “Qiymat, sug'urta va fraxt), CFR shartlarining ayni o'zi, lekin unga qo'shimcha ravishda sotuvchi bunda tovar tashish vaqtini ham sug'urtalashi shart.

CPT (carnage paid to...- “yukni tashish ...gacha to'langan”) tayinlangan punkt ham ko'rsatiladi. Bu shart tashishning har qanday turida ham qo'llaniladi. Zarur bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi zimmasida bo'ladi, tovarni kelishilgan va shartnomada ko'rsatilgan punktga (dastlabki tashuvchiga) etkazib berish bilan bog'liq barcha harajatlarni ham uning o'zi to'laydi.

CIP (carriage and insurance paid to ... - “tashish va sug'urtalash ... gacha to'langan”), tayin etilgan punkt ham ko'rsatiladi. Oldingi shartning aynan o'zi, lekin unga qo'shimcha ravishda sotuvchi tovarni ham sug'urtalashi shart.

D GURUHI (etib kelish)

DAF (delivered at frontier – “mahsulotni chegaraga qadar etkazib berish”), transportning har qanday turi uchun, shu jumladan aralash tashuvlarda ishlatiladi. YUklarni temir yo‘l yoki avtomobil transportida tashishda uning samaradorligi ko‘proq. “CHegara” tushunchasi har qanday chegarani, shu jumladan, eksportchi mamlakat chegarasini ta‘riflash uchun foydalanilishi mumkin. SHu bois tayin etilgan joydagi punktni kelishib olish va aniq ko‘rsatish juda muhim. Tovarni chegaraga qadar tashishdagi, shuningdek, uchinchi mamlakat osha tranzit tarzidagi tashishdagi barcha harajatlarni qamrab oladi. Bojxona rasmiyatchiliklari sotuvchi zimmasida bo‘ladi, tovar belgilangan punktga etib borguniga qadar bo‘lgan barcha xavf-xatar ham uning zimmasida bo‘ladi.

DDP (delivered duty paid – “mahsulotni boji ...gacha to‘langan holda etkazib berish”), tayin etilgan joy ham ko‘rsatiladi. Bu shart mahsulot etkazib berishning barcha turlarida ishlatiladi. Sotuvchi tovarni shartnomada belgilab qo‘yilgan punktga etkazib berish bilan bog‘liq barcha harajatlarni, shu jumladan, barcha eksport va import bojlarini to‘laydi, chegaraning har ikkala tarafidagi bojxona rasmiylashtiruvini ham uning o‘zi amalga oshiradi. Bu shart, odatda, ko‘pincha sotuvchi o‘z transport vositalaridan foydalanayotganda qo‘llaniladi.

DDU-*(delivered duty unpaid – “mahsulotni boj to‘lamagan holda etkazib berish”), tayin etilgan joy ham ko‘rsatiladi. Oldingi shartning ayni o‘zi, lekin bunda sotuvchi mahsulotni olib kirishda bojxona bojini to‘lamaydi.

DES*-(“mahsulotni kemadan etkazib berish”) – belgilangan port ham ko‘rsatiladi. Tovarni dengiz transportida tashishda qo‘llaniladi. Sotuvchi tovarni kemada etkazib berish bilan bog‘liq barcha harajatlarni zimmasiga oladi, lekin yukni kemadan tushirib olish hamda tovarni olib kirish uchun zarur bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish uning zimmasiga kirmaydi.

DEQ*-(“mahsulotni bandargohdan etkazib berish”) – tayin etilgan port ham ko‘rsatiladi. Oldingi atamaga qiyosan olganda, bunda yukni kemadan tushirish sotuvchining zimmsida bo‘lishi kerak degan shart ham qamrab olinadi. Bojxona rasmiyatchiliklarini bajarish va to‘lash majburiyati sotib oluvchi zimmasiga tushadi. Darvoqe, “Inkoterms”ning oldingi tahrirlariga ko‘ra, bu majburiyat sotuvchi zimmasida edi.

“D” guruhiga mansub deyarli barcha shartlar “C” guruhi shartlariga mos keladi, lekin tafovut shundan iboratki, tovar uchun tavakkalchilik sotuvchi zimmasidan sotib oluvchi zimmasiga tovarni yuklash paytida emas, balki tovar tayinglangan joyga etib kelgan paytda o‘tadi. SHuni ta‘kidlash joizki, sotuvchi zimmasiga tushayotgan majburiyatlar DDP shartlarida eng ko‘p va EXW shartlarida eng kam hisoblanadi. Pirovardida shuni eslatib o‘tish lozimki,

kontraktida ko'rsatilgan va tegishli hujjatlar bilan tasdiqlangan mahsulot etkazib berish to'g'risidagi ma'lumotlar tovarning bojxona rasmiylashtiruvida inobatga olinadi. CHunonchi, agar shartnomada ko'rsatilgan punktga tashuv FCA shartlarida amalga oshirilayotgan bo'lsa, ya'ni sotuvchi tovarni shartnomada ko'rsatilgan punktda sotib oluvchiga yoki ekspeditorga yoki sotib oluvchi ko'rsatgan tashuvchiga topshirganidan keyingi barcha harajatlar (bojxona rasmiyatchiliklari, yuk ortish, tashish, sug'urtalash va shu singarilar) sotib oluvchi hisobidan amalga oshiriladi.

Import litsenziyasi haqisini va tovarni uchinchi mamlakat osha tashishga doir barcha harajatlarni ham uning o'zi to'laydi. Bunday hollarda bojxona qiymatini aniqlashda (bojxona to'lovlarini undirish maqsadida) tovarning shartnomada ko'rsatilgan bahosiga yukni O'zbekiston Respublikasi chegarasiga qadar etkazib berish

“*” – “Inkoterms -2010” da bekor qilingan bilan bog'liq harajatlar qo'shildi. CIF shartlarida mahsulot etkazib berishga doir keyingi barcha harajatlarni xorijiy kontragent o'z zimmasiga olganligini anglatadi va bunday hollarda bojxona qiymati kontraktida ko'rsatilgan qiymatga to'g'ri keladi.

“Inkoterms 2010” ning yangi tahriri va avvalgi “Inkoterms 2000” dagi farqlar:

- DAP va DAT shartlari: “Inkoterms 2010” da terminlar soni 13 tadan 11taga qisqartirildi. Biroq shunga qaramasdan multimodal tashuvlarda ishlatilishi mumkin bo'lgan 2 ta yangi atamalar (DAP – delivered at place – punktgacha etkazish va DAT – delivered at terminal – terminalgacha etkazib berish) qabul qilindi. Amaliyotda nisbatan kam ishlatiladigan 4ta holat olib tashlandi.(DAF, DES, DEQ va DDU)

-DAT termini DEQ ni o'rni bosadi

-DAP sharti DAF, DES, va DDU shartlarining o'rniga qo'llaniladi.

-FOB, CFR, CIF shartlarida javobgarlik yangicha yuklanadi, ya'ni, avval tavakkalchilik kema bortiga etkazilgandan keyin o'tgan bo'lsa, Inkoterms-2010 da tavakkalchilik yuk kema bortiga butkul yuklanib bo'lganidan so'ng o'tadi.