

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ**

ТОШКЕНТ МОЛИЯ ИНСТИТУТИ

МАГИСТРАТУРА БЎЛИМИ

Қўлёзма ҳуқуқида

УДК: 656

КУРБАННИЯЗОВ ШАХЗОДБЕК КАРИМОВИЧ

**ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАРНИ
РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ УСТУВОР ЙЎНАЛИШЛАРИ**

Мутахассислик: 5A231102 - «Ташқи иқтисодий фаолият (тармоқлар ва
соҳалар бўйича)»

Магистр академик даражасини олиш учун ёзилган

ДИССЕРТАЦИЯ

Илмий раҳбар:
И.ф.н., проф Б.Рустамов

ТОШКЕНТ-2013

Диссертация Тошкент молия институти «Иқтисодиёт назарияси»
кафедрасида бажарилган.

Илмий раҳбар

и.ф.н., профессор Б.Рустамов

Кафедра мудири

и.ф.д., профессор Т.Жўраев

Магистратура бўлими бошлиғи

и.ф.н., доцент Х.Ахмедов

КИРИШ.....	
1- БОБ. ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАР РИВОЖЛАНИШИНИНГ ТАШКИЛИЙ-ИҚТИСОДИЙ АСОСЛАРИ	
1.1. Миллий иқтисодиётда транспорт тармоқлари ва коммуникация тизимининг аҳамияти.....	
1.2. Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ташкил этиш хусусиятлари.....	
1.3. Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ривожланиш шарт шароитлари	
Биринчи боб бўйича хулосалар.....	
2- БОБ. ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАРИ РИВОЖЛАНИШИНИНГ ҲОЗИРГИ ҲОЛАТИ	
2.1. Республика транспорт тармоқлари ва коммуникацияларини ривожлантириш йўналишлари.....	
2.2. Ўзбекистон транспорт тармоқлари ва коммуникацияларидан фойдаланиш кўрсаткичлари ва самарадорлик даражаси.....	
Иккинчи боб бўйича хулосалар.....	
3- БОБ. ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАРИ- ДАН ФОЙДАЛАНИШНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ.	
3.1. Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ҳудудлар бўйича ривожланишини такомиллаштириш.....	
3.2. Миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашув йўналишлари	
Учинчи боб бўйича хулосалар.....	
ХУЛОСА.....	
АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ.....	

КИРИШ

Давлат иқтисодий тараққиётининг муҳим шартларидан бири Товар ва хизматларнинг жаҳон бозорига изчиллик билан кириб боришидан иборатдир. Ривожланган мамлакатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, транспорт алоқалари жаҳон бозорига кириб боришни жадаллаштиришнинг муҳим омилidir. Ўзбекистон минтақасида ишлаб чиқариш миқёсининг жаҳон хўжалик юритиш тизимига интеграциялашуви жараёни бевосита транспорт алоқалари билан чамбарчас боғлиқдир.

Юртбошимиз 2012 йилда мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастури устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг навбатдаги йиғилишида қилган баёнотида глобал жаҳон иқтисодиётида ҳали-бери сақланиб қолаётган жиддий муаммоларга қарамасдан, 2012 йилда Ўзбекистон ўз иқтисодиётини барқарор суръатлар билан ривожлантиришни давом эттирганлиги, аҳоли турмуш даражасини изчил юксалтиришни таъминлаганлиги, дунё бозоридаги ўз позициясини анча мустақамлаганлигини алоҳида эътироф этади¹.

Мавзунинг долзарблиги: Мамлакатимизда ўтказилаётган бозор иқтисодиёти ислохотларининг муваффақияти, кўп жиҳатдан, муомала соҳасининг самарали фаолияти, ишлаб чиқариш воситалари билан улгуржи савдонинг кенг ривожланиши, умуман олганда иқтисодиётдаги барча операциялар транспорт тармоқлари ва коммуникациянинг сифати билан кўпроқ боғлиқ бўлади. Транспорт тармоқларини такомиллаштириш иқтисодиётдаги мавжуд глобал муаммони ечиш билан тенглаштирилади. Ушбу фикрлардан келиб чиққан ҳолда, диссертация мавзусининг долзарблигини таъкидлаб, уни магистрлик диссертацияси мавзуси сифатида танлаб олинishiга асос бўлганлигини айтиш жоиз.

¹ Каримов И.А. 2012 йилда мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг муҳим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маъруза. 2013 йил. www.press-service.uz

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси.

Транспорт тармоқлари ва коммуникацияни ривожлантириш масалалари хорижлик иқтисодчи олимлардан Л.Н. Божук, В.Е. Николайчук², В.А. В.В.Солдатенков³, В.М.Марченко⁴ илмий изланишларида ўз ифодасини топган.

Ўзбекистонлик иқтисодчи олимлардан Р.Я. Досумов, М.А. Икрамов, Ё.Қориева⁵, Г.А.Саматов⁶ларнинг илмий ишларида иқтисодиётда транспорт тизимини такомиллаштириш масалалари тадқиқ қилинган.

Тадқиқот мақсади ва вазифалари.

Тадқиқотнинг асосий мақсади – бу транспорт тармоқлари ва коммуникацияларни ривожлантиришнинг устувор йўналишларини таклиф ва тавсия этиш.

Ушбу мақсадни амалга ошириш учун тадқиқот олдида қуйидаги вазифалар қўйилган:

- Транспорт тармоқлари ва коммуникациянинг назарий асослари билан танишиб чиқиш;
- Миллий иқтисодиётда транспорт тармоқлари ва коммуникация тизимининг аҳамиятини ўрганиш;.
- Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ривожланишини тахлил қилиш;
- Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ҳудудлар бўйича ривожланишини такомиллаштириш;

² Николайчук В.Е. Логистика. Учебное пособие. Изд. Питер, Санкт-Петербург. 2004г

³ Солдатенков В.В. Внешнеэкономическая деятельность как фактор экономической безопасности. Диссертация кандидата экономических наук, Москва, 2005.

⁴ Марченко В.М. Методологические аспекты управления транспортными простессами при организации перевозки грузов. //Российское предпринимательство.-2006.

⁵ Ё.К.Қориева.Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлаклардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Докторлик диссертацияси. Тошкент.2004.

⁶ Саматов Г.А., Қориева Ё.К., Пайзиев Б.Б. Рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишонччилиги.Тошкент.2004.

- Миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашув йўналишларини таҳлил қилиш.

Тадқиқот предмети.

Тадқиқот предмети бўлиб транспорт тармоқлари ва коммуникацияни ривожлантириш масалалари ҳисобланади.

Тадқиқот методологик асосига Ўзбекистон Республикаси Президенти И.А. Каримовнинг асарлари, давлатимиз қонунлари ва бошқа норматив ҳужжатлар, хорижий ва мамлакатимиз олимларининг илмий ишлари, расмий статистик нашрлар, шунингдек журналлардан олинган маълумотлар, конференция материаллари, интернет тармоғидан олинган маълумотлар киради.

Тадқиқот илмий янгилиги ва амалий аҳамияти.

Ушбу диссертациянинг илмий янгилиги шундан иборатки, бу ишда транспорт тармоқлари ва коммуникацияларни ривожлантиришдаги муаммолар ечимлари кўрсатилган.

Диссертация ишидан олинган илмий хулосалар, тавсиялар Ўзбекистон Республикаси транспорт тармоқлари ва коммуникация бўйича тегишли ташкилотлар томонидан эътиборга олиниши мумкин.

Диссертация ишининг тузилиши.

Диссертация иши кириш, учта боб, хулоса ва фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан иборат.

Кириш қисмида мавзунинг долзарблиги тушунтирилган, тадқиқот мақсади ва вазифалари аниқланган, тадқиқот предмети кўрсатилган.

Ишнинг биринчи боби “Транспорт тармоқлари ва коммуникациялар ривожланишининг ташкилий-иқтисодий асослари” Миллий иқтисодиётда транспорт тармоқлари ва коммуникация тизимининг аҳамияти, Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ташкил этиш хусусиятлари,

Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ривожланиш шарт шaroитларини ўрганишга бағишланган.

Иккинчи бобда “Транспорт тармоқлари ва коммуникациялари ривожланишининг ҳозирги ҳолати” Республика транспорт тармоқлари ва коммуникацияларини ривожлантириш йўналишлари, Ўзбекистон транспорт тармоқлари ва коммуникацияларидан фойдаланиш кўрсаткичлари ва самарадорлик даражаси таҳлил қилинган.

Учинчи бобда “Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларидан фойдаланишни такомиллаштириш” Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ҳудудлар бўйича ривожланишини такомиллаштириш, Миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашув йўналишлари бўйича фикр ва мулоҳазалар келтирилган.

Хулоса қисмида тадқиқотнинг якуний натижалари ва транспорт тармоқлари ва коммуникацияларни ривожлантириш бўйича умумий тавсиялар кўрсатилган.

Фойдаланилган рўйхатига Президентимиз И.Каримов асарлари, нутқлари, хорижлик ва Ўзбекистонлик иқтисодчи олимларнинг асарлари киритилган.

1-БОБ ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАР РИВОЖЛАНИШИНИНГ ТАШКИЛИЙ-ИҚТИСОДИЙ АСОСЛАРИ.

1.1 Миллий иқтисодиётда транспорт тармоқлари ва коммуникация тизимининг аҳамияти.

Транспорт - иқтисодиёт моддий базасининг асосий бўғинларидан бири ҳисобланади.

Транспорт иқтисодиётнинг нормал фаолиятини таъминлайди, ижтимоий ишлаб чиқариш кучларини хомашё ресурслари ва ҳудудий истеъмолга мос равишда жойлашувига имкон яратади.

Транспортнинг жамиятнинг социал муаммоларини, сиёсий муаммоларини, ташқи иқтисодий фаолиятини таъминлашдаги роли беқиёсдир. Чунки Ўзбекистон Республикасининг мустақиллигига эришиши муносабати билан қўшни давлатлар ва бошқа минтақа ва қитъаларда жойлашган алоқалари ҳар томонлама ривожланиб бормоқда. Бу алоқаларни кескин суръатларда ривожланиши транспорт турларининг ривож, транспорт йўлақларининг ривож билан боғлиқдир. Албатта бу алоқаларнинг ривожланиши халқаро транспорт ташкилотлари билан ҳамкорликни кучайтиришга, Ўзбекистондаги транспорт корхоналари, бирлашмалари ва умуман транспорт тизимининг дунё транспорт ташкилотлари ҳамжамиятига киришига олиб келади.

Ўзбекистонда умум фойдаланадиган юк ва йўловчилар ташувчи транспортнинг барча турлари – темир йўл , автомобил, авиация – ҳаво йўллари, шаҳар электр транспорти (трамвай, метрополитен), дарё, қувур транспорти ривож топган. 1999 йили мамлакат ялпи ички маҳсулотининг 6,5% транспорт тармоқларига (алоқа билан бирга) 2011 йилда ушбу кўрсаткич 11.7 %, 2012 йилда эса 11.9 % (1.1.1-жадвал)га тўғри келди. Транспорт тармоқларида банд бўлган ишчи ва хизматчиларнинг ўртача

йиллик сони 2012 йилда 312,3 минг кишини, жумладан темир йўл транспортида 70 минг дан зиёд, сув транспортида 0,6 минг, автомобил, шаҳар электр транспорти, юк ортиш ва тушириш корхоналарида 239,6 минг кишини ташкил этади.

1.1.1 жадвал

ЯИМ нинг тармоқлар бўйича структураси⁷ (%да)

Кўрсаткичлар	2005	2010	2011	2012
ЯИМ	100	100	100	100
Ишлаб чиқариш	21.2	23.9	24.0	24.0
Қишлоқ хўжалиги	26.3	18.0	17.6	17.5
Қурилиш	4.8	6.5	6.1	5.9
Транспорт ва алоқа	10.5	11.5	11.7	11.9
Савдо	8.8	9.2	8.8	9.6
Бошқа тармоқлар	11.7	21.7	24.0	24.4
Солиқ	10.6	9.2	7.8	7.7

Республика мустақилликка эришгандан сўнг транспортнинг халқ хўжалигига ва аҳолига хизмат кўрсатишини тубдан яхшилаш ва

⁷ Экономика Узбекистана информационно-аналитический бюллетень за 2012 год. Ташкент 2013.

транспортнинг бошқариш тизимини такомиллаштириш мақсадида “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси (1991 йил 28 январ), “Ўзбекистон автомобил транспорти” давлат акционерлик корпорацияси (1994 йил 7 ноябр) ва бошқа идоралар ташкил этилди.

Мамлакат транспорт корхоналари давлат иштирокидаги акционерлик компаниялари, корпорациялари, очиқ турдаги акционерлик, маъсулияти чекланган жамиятларга, жамоа корхоналарига айлантирилди. Республика автотранспорт воситаларининг бир қисми (автобус, юк ва енгил машиналар) жамоа хўжаликлари, фуқароларнинг мулки ҳисобланади.

Темир йўл транспорти. Халқ хўжалигида темир йўл транспортининг йўловчилар ҳамда юк ташишдаги салмоғи катта. Худуди улкан ва катта қисми текисликлардан иборат бўлган Ўзбекистон учун бу транспорт катта аҳамиятга эга. Темир йўл транспорти иқлимий шароитлар ва йил фасллари қандай бўлишига қарамай ҳамма вақт ишлайверади. Ҳозирги вақтда мамлакатимизда темир йўлларнинг умумий узунлиги 4258,4 км дан ортади, шу жумладан умумий фойдаланилмайдиган (асосан саноат корхоналарига тортилган) темир йўлларнинг узунлиги 1756 км ни ташкил этади. 727,4 км темир йўллар электрлаштирилган⁸.

Ўзбекистонда дастлабки темир йўл 1886 – 1888 йилларда Фороб станциясидан Самарқандгача ўтказилган (бу йўл Ғарбий Закаспий темир йўли номи билан 1880 йил ноябрдан 1886 йил декабргача қуриб битказилган Красноводск-Чоржуй темир йўлининг давоми). 1888 йил май ойида Амударё орқали 2,7 км узунликдаги ёғоч кўприк битказилиши билан темир йўл Самарқандгача ётқизилиб, поездлар қатнови бошланди. Кейинчалик бу йўл 1895-1897 йилларда Урсатевск станциясидан Қўқонгача давом эттирилди. 1899 йили темир йўл Тошкентгача етказилди. 1906 йил январда Тошкент – Оренбург темир йўли ишга туширилди. 1907 йилда Қўқон – Бухоро, 1913-

⁸ www.stat.uz маълумотлари

1916 йилларда Фарғона халқа темир йўлининг Қўқон – Наманган – Андижон қисми, 1913-1915 йилларда Когон - Амударё станцияси ва Қарши – Китоб шаҳобчалари қурилди. 1917 йилга қадар ҳозирги Ўзбекистон ерида темир йўлларнинг узунлиги 1,1 минг км эди. Мустақилликка эришгандан сўнг Ўзбекистонда темир йўллар қурилиши янги паллага кирди. Қўнғирот-Бейнов (410 км), Навоий-Учкудук-Нукус, Султон Увайс-Нукус йўналишларида темир йўлларни таъмирлаш ва электрлаштириш бошланди. Урганч-Беруний электрлаштирилган янги темир йўли қурилмоқда. 233 км ли Ғузор-Бойсун-Қумқурғон темир йўли қурилиши бу ҳудудларни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришда катта аҳамиятга эга.

“Ўзбекистон темир йўллари” 50 мингдан ортиқ турли типлардаги юк вагони ва Германияда тайёрланган рефрижераторларга, 1450 йўловчилар ташиладиган вагонга эга. Ташиладиган юкларнинг асосий қисмини қурилиш материаллари (умумий ташиладиган юк ҳажмини 32%), пахта толаси (17%), ғалла, цемент, кимёвий маҳсулотлар ва минерал ўғитлар, кўмир, сабзавот ва бошқа халқ хўжалик юклари ташкил этади.

Темир йўлларни электрлаштириш дастлаб 1970 йилда Тошкент – Янгийўл участкасида бошланди. Кейинчалик Хўжакент-Сирдарё линияси (148 км)да электр поездлар қатнови йўлга қўйилди. 2000 йилда электрлашган участкалар 353,6 км ни ташкил этди. Бугунги кунга келиб ушбу кўрсаткич 727.4 км ни ташкил этади. Германия билан ҳамкорликда Тошкент тепловоз тайёрлаш заводида йўловчилар вагонларини келтирилган тайёр қисмлардан йиғиш, Япония билан ҳамкорликда Тошкенда вагон таъмирлаш заводи қуриб ишга туширилди. “2011-2015-йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастурни амалга ошириш доирасида 2012 йилда 45 километрлик темир йўл модернизатсия қилинди, 57 юк ва 7 йўловчи ташувчи вагон тайёрланди.

Темир йўл транспорт коммуникацияларини янада ривожлантириш ишлари, темир йўл тармоқларини электрлаштириш лойиҳалари изчиллик билан амалга оширилмоқда. Бу ишлар поездлардан фойдаланиш харажатларини 20 фоизга камайтириш, йўловчи ва юк ташиш тезлигини 1,3 баробар ошириш, 830 километрлик Тошкент-Термиз темир йўлини тўлиқ электрлаштириш имконини беради. Ундан ташқари Мароқанд-Қарши ва Қарши-Термиз темир йўл участкасини электрлаштириш лойиҳаларини амалга ошириш давом эттирилиб, ушбу лойиҳалар бўйича ҳисобот даврида мос равишда 2,4 миллион доллар ва 2,6 миллион доллар капитал қўйилмалар ўзлаштирилди.

2012-йилда узунлиги 240 километр бўлган темир йўлни қайта тиклаш ишлари давом эттирилди. Узунлиги 70 километрдан ортиқ бўлган Даштобод-Жиззах темир йўл тармоғи бўйлаб юк ва йўловчи поездлар ҳаракати йўлга қўйилди.

Автомобил транспорти. Республика халқ ҳўжалигининг барча тармоқлари ва мамлакат аҳолисининг эҳтиёжларини қондириш даражасида ривожланган автомобил транспортига эга. Мамлакатимиз ривожланган йўл ҳўжалиги ва замонавий талабларга жавоб берадиган халқаро, Республика, маҳаллий аҳамиятга эга бўлган автомобил йўлларига эга. Йўл ҳўжалик тармоқларида 34,5 минг ишчи-ходим банд (2012).

Автомобил йўлларининг жами узунлиги 183 685 минг км дан ортиқ. Шундан 74 минг км қаттиқ қопламали йўллардир. Фарғона водийси ва Тошкент вилоятида қаттиқ қопламали автомобил йўллари анча кўп .

Келажакда автомобил транспортининг равнақи “Буюк ипак йўли”нинг тикланиши, ишга тушиши билан боғлиқ. Ўзбекистон бу йўл қурилишида фаол иштирок этмоқда (Андижон-Ўш-Эргаштом-Қашқар). Ўтган даврда қарийб 500 километрлик тўрт полосали замонавий автомобил йўлларини қуриш ва реконструкция қилиш ишлари якунланди. Шундан 163 километри

цемент-бетон ва 335 километри эса асфалт-бетон билан қопланган йўллардир.

Узунлиги 116 километр бўлган Гулистон-Оҳангарон автомобил йўли, Қўқон шаҳрини айланиб ўтадиган автоёул фойдаланишга топширилди, Самарқандни Тошкент, Қарши ва Олот шаҳарлари билан боғлайдиган йўллар реконструкция қилинди.

Ҳаво транспорти. Ҳаво транспорти жаҳон иқтисодиётининг ажралмас қисми ҳисобланади. Халқаро меҳнат тақсимоти, жаҳон иқтисодиёти ва маданий алоқаларни ўсиши шароитида унинг жаҳон ҳўжалигида тутган ўрни ошиб бормоқда. У жаҳон ҳўжалигининг энг динамик соҳаларининг ичига киради. Унинг йиллик ўртача ўсиши бошқа иқтисодиёт тармоқларига нисбатан 2-3 баробар кўпдир. Баъзи баҳолашларга кўра жаҳон маҳсулотларининг тахминан 1/3 қисми халқаро алмашинувларда иштирок этади.

Ҳаво транспорти жуда кучли рақобат шароитида фаолият кўрсатади, яъни, рақобат бир томондан бошқа авиатранспорт корхоналари шу билан бирга бошқа авиакомпаниялар билан иккинчи томондан бошқа транспорт турлари билан рақобат ҳосил бўлади.

Кейинг йилларда ҳаво транспорти жаҳон ҳўжалигининг энг йирик соҳасига айланди.

Ҳаво йўллари халқаро транспорт алоқаларининг асосига айланиб бормоқда. Бу секторда авиаташувларнинг ўртача юқори ўсиши кузатилмоқда. Ички линиядаги ташувлар юқори суръатда бўлмаса ҳам доимий ўсишда. Бунинг натижасида авиакомпания транспорт фаолиятидаги умумий ҳажмида халқаро ташувлардаги солиштирма оғирлик ҳажми ўсиб кетади.

Ички ҳаво йўлларидаги алоқа алмашинуви кўпчилик авиакомпанияларда икинчи даражали ҳисобланади, шунинг учун ҳам бу ерда маънавий ва жисмоний эскирган авиатехникалардан фойдаланилади.

Жорий талаблар даражасида ҳаво ташувларида ҳаво кемаларининг етишмаслиги кузатилмайди, шу билан бирга янги ҳаво кемаларини сотиб олиш учун инвестицияларга юқори эҳтиёж мавжуд, бунга асосий сабаб техник хизмат кўрсатишлардаги, ёқилғи тежамкорлиги эксплуатациянинг умумий сифати ва етиб келаётган муддати каби муаммолардир.

Бу транспорт тури транспортнинг энг қиммат ва шу билан бирга энг тез ҳаракатланадиган ҳамда жой рельефига кам боғлиқ бўлган туридир. Йўловчи ташишда, айниқса узоқ масофага, хорижга ташишда, биронта ҳам транспорт ҳаво транспорти ўрнини боса олмайди. Ҳаво транспорти айниқса шошилиш ва қимматбаҳо юкларни ташишда катта аҳамиятга эга.

Ўзбекистон иқтисодиётининг ривожланишида ва иқтисодий алоқаларни ўсишида ҳаво транспортининг роли ортиб бормоқда. Республикамиз эндиликда МДХ ни юздан ортиқ шаҳар ва аҳоли манзилгохлари билан ҳаво транспорти орқали боғланган. Тошкент аэропорти Шарқнинг ҳаво дарвозаларидан биридир.

Тошкентдан МДХ дан ташқари Лондон, Манчестер, Франкфурт-майн, Тел-Авив, Жидда, Истамбул, Карачи, Дехли, Куала-Лумпур, Бангкок, Пекин, Афина, Амстердам, Сеул ва Нью-Ёрк шаҳарларига мунтазам авиа рейслар ташкил этилган.

“Ўзбекистон ҳаво йўллари” авиакомпанияси хилма-хил типдаги ҳаво кемаларига эга. Қишлоқ хўжалик ишларига мўлжалланган АН-2, маҳаллий (республика) ҳаво йўлларида қатнайдиغان АН-24, ЯК-40, халқаро классдаги ИЛ-76, ИЛ-62, ИЛ-86, ТУ-154, А-310 каби самолётлар, вертолёт паркида МИ-2, МИ-8, КА-26 каби машиналар бор. Республикада АН-2 самолёти, МИ-2,

МИ-8, КА-26 вертолётларидан иборат махсус мақсадлардаги авиация парки кишлоқ хўжалиги, тиббий санитария хизмати, метеорология, геология-кидирув, газ саноати ва бошқа соҳаларда унумли ишлатилмоқда. 1996 йилдан “Боинг-757” ва “Боинг-764” самолётлари, маҳаллий ҳаво йўлларида ИЛ-114 самолётларидан фойдаланишга киришилди. “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиа компанияси таркибида 13 замонавий аэропорт бор (Тошкент, Термиз, Урганч, Фарғона, Қарши, Бухоро, Самарқанд, Нукус, Навоий, Жиззах, Қўқон шаҳарларида). Тошкент, Самарқанд Бухоро, Навоий аэропортлари халқаро мақомга эга.

Ҳаво кемалари паркини янгилаш ва унификация қилиш бўйича дастурларнинг амалга оширилиши натижасида айни пайтда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси линияларида тўққизта янги тежамкор А-320 ҳаво кемаси ва иккита янги Боинг-767-300ЕР самолётларидан фойдаланилмоқда. Жорий йилнинг биринчи чорагида миллий авиакомпаниямиз томонидан 631 минг йўловчи ташилди, ўсиш 2012-йилнинг шу даврига нисбатан 10,2 фоизни ташкил қилди, бир рейсда учадиган ўртача йўловчиларнинг сони 12,3 фоизга кўпайди.

Сув транспорти. Бу транспорт темир йўл ва автомобил транспортларидан фарқ қилиб, асосан жиҳозланиши учун унча кўп харажат талаб қилмайдиган табиий сув йўлларида фойдаланади. У ёқилғини кўп ишлатмайди ва катта хажмдаги юкларни ташиш таннархи пастроқ. Ҳозирги замон кемаларининг тезлиги юк ташувчи поездларнинг ўртача тезлигига тенг келади.

Ўзбекистонда сув транспорти асосан Амударё қисман Сирдарё кемачилигидан иборат. 1974 йилда кема ва қайиқлар қатнайдиған сув йўналишларининг умумий узунлиги 887 км эди. 1980 йилга келиб, Ўзбекистонда сув йўлларини умумий узунлиги 2800 км га етди. Амударё-Панж (Тожикистон) бандаргохидан Мўйноққа қадар пароходлар қатнови

амалга оширилади. Дарё сувининг камайиши ва Орол денгизининг қуриши натижасида сув йўллари кескин қисқарди. Республикада “Термиз дарё порти”, “Хоразм дарё флоти”, “Қорақалпоғистон дарё флоти” ишлаб чиқариш бирлашмалари ташкил этилди. Республика дарё портида 150 га яқин теплоход, шунингдек баржалар, сузувчи экскаваторлар, порт кранлари ва бошқалар бор. Ҳозирда сув йўлларини умумий узунлиги 1000 км га яқин. Халқ хўжалиги юклари асосан Термиз-Хайратон (Афғонистон), Шарловуқ-Тўрткўл, Хўжайли-Тўрткўл Хўжайли-Беруний, Қоратов-Тахиятош йўналишларида ташилади. Йилига дарё флотида 200 минг тонна юк ташилади.

Қувур транспорти. – бу юқори динамика билан ривожланиб бораётган транспорт турларидан бири. Унинг бошқа транспорт турларидан асосий фарқи шундаки товар ташув жараёнида транспорт воситаси эмас балки товарнинг ўзи ҳаракатланади (асосан бу транспорт қилинадиган товарнинг хусусиятларига асосланган- нефт, газ, ҳ.к). Бу фарқ биз қуйида кўриб ўтадиган баъзи хусусиятларнинг сабаби ҳисобланади.

Қувурларнинг кенг тармоғини яратилиши табиий газ нефт ва нефт маҳсулотларини узлуксиз равишда узоқ масофаларга етказиб бериш имкониятини берди. Бу ердан қувур транспортининг асосий хусусияти келиб чиқади - унинг фаолиятининг узлуксизлиги.

Умуман қувур транспорти бошқа турдаги суюқлик маҳсулотлари (нефт ва нефт маҳсулотларидан сутгача), газсимон маҳсулотлар(табиий газ, аммиак, этан, этилен ва ҳ.к) қаттиқ маҳсулотлар (кўмир, ғалла)ни ташишга ихтисослашмоқда. Улар бир неча километр дан тортиб бир неча минг километр масофага ташилиши мумкин. Етказиб беришнинг охирги манзили ҳар хил бўлади: нефт - нефтни қайта ишлаш заводларига; табиий газ, аммиак, этан, этилен - кимё саноатларига, кўмир ва мазот асосан электр станцияларига.

Қувур транспортининг ижобий томонларидан баъзилари унинг йўлларини ҳар хил рельефдаги жойларда, катта сув ҳавзалари бўйлаб шу билан бирга мангу музлаган денгизлардан ўтказа олиш имкониятларидир. Бу транспорт тури хоҳлаган иқлим ва табиий шароитларда фаолият кўрсата олиши мумкин, ташишдаги йўқотишлар минимал даражада.

Бироқ газ ва нефт қувурларини ётқизиши бир қатор экологик муаммоларни келтириб чиқариши мумкин (трубининг ёрилиши ва нефт ва газнинг чиқиши, трубани ётқизиш пайтида табиий қобиқнинг бузилиши, шимолий ҳудудларда қувурларнинг ер устида ётқизиши ҳайвонларнинг табиий миграциясига тўсиқ бўлади).

Қиммат қурилиш ёки таъмирлаш харажатларини айтиб ўтмасдан иложимиз йўқ. Бундан ташқари ишнинг бошланишини таъминлаш мақсадида янги қувурлар маҳсулот билан тўлдирилиши керак ва зарур бўлган босимни бутун қувур бўйлаб таъминлаш муҳимдир. Маълум масофадан кейин трассанинг рельефидан келиб чиққан ҳолда насос станциялари ўрнатилади, бу ўз навбатида қўшимча харажат ҳисобланади. Қувур транспортининг яна бир ажралиб турадиган хусусияти унинг узоқ масофага чўзилганлигидир. Нефт ва газ қувур йўлларининг умумий узунлиги дунёда 2 млн км га яқинлашади, яъни, темир йўл узунлигидан 2 баробар кўпдир. Қувурлар асосан магистрал ҳисобланади ва қазиб олинмиш жойи- қайта ишлаш- истеъмолчи тарзида амалга оширилади ва бир нечта мамлакатларнинг ҳудудидан кесиб ўтиши мумкин. Ўзининг ҳудудида халқаро магистрал қувурларга эга бўлиши учун (бож олиш мақсадида) мамлакатлар ўртасида тортишувлар кетади ва баъзи ҳолларда дипломатик ёки ҳарбий конфликтларни келтириб чиқаради.

Ўзбекистонда биринчи 20 км узунликдаги нефтепровод 1908 йил Чимён нефт қонида Ванновск (хоз. Олтиариқ) нефтни қайта ишлаш завоидига тортилган. Кейинчалик Фарғона водийси, Сурхондарё вилоятида янги нефт

конлари очилиши билан транспортнинг бу тури жадал ривожлантирилди. Нефт конларидан Фарғона ва Олтиариқ нефтни қайта ишлаш заводларига умумий узунлиги 228,5 км бўлган нефтепроводлар қурилди. Республикамиз жанубида – Сурхондарё вилоятида 1947 йил Лалмикор-Қумқурғон ва 1969 йил Амударё-Аму-Занг линиялари қурилди (умумий узунлиги 40 км). Қашқадарёда янги нефт конлари очилганидан кейин 1977 йил Ғарбий-Тошлақ-Қашқадарё станцияси (3,3 км), Шимолий Ўрта бўлак-Олтингугурт заводи (72 км) нефтепроводлари ишга туширилди.

Ўзбекистоннинг барча вилоят марказларига газ қувур йўллари ўтказилган. Газ қувурлари ичида Жаркок-Бухоро-Самарқанд-Тошкент, Муборак-Тошкент трассалари жуда муҳимдир. Ўзбекистондан Уралга (2100 км), Москвага (3500 км) ўтказилган газ қувурлари диаметрининг катталиги ва узунлиги жиҳатидан дунёда олдинги ўринлардан бирини эгаллайди. Қишлоқ жойларни газ ва тоза ичимлик суви билан таъминлашни амалга ошириш натижасида қувур йўллари узунлиги тўхтовсиз ортиб бормоқда. Янги-янги йўллар лойihalаштирилмоқда.

1.2 Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ташкил этиш хусусиятлари.

Ўзбекистон бозор иқтисодиёти шароитида ишлаб чиқаришни самарали ташкил этиш ва ишлаб чиқарилган маҳсулотни мижозлар ўртасида тақсимлаш долзарб муаммодир. Ўзбекистонда бу ёрдамчи инфраструктура икки сектордан иборат: транспорт ва телекоммуникация.

Ўзбекистон мамлакат географиясига яхши мослашган, нисбатан ривожланган транспорт тизимига эга. Бироқ, транспорт сектори олдида жиддий муаммолар турибди. Аввало, у, асосий фондларни алмаштириш ва қайта қуришни талаб этади. Ундан ташқари транспорт хизматида талаб уларга техник хизмат кўрсатиш кескин ўзгарди. Иқтисодиётнинг бошқа

тармоқларида бўлгани каби транспортда ҳам нархлар тизими ҳаққоний эмаслиги, меҳнат манфаатдорлигининг талаб даражасига тўғри келмаслиги, транспорт тармоқларини ташкил этишдаги камчиликлар транспорт иши самарадорлигини кескин пасайтириб юборади. Мазкур сектор олдида ана шундай муаммоларни ҳал қилиш вазифаси турибди.

Транспорт соҳаси бўйича жавобгарлик кўпгина ташкилотлар зиммасига тушади. Давлат корпорацияси даражасида тармоқ учун 5 та давлат органи жавоб беради: Автомобил ва дарё транспортлиги агентлиги; "Ўзбекистон темир йўллари" Давлат ҳиссадорлик темир йўл компанияси; "Ўзбекистон ҳаво йўллари" миллий авиакомпанияси; Тошкент йўловчилар транспорти корхоналари ассоциацияси. Бу органлар ишини Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси қошидаги қурилиш, алоқа ва транспорт бўлими бошқаради. Ҳозирги ривожланиш даражасида Ўзбекистон автомобил, темир йўл ва ҳаво транспорти учун етарли материал базасига эгадир.

Асосий автомобил йўллари узунлиги Ўзбекистонда 183685 км атрофида, маҳаллий йўллар (шаҳар, қишлоқ, колхоз ва корхоналарга хизмат кўрсатувчи) - 90 минг км дан ортиқроқни ташкил этади. Автомобил йўллари тармоғи мамлакатимизнинг деярли барча ҳудудига етиб борган. Автомобил йўлларининг ўртача зичлига $0,3 \text{ км}^2$ ни ташкил этади, бу Шарқий Европа кўрсаткичининг ярмини ташкил этади ва 1000 аҳолига 6 км, бу Шарқий Европа кўрсаткичи билан бир хил.

Темир йўл тизими мамлакатнинг асосий транспортларидан биридир. Унинг умумий узунлиги 4258,4 км (шундан 727,4 км электрлаштирилган). Тармоқ парки 746 магистрал локомотивини ташкил этади. Туркманистоннинг Ўрта Осиё темир йўл тизимидан чиқиб кетиши билан Шарқни Ғарб билан боғловчи ва Ўзбекистонни Қора денгиз билан боғловчи асосий темир йўл

линияси Қозоғистон ва Россиядан ўтади, бу линия бўлимларини туркман ва ўзбек темир йўл агентлиги назорат қилади.

Ҳаво транспорти тизими 13 та асосий фуқаролик аэропортига эга, шулардан 7 тасида "Боинг 747" самолётлари хизмат қилади.

Транспорт структурасининг етарли даражасига қарамай, асосий фондларининг кўпи эскирганлиги, нисбатан самарасизлиги бугунги кунга келиб асосий муаммо бўлиб турибди. Шундай қилиб, минг км темир йўлни таъмирлаш керак; 40 та локоматив ва 13 та юк автомобил парки ўз хизмат муддатини ўтаб бўлган. 50-60 йиллардан бери технологик схема янгиланмайди.

Ўзбекистон иқтисоди ҳам бошқа давлатлардаги каби, транспортнинг ривожланиш даражасига боғлиқ. Темир йўл транспортида ташиш хажмининг асосий қисми ташилади. 2012 йил темир йўлда 62 млн. тонна юк ташилди, юк обороти эса 22845,6 млн.т-км ни ташкил этди.

Яқин йиллар ичида транспорт хизматига талаб ўзгаради. Транспорт хизматига нархлар пасайиши кутилмоқда. Тузилманинг ислоҳоти натижасида транспорт ташкилотлари тезкорлиги ва мослашувчанлиги оширилади. Натижада регионлараро автомобилларда ташиш ва контейнерлардан фойдаланиш улуши ошади. Аксинча темир йўлда ташиш камайиши, ҳаво транспортида ташиш ўзгармаслиги кутилмоқда.

Республикада дарё транспорти кам ривожланган, фақатгина Сурхондарё, Қорақалпоғистон, Хоразм ва Сирдарё ҳудудларида мавжуд. Денгиз транспорти эса йўқ. Ўзбекистон транспорт тизимида асосий муоммо мамлакатда денгизга чиқишнинг иложи йўқлигидир. Потенциал экспорт-импорт бозорлар масофаси катта (масалан, Қора денгизгача 3 минг км, Москвагача 3,5 минг км, Хитойнинг асосий портларигача 5 минг км). Шунинг учун транспорт харажатлари сотиладиган маҳсулот қийматини

анчагина кўтариб юборади. Транспорт магистрали бир неча давлат худудидан ўтишини эътиборга олсак, Ўзбекистон иқтисоди сиёсий барқарорлик ва ўша давлатларда транспортнинг муттасил ишлаб туришига боғлиқ. Ундан ташқари маълум магистраллар доимо мавжуд транспорт қуввати билан банд масалан, Қозоғистон ва Хитой чегарасида денгизга чиқиш омили Ўзбекистон учун муҳим аҳамиятга эга, чунки собиқ Иттифок тузими даврида ишлаб чиқариш ҳажмига насбатан ташқи савдо юқори даражада бўлиб асосий масала сифатида давлатда бир қанча рақобатлаша оладиган транспорт воситаларининг тан оларди (темир йўл, автомобил ва аралаш). Миллий авиалиния авиасоҳат бўйича Хитой, Буюк Британия, Миср, Германия, Ҳиндистон, Исроил, Покистон ва Туркия билан давлатлараро битимга измо чекишди. Бугунги кунга келиб мавжуд темир йўл тизими (бир қанча ҳолларда автомобил йўллари) МДҲ давлатлари ва Хитойда халқаро ташишни қониқарли даражада ва нархларда амалга оширяптилар. Бу ҳолат (кўриниши) узоқ давом этмаслиги мумкин. Шу сабабли йирик капитал маблағларни сарфлаш бироз вақтлидир. Бироқ яқин келажак тўғрисида ўйлашимиз керак. Аввало, ҳар хил вариантлар учун фойда ва харажатларни солиштириб, иқтисодий тадқиқот ўтказиш зарур, масалан, Карачига (Покистон) автомобил йўли қурилишини, Эронга темир йўли қурилишини ва ҳ.к. Бу тадқиқотлар мулоқотлар учун объектив базани ва узоқ келажакка ҳаракатни барпо қилади.

Иқтисодиётда мижозлар талабини қондириш учун турли хилдаги транспорт хизмати кўрсатиш зарур. Ҳар бир хизмат турига нархлар турлича бўлиши керак. Ундан ташқари иқтисодий ўзгаришларни бошидан кечираётган мамлакатлар учун ҳам, Ўзбекистондаги каби, ўзгартиришлар тез ва ўз вақтида киритилиши керак. Харажатларни, ўзгартириш киритилса асосий фондлардан фойдаланиш даражаси пасаяди, капитал маблағлар ва транспорт турлари ўртасида ресурсларнинг тақсимланиши ўзгариши

кутилади. Рахбарият нархлар ошишини тартибга солувчи самарали механизмни ишлаб чиқиши ва у ҳақиқий таннархга асосланиши керак.

Йўл инфраструктураси ривожланган мамлакатларда, йўлдан фойдаланувчилар (юк автокорхоналари, автобус корхоналари ва шахсий автомобил эгалари) кўрилган зарарга жавобгардирлар. (Йўл ҳолатининг ёмонлашуви, йўл - транспорт ҳаракатининг қийинлашуви ва атроф муҳитнинг зарарланиши). Қатор давлатларда бундай тўлов тартиби мавжуд бўлиб, транспорт воситасига йиллик солиқ, энг асосийси йўл тармоғидан фойдаланиш коэффициенти билан боғлиқ ҳолда дизел ёнилғи ва бензин учун олинадиган солиқ ҳисобланади. Ўзбекистонда ҳам бундай солиқлар ташкил қилинди.

Транспорт тизимининг иқтисодий мустаҳкамлиги структуравий қайта қуришини амалга ошириш тадбирларига ва уни қандай амалга оширишга боғлиқ. Асосий илмий муаммолардан бири тармоқ учун рағбатлантириш тизимини ишлаб чиқиш, хусусан; нархлар транспорт ва техник хизмат кўрсатиш турларига мос келиши керак; солиқ ва йиғимлар ҳаққоний мезонларга асосланиши ва нихоят, бозор рақобатлашадиган муҳит барпо қилиши керак. Рағбатлантириш тизимидаги ўзгаришлар инструкция, ечим қабул қилиш ва ҳоказолар билан мос келиши керак.

Фақатгина самарали рағбатлантириш тизимини ва ташкилий тузилмасини барпо қилгандан сўнг давлат, молиялаштиришнинг тўғри йўлини топган деб ҳисобласа бўлади.

Рағбатлантириш тизимини ривожлантириш маҳсулот нархи, рақобат муҳити, йўлдан фойдаланувчиларга солиқ даражаси, хусусийлаштириш асосида амалга оширилади.

Ўзбекистон Республикаси ҳукумати амалдаги барча транспорт хизматига нархларни қатъий назорат қилади. Амалда нархлар масаласида

маълум ўзгарувчанлик (эгилувчанлик) бўлса ҳам нархлаш системасида бир канча муаммолар мавжуддирки, раҳбарият самарали ечиш йўллари кидирмоқда.

Ҳозирги вақтда корхона даромадидан ва транспорт харажатларидан солиқ тўланади, бунда йўл тармоғидан фойдаланиш оқими эътиборга олинмайди.

Нефт маҳсулотларининг нархи йўқотилган имкониятларни акс эттирган ҳолда ҳам транспортда иқтисодий самарадорликни ошириш, ҳамда йўл тизимини таъмирлаш ва фойдаланиш учун зарур бўлган маблағларни таъминлашда йўллардан фойдаланиш билан боғлиқ бўлган харажатларни йўлдан фойдаланувчилар қоплай олмайди.

Бу масалаларнинг баъзилари ҳозирги кунда ишлаб чиқиляётган йўл фонди тўғрисидаги қонунда эътиборга олинапти.

Ҳукумат автомобил транспортида рақобатни рағбатлантириш чоратadbирларини кўрмоқда: минтақада ва собиқ Иттифоқ ҳудудидан ташқарида ва МДХ давлатлари ўртасида эркин юк ташишни амалга оширди. Улар лицензия асосида амалга оширилади. Бундай тизимда юк ташувчилар ўртасида маъмурий раҳбарият билан тақсимланади: "Ўзташқиавтотранс" лицензия агентлигининг ўзи йирик автотранспорт компанияси бўлиб ҳисобланади. Бундай тизимда транспорт корхонаси ва мижозларнинг шартлари ҳамда талабларини эътиборга олган ҳолда иш кўрилиши юкларнинг самарали тақсимланишини қийинлаштиради.

Ҳозирги вақтда кўпгина давлатларда (масалан, Ғарбий Европада) талаб ва таклиф эркин ҳаракатлана оладиган рақобот бозори мавжуд. Бундай тажриба шуни кўрсатадики, бу мослашувчанлик ва ресурслардан самарали фойдаланиш даражасини оширишга олиб келади. Ҳукумат автомобил транспорти соҳасида худди шундай бозор яратишга ҳаракат қилиш керак. Бир неча ўнлаб амалий мустақил ва бообруь транспорт корхоналари мавжуд,

лекин улар давлат мулкидир. Янги хусусий транспорт корхоналари яратилиши керак.

Йўловчи транспортларда ҳам рақобат муҳитини юзага келтириш керак. Қатор мамлакатларда шаҳарлараро йўловчи ташиш рақобатталаб тармоқ ҳисобланади. Автобус станцияси ишини юқори самарадорликда ташкил этиш Ўзбекистонда ҳам шундай рақобат муҳитини келтириб чиқаради. Шаҳар ташқарисида йўловчи транспортида ҳам шундай муҳитни барпо қилиш мумкин. Агар ҳукумат бу транспорт турига дотациялар ажратишни давом эттирсин, бошқа мамлакат тажрибасидан фойдаланса, масалан автобус йўналишларини конкурс (тендер) бўйича тақсимлаш бунга мисол бўла олади.

Транспорт тармоқларини ташкил этишда асосий босқич транспорт воситаларини хусусийлаштиришдир. Транспорт фаолияти жабҳасида асосан автомобил транспорти ва қурилиш корхоналарида хусусийлаштириш келажагига кенг йўл очилмоқда. Бу икки кичик секторда бозорга боглиқ ҳолда турли шароитлар ва ҳолатларга мослашувчанлик ҳосдир. Бироқ кўп ҳолларда бу сифатлар билан фаол ишламаётган хусусий тадбиркорлар тавсифланади.

Ундан ташқари юқорида айтиб ўтганимиздек, хусусий секторда операцияларни амалга ошириш учун шарт бўлган рақобат муҳитини йўл транспорти доирасида ҳам амалга ошириш мумкин. Рақобатни қурилиш, ишлаб чиқаришда ҳам фаол ривожлантириш мумкин, бунда қуйидаги шарт бажарилиши керак. Мас шартнома ва назорат муолажаси давлат фуқаролик шартномаси иши учун ишлаб чиқилади. Шунинг учун давлат томонидан бу икки секторда хусусийлаштиришни асосий масала сифатида қаралмоқда. Ўзбекистон фуқаролик авиациясини хусусийлаштириш келажакда ҳал бўладиган масаладир. Бироқ, бу масала ҳал бўлгунча ҳаво транспорти секторида рақобатни ривожлантириш ва иш самарадорлигини ошириш керак.

Бунга хусусий компаниялар кичик бўлимларини очиш билан эришиш мумкин (бу кўпгина гарбий мамлакатларда амалда қўлланмоқда).

Давлат органлари вазифаларни аниқ белгилаб беришлари керак. Замонавий ташкилий тузилманинг асосий белгиларидан бири, бу сиёсий, доимий ва инфраструктуравий вазифалар давлат фирмалари бажараётган операциялар билан аралашиб кетмоқда. Масалан, фуқаро авиатсияси бир вақтнинг ўзида ўзбек авиалинияси агентлигини, ҳаво транспорти ҳаракатини бошқаради ва аэропортлар куради, шунга ўхшаш, автомобил транспорти вазирлиги хиссадорлик жамиятига айлантирилмасдан олдин юк ташиш соҳасида асосий хизмат кўрсатишни назорат қилган ва шохбекатлар курган. Бундай тузилмани ташкил этишда объектив ечим қабул қилиш мумкин эмас.

Хусусан давлат компанияларининг қизиқишлари қоидаларнинг айтилишига жуда катта таъсир этади, шунингдек инфраструктуранинг асосий элементлари қурилишига ҳам. Барибир, бундай компанияларни белгиланган қоидаларга амал қилишга мажбур этиш керак. Давлат органларининг ташкилий вазифаларни ўзаро бўлиб олишлари жуда муҳимдир.

Ҳукумат давлат қарамоғидаги корхоналар ўртасидаги муносабатларни ривожлантиришга эътиборни кучайтириш керак. Тижорат ва ўз-ўзини қопловчи тамойилда ишловчи барча корхоналар алоҳида (мухтор) бўлишлари керак. Кўпчилиги давлат мулки бўлсада, хусусий корхона мақомини олишлари лозим. Баъзи корхоналар учун объектив сабаблар кучда қолади, масалан, темир йўл ва аэропортлар шунингдек, қатор йирик компаниялар учун. Авиация раҳбарлари "ишлаб чиқариш" ёки "шартномали" режаларни ишлаб чиқишлари керак, бу режада молиявий ва тезкор режалар келтирилиши лозим, шунингдек, тарифни қайта кўриб чиқиш механизми таклиф этилади. Бу компанияларга доимий давлат органлари назоратида мустақил ҳаракат қилиш имконини беради.

Автомобил транспорти кичик сектори марказлашмаганлик юқори даражаси билан ажралиб туради: солиқ йиғиш ва йўлларни бошқариш вазифалари тўлиқ паст даражадаги органларга юклатилган. Агар қўшимча тадбирлар қўлланилса, ишни бундай ташкил этиш хисоботнинг жиддий тизимини жорий этган бўлар эди. Барибир, автомобиль транспорт кичик сектори баъзи бошқа функцияларининг етарли даражада ривожланган бўлишига қарамадан фаолиятининг катор асосий турлари тараққиёт учун муҳимдир. Хусусан, йўл ишлари жабҳасида ва транспорт сиёсатида ҳозирги ҳолатни яхшилаш мумкин.

Йўл-қурилиш материаллари ва йўл ишларининг бажарилиш сифати умуман олганда айтарли даражада юқори эмас эди. Бу асосан, собиқ Иттифок даврида қурилиш компаниялари билан миқозлар ўртасида шартнома тузиш, сифатини назорат қилиш одат тусига кирмаганлиги бошқаришда вужудга келган камчиликдир. Шунинг учун юқори даражадаги дизайнерлик ишлари ва яхши табиий материаллар, йўл қопламалари сифати кутилганидан пастроқ бўларди.

Паст сифат ўз навбатида транспорт воситалари таъмири, хизмат кўрсатиши ва бошқаруви учун ортиқча харажатларни тақоза этади. Фондларнинг чегараланганлигини эътиборга олиб инфраструктура муаммоларини, бажарилаётган ишни қаттиқ назорат қилиб, ҳал этиш мумкин.

Секторнинг тарқоқ жойлашгани, шунингдек, марказнинг етарли даражада ахборотга эга бўлмаганлиги эътиборга олиниб давлат ўзининг транспорт сиёсатини назорат қилиш самарасини бугун керакли даражада олиб бора олмаяпти. Йўл ҳолати, транспорт оқими, йўл ҳавфсизлиги, таъмирлаш ишларини ўз ичига олувчи транспорт жабҳасини бошқариш бўйича ахборот тўплаш системасини ҳаракатга келтириш катта аҳамиятга эга. Бир вақтнинг ўзида режалаштириш хизмати ишларини яхшилаш керак.

Бошқариш бўйича ахборотлар тизимини ҳаракатга келтириш учун марказий органлар замонавий жиҳозлар билан таъминланган бўлишлари керак (компютер техникаси, математик моделлар ва ҳ.к). Транспорт соҳасидаги илмий тадқиқотларни моддий ва маънавий қўллаш керак. Кўпчилик йўл қурилиш ишларини шартнома асосида хусусий секторларга бериш мумкин. Тажрибалар шуни кўрсатадики, Буюк Британияда давлат сектори доимо йўлни таъмирлашни ўз зиммасида қолдирган.

1.3 Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларининг ривожланиш шарт шароитлари.

Ташқи иқтисодий фаолиятда транспорт сиёсати бир-биридан фарқ қиладиган манфаатлар таъсирида бўлади. Шунинг учун жамиятдаги мавжуд тенденцияларни ўз вақтида англаб олиб, ўрта муддатли ва истиқболли режаларни белгилаш, жуда муҳим ҳисобланади. Глобаллашув жараёнларини кучайиши ўз навбатида ташқи иқтисодий фаолиятда транспорт сиёсатини мувофиқлаштириш, рақобат структурасини ўзгартириш ва ташиш ишини байналминаллаштириш масалаларининг тадқиқоти, транспорт ҳаракатини, ташиш жараёнини, халқаро транспорт тизимини ва транспорт бозорини тадқиқ этиш, ўзгарувчан шароитларда транспорт тизимининг аҳамиятини илғаб олиш, халқаро юклар ва йўловчиларнинг ҳаракати тўғрисида ҳамда транспорт ва савдо ҳужжатлари тўғрисида билим ва малакага эга бўлишни, шунингдек амалда қўллай олишни тақазо этмоқда. Ташқи иқтисодий фаолиятда амалга ошириладиган ҳар бир жараён жумладан экспорт – импорт операциялари, бевосита транспорт ва коммуникация билан боғлиқ ва унинг аҳамияти жуда катта. Давлат иқтисодий тараққиётининг муҳим шартларидан бири товар ва хизматларнинг жаҳон бозорига изчиллик билан киришидан иборатдир. Ривожланган мамлакатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, транспорт алоқалари жаҳон бозорига кириб боришни жадаллаштиришнинг муҳим омилдир.

Ўзбекистон Республикаси мустақиллиги эълон килинганидан сўнг, авваламбор, транспорт мажмуаси алоқаларига эътиборни кучайтирди. Ўзбекистон географик ўрнини денгизлар, бандаргоҳлар ва йирик транспорт тармоқларга бевосита чиқиш йўлларининг йўқлигини эътиборга оладиган бўлсак, транспорт чиқиш тизимлари ва алоқаларини ривожлантириш билан боғлиқ муаммолар ва масалаларни ҳал этиш устивор стратегик аҳамият касб этиши маълум бўлади. Ўзбекистон Европа ва Шарқий Осиёнинг қуруқликдаги ва ҳаво орқали ўтадиган муҳим чорраҳаларда жойлашганлиги туфайли транзит ташишда истиқболли халқаро транспорт пункти ҳисобланади.

Ўзбекистон минтақада қулай географик ўринни эгаллаб турган бўлсада, шу хусусияти билан ҳам ажралиб турадики, у дунёнинг қитъаларини ўзаро боғловчи энг яқин денгиз бандаргоҳига чиқиши учун камида икки мамлакатдан ўтиб бориш керак бўлган озчиликни ташкил этувчи давлатлардан биридир. Иккинчи томондан, халқаро юкларни автомобил транспортлари орқали ташишда Ўзбекистон ҳайдовчилари йўлида турли хил моддий ва номоддий тўсиқлар мавжуддир.

Қадимдан инсоният маданиятининг тараққиёти транспорт коридорларини шакллантириш билан боғлиқ бўлган. Кўп асрлар мобайнида Шарқ ва Ғарбни ўзаро боғлаган қадимги Ипак йўлини эслайлик. Айнан шу йўл илм, фан, техника, технология, миллатлараро ва ҳудудлараро муносабатларнинг жадал ривожланишига, маданий қимматликлар айирбошланишига ёрдам берган. Ҳозирги пайтда унинг тарихий аҳамияти тикланмоқда. Минг йиллар илгари бўлганидек, у Шарқ ва Ғарб ўртасидаги кўприк бўлади. Дунёнинг кўплаб мамлакатлари ушбу йўлга туташган. Ўзбекистон қадимда ҳам ушбу улкан йўлнинг асосий савдо ва транспорт тармоқларидан бири бўлган. Бугунги кунда Ўзбекистон Буюк

ипак йўлини тиклаш ташаббускори ва Европа Иттифоқининг Европа - Кавказ - Осиё транспорт коридорини Кавказ ва Марказий Осиёнинг янги мустақил давлатлари билан биргаликда ривожлантиришга техник ёрдам кўрсатишга оид ТРАСЕКА - дастурининг фаол иштирокчиси сифатида ўзининг ноёб географик аҳамиятини сақлаб қолди.

Ҳозирги пайтда Хитойнинг ТРАСЕКА коридори орқали Европа билан туташтирувчи Янги ипак йўлини тиклаш ғояси, авваламбор, иштирокчи-мамлакатлар. шунингдек, жаҳон ҳамжамияти, Европа Иттифоқи хатти-ҳаракатлари ёрдамида амалга ошмоқда.

Ўзбекистон Республикаси Президенти И.Каримов ЭКО иштирокчи мамлакатлари ҳукуматлари ва давлатлари раҳбарларининг 1998 йилнинг майида Олма-ота шаҳрида бўлиб ўтган бешинчи учрашувида ва «Буюк ипак йўли» ҳудуди давлатлари раҳбарларининг Баку шаҳрида бўлиб ўтган учрашувида сўзлаган нутқларида учрашув иштирокчиларининг эътиборини ўзаро алоқаларнинг ривожланган, замонавий тизимни шакллантириш масалаларига қаратди.

Замонавий тизимни шакллантириш масаласи жуда мураккаб ва кўплаб саволлар ечимини талаб қилади:

- транспорт йўлаклардаги темир, автомобил йўлларни замонавий талабларга кўра янгилаш;
- транспорт бўғинларни техник таъмирлаш;
- автомобил, темир йўл, ҳаво ва денгиз транспортда ҳаракатдаги таркибни замонавий воситалар билан таъминлаш;
- халқаро юк ташишдаги меъёрий ҳужжатларни мувофиқлаштириш ва янгиларини қабул фалиш ва х.к.

Маълумки плюралистик жамият транспорт сиёсати манфаатлари бири-бирига мос тушмайдиган иштирокчиларни бирлаштирган бўлади. Шунинг учун жамиятдаги ўзгаришларни ўз вақтида англаб, керакли пайтда жорий ва истиқболли режаларни тузиш имкониятига эга бўлиш лозим. Чунки бозор муносабатларига ўтиш шароитида янги техника олдингига қараганда тезроқ кириб келади, халқаро рақобат технологик устунликни тез орада молиявий устунликка айлантиради.

Ҳар қандай ҳудуднинг ижтимоий-иқтисодий тараққиёти ва аҳолининг ҳаёт даражасини кўтаришда транспортнинг ўрни ва моҳияти бекиёсдир. Транспорт моддий ишлаб чиқаришнинг муҳим тармоқларидан бири ҳисобланади. Унинг ривожланиш даражаси мамлакат иқтисодиётига, унда ишлаб чиқариш кучларининг жойлашиш ва ривожланишига бевосита таъсир кўрсатади.

Транспорт аввало, ишлаб чиқариш инфратузилмасининг муҳим бўғини бўлиб, унинг ишлаб чиқариш харажатлари ва товар нархига таъсири юқоридир. Тармоқнинг ривожланиши табиий ресурсларни ўзлаштириш, саноат ва аграр соҳа интеграцияси чуқурлашиши ҳамда миллий хўжаликнинг жаҳон бозорига қўшилишининг шарт-шароитларини яхшилайдди. Транспортнинг техникавий, савдо-сотиқ ва маданий алоқаларда ҳам аҳамияти катта.

Транспорт мамлакатимиз иқтисодий ривожланишида муҳим шарт-шароит ва омиллардан бири ҳисобланади. Бу соҳада (алоқа билан бирга) ЯИМнинг 12 фоизи яратилмоқда, иқтисодиётда банд бўлганларнинг 1,7 фоизи меҳнат қилмоқда. Транспорт соҳасининг иқтисодий кўрсаткичлари кейинги йилларда бирмунча турғун характерда бўлиб, бу соҳадаги инвестицион фаолликнинг пасайиши, таркибий силжишларнинг секинлашиши, хусусийлаштириш ва тадбиркорликнинг ривожланиш

даражаси ҳамда умуман иқтисодий ўсиш суръатлари ва хорижий инвестицияларнинг жалб этилиш даражасини пастлиги билан изоҳланади.

Бозор иқтисодиёти нуктаи назаридан иқтисодий фаолиятда транспорт ҳаракати қуйидаги тўртта функцияга эга:

1.Базис ёки (воситачилик) функцияси, яъни транспортнинг ҳаракати ҳар хил пунктларни бирлаштиради.

2.Хусусий ёки инноватив функцияси, яъни транспорт ҳаракати орқали айрим товарларни истеъмол қилиш имконияти яратилади. Масалан, айрим товарлар техника тараққиёти туфайли бозорга кириб келади, масалан банан, апельсин, ананас ва бошқалар.

3.Иқтисодий-ҳудудий функцияси, яъни транспортнинг ҳаракати нафақат уни босиб ўтиш, балки уни яратиш ҳамдир.

4.Ижтимоий функцияси, яъни транспорт ҳаракати одамларни бир-бири билан алоқага киришишига имкон беради.

Халқаро транспорт фаолияти ривожланишини ва унинг иқтисодиётга таъсирини қуйидаги уч босқич ёрдамида аниқлаш мумкин:

1. Транспорт фаолиятининг олдинги йиллардаги кўрсаткичлари ва кейинги ривожи. Албатта бозор муносабатларининг тараққий этиши келажакда рақобатнинг кучайишини, транспорт турлари ва хизматларининг кўпайишини тақозо этади.

2. Транспорт корхоналарининг бошқа корхоналар қараганда катта-кичиклиги (маблағнинг айланиши, фойда, ишчи ўринлар ва бошқалар).

Ташишни амалга ошириш ва экспедиторлик бозорида 80-йилларнинг бошидан буён концентрациялашув жараёни кузатилмоқда. Масалан, Германиянинг «Шенкер-Ренус» фирмаси «Стинес» фирмаси билан биргаликда «Веба» концентрациясига. «Тиссен Хондел Лоджистик» фирмаси донабай юкларни ташишда «Дойче Бон АТ» билан ҳамкорликда умумий ном билан «Бантранс» фаолият кўрсатмоқда.

Бу корхоналарнинг хаддан ташқари йириклашуви монополияга қарши корхоналар томонидан тақиб остига олинмоқда. Ўзбекистоннинг «Ўзбекистон ҳаво йўллари», «Ўзбекистон темир йўллари», «Узинтранс», «Узвнестранс», «Ўрта Осиё транс» транспорт корхоналари юқорида қайд этилган йириклашув-концентрациянинг ёрқин мисолидир. Қолган корхоналар эса ўрта ва кичик бизнес субъектларига киради. Уларнинг рақобатбардошлиги анча паст ва шериклар учун жозибадорлиги кам.

3. Транспорт корхоналарининг чет элдаги транспорт корхоналари билан солиштириш.

Транспорт корхоналари ичида энг йириклари Япониядадир. Европа давлатларининг транспорт корхоналари унчалик катта эмас. Марказий Осиёда юқоридаги бандда эслатиб ўтган корхоналар энг йириклардан ҳисобланади.

Корхонанинг ташқи иқтисодий фаолияти транспорт таъминоти билан тўғридан тўғри боғлиқдир, яъни товарни ишлаб чиқарилиш жойидан уни истеъмолчигача етказиб бериш жараёни корхонанинг асосий транспорт фаолияти ҳисобланади. Умуман олганда у логистика концепсиясига таянадиган товар оборотига ўхшаш. Шу билан бирга транспорт таъминотини товар алмашинув тизимининг мустақил аспекти сифатида қараш мақсадга мувофиқдир.

Транспорт таъминоти деганда бевосита ўзаро алоқада бўлган ва ягона транспорт тизимини ташкил этувчи элементларнинг йиғиндиси тушунилади, қайсики ишлаб чиқариш ва маҳсулот айланиши билан боғлиқ операцияларни бирлаштиради.

Транспорт маҳсулоти деганда товарларнинг ишлаб чиқарувчидан истеъмолчига етиб бориш жараёни тушунилади. Бу нарса транспорт

хизматларининг асосий маъноси ҳисобланади. Улар сотувчи ва истеъмолчи ўртасидаги асосий бўғиндир.

Корхонанинг ташқи иқтисодий фаолиятини ривожланишида транспорт муҳим рол ўйнайди. Унинг яхши фаолият кўрсатиши томонларнинг олди-сотди мажбуриятларини бажарилишини таъминлаб беради. Транспорт жараёнининг бузилиши экспорт ва импорт қилувчининг моддий йўқотишларига олиб келади ва миллий товарларни норақобатбардош қилиб қўяди.

Ташқи иқтисодий фаолиятда транспорт таъминоти объектив муҳим ҳисобланади. Тез-тез ҳолларда юк эгасининг транспорт воситасини танлашда муаммоларга дуч келиши мумкин чунки ундан бошқа мамлакатларнинг қонунларини, халқаро конвенцияларни (келишувларни) транспорт воситаларининг техник эксплуатация характеристикаларини билиш профессионал даражада талаб қилинади.

Шунинг учун ҳам юкларни хорижга жўнатишдан олдин халқаро ташувларни амалга оширувчи транспорт ташкилотлари билан яқин алоқалар ўрнатиш мақсадга мувофиқдир. Бунда хорижга юкни жўнатиш учун керак бўладиган транспорт турини танлаш муҳимдир. Бу ерда жаҳонда 6 хил транспорт турини борлигини назарда тутиш лозим: денгиз, темир йўл, автомобил, дарё, ҳаво ва қувур йўллари.

Ташқи иқтисодий фаолиятни амалга оширишда маълум бир транспорт операцияларининг таркибини кўриб чиқайлик. Бу операциялар халқаро ташувларнинг хусусияти ҳисобланиб бир нечта белгиси бўйича турланади:

- Транспорт тури бўйича (сув, ҳаво, қуруқлик ва аралаш);
- Товар тури бўйича (қаттиқ, суюқлик ёки газсимон);
- Даврийлиги бўйича (доимий ва доимий бўлмаган);

- Чегарани кесиб ўтиш тартиби бўйича (қайта ортиладиган ва қайта ортилмайдиган);
- Транспорт технологик тизими бўйича (контейнер, паромли, лихтерли ва ҳк);
- Қатнов йўли бўйича (тўғри ва доимий қатновлар).

Халқаро ташувлар тушунчаси бир нечта халқаро келишувларда ва мамлакатлар қонунчилигида ўз аксини топган, бундай ташувларга иккита ва ундан ортиқ мамлакатлар ўртасидаги қатновларни келтириш мумкин.

Халқаро ташувларнинг асосий хусусияти бўлиб, хорижий элементларнинг мавжудлиги, халқаро келишувлар асосида амалга ошириладиган ташувлар ҳисобланади. Шу билан боғлиқ ҳолда халқаро иқтисодий алоқаларнинг транспорт таъминотини ўрганиш бўйича муаммолар келиб чиқади. Савдо келишувлари билан боғлиқ муаммоларни ечиш учун транспорт хизматлари ва тарифларини, бозор конъюктурасини билиш муҳимдир. Экспорт – импорт операцияларини амалга ошириш бўйича товарларни ташиш жуда муҳим аҳамиятга эга.

Биринчи боб бўйича хулосалар.

Биринчи боб тадқиқотлари асосида қуйидаги хулосаларни қилиш мумкин:

1. Транспорт мажмуаси ишлаб чиқариш ва ижтимоий, халқаро инфратузилмани ўта муҳим бўғини экан.
2. Транспорт тармоқларини ташкил этишдаги камчиликлар транспорт иши самарадорлигини кескин пасайтириб юборади. Шу сабабли транспорт самарадорлигини оширишда мавжуд камчиликларни бартараф этиш лозим.
3. Корхонанинг ташқи иқтисодий фаолиятини ривожланишида транспорт муҳим рол ўйнайди. Унинг яхши фаолият кўрсатиши томонларнинг олди-сотди мажбуриятларини бажарилишини таъминлаб беради. Транспорт жараёнининг бузилиши экспорт ва импорт қилувчининг моддий йўқотишларига олиб келади ва миллий товарларни норақобатбардош қилиб қўяди.

2-БОБ ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАРИ РИВОЖЛАНИШИНИНГ ҲОЗИРГИ ҲОЛАТИ ВА ИСТИҚБОЛЛАРИ.

2.1 Республика транспорт тармоқлари ва коммуникацияларини ривожлантириш йўналишлари.

Ўзбекистон замини тарихдан маълумки, савдо, иқтисодий, маданий алоқалар ва Буюк ипак йўли бўйлаб шаклланган турли цивилизацияларни туташтириб турувчи марказ бўлиб келган. Ҳозирги глобалашув шароитида Марказий Осиёнинг халқаро ташувлардаги аҳамияти тўхтовсиз ўсиб бормоқда. Бу ўринда, биринчи навбатда, минтақа етакчиларидан бири бўлган Ўзбекистоннинг салоҳияти яққол ажралиб туради. Бугунги кунга келиб самарали ташувлар тизими иқтисодий ўсишнинг ҳал қилувчи омили экани ҳеч кимга сир бўлмай қолди. Транспорт тизимлари ва коммуникациялари Марказий Осиё орқали трансосиё ва трансевропа ташувларининг асосидир.

Денгизга чиқиш йўлининг мавжуд эмаслигига қарамасдан, Марказий Осиёнинг қулай географик жойлашуви унга қатор қулайликлар туғдиради. Аввало, Марказий Осиё етакчи минтақавий иқтисодий бозорлар – Европа ва Жанубий ва Жануби-ғарбий Осиё, Узоқ Шарқ оралиғида жойлашган. Ушбу бепоён ҳудуднинг йиллик умумий импорт ҳажми 335 миллиард АҚШ долларини ташкил қилади. Марказий Осиё орқали Яқин ва Ўрта Шарққа боришнинг энг қисқа йўли ўтган.

Президентимизнинг таъбири билан айтганда, бизнинг пировард мақсадимиз «... Европа ва Осиё ўртасидаги савдо оқимининг маълум қисмини мамлакатимиздаги транзит йўналишларига буриш ва шу асосда юртимизда транспорт ва транзит хизмати ҳажмини ошириш, мавжуд

инфратузилма негизда логистика марказларини ташкил этиш, минглаб одамларни иш билан таъминлашдан иборат»⁹.

Аммо Ўзбекистоннинг Марказий Осиёнинг хал қилувчи транспорт-транзит тармоғига айланиши учун транспорт-коммуникация инфратузилмасини модернизация қилиш ва янгилаш, маҳаллий ва халқаро транспорт хизматлари таркибини диверсификация этиш, янги транспорт йўлакларини шакллантириш ва ривожлантириш, транспорт хизматлари сифатини ошириш ва таннархини камайтириш талаб этилади.

Президентимиз ўз нутқларида “Бугунги кунда юксак тараққий топган замонавий мамлакатни иқтисодиёт ривожини, шаҳарлар ва аҳоли пунктларининг ҳаётий фаолиятини таъминлайдиган магистрал коммуникацияларнинг кенг тармоғисиз тасаввур этиб бўлмайди”¹⁰ деб таъкидлаб ўтдилар.

Юқори даражада тараққий этган транспорт магистраллари ва коммуникациялари Ўзбекистоннинг халқаро майдондаги нуфузини ошириш билан биргаликда, мамлакатимизнинг замонавий қиёфасини ҳам белгилайдиган мустаҳкам иқтисодий ўсиш нуқтаи назаридан муҳим аҳамиятга моликдир.

Мазкур йўналишда мамлакатимизда амалга оширилаётган чоратadbирлар қаторида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 21 декабрдаги ПҚ – 1446-сонли қарорига мувофиқ тасдиқланган “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастурни мисол қилиб келтириш мумкин. Ушбу дастурдан кўзланган асосий мақсад - ишлаб чиқариш, транспорт ва муҳандислик-коммуникация инфратузилмаси

⁹ Ислом Каримов. 2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади. Т.: Ўзбекистон, 2012 й

¹⁰ Ислом Каримов. 2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади. Т.: Ўзбекистон, 2012 й

тармоқларининг республика иқтисодиёти тармоқлари ва ҳудудларини истиқболда ривожлантириш борасида амалга оширилаётган дастурлар билан узвий боғлиқ ҳолда илдам ривожланишини таъминлаш ҳамда бунинг негизида янги иш жойларини яратиш, аҳолининг бандлиги ва турмуш даражасини узлуксиз ўсиб боришига эришишдир.

Юқорида таъкидланган фикрларга узвий боғлиқ ҳолда дастурда куйидагилар 2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришнинг асосий устувор йўналишлари этиб белгиланган:

- хорижий ва ички молиялаштириш манбаларини, замонавий технологияларни жалб этиш кўламини кенгайтириш, қурилиш ва индустрия ишлаб чиқариш комплексларини янгилаш асосида транспорт коммуникациялари, замонавий телекоммуникация тизимлари, муҳандислик инфратузилмаси объектларини комплекс равишда ва илдам ривожлантириш ҳамда қуриш;

- республиканинг барча минтақаларини пухта бирлаштирадиган ягона миллий автомобиль транспорт тизимини яратиш бўйича лойиҳаларни амалга оширишни жадаллаштириш, Ўзбекистон миллий магистрали таркибига кирадиган, халқаро стандартларнинг юксак талабларига жавоб берадиган, замонавий цемент-бетон ва асфальт-бетон қопламалар билан таъминланган тўрт полосали йўл участкаларини қуриш ва реконструкция қилишни кенгайтириш, Қамчиқ довонидан ўтадиган автомобиль йўлларини реконструкция қилиш;

- республикамизнинг темир йўл транспортини жадал ривожлантириш ва модернизация қилиш, темир йўллар реконструкциясини амалга ошириш, Тошкент – Самарқанд юқори тезликдаги темир йўл линиясини жиҳозлаш ҳамда ишга тушириш, Бухоро ва Қарши шаҳарларигача бўлган темир йўл участкаларини электрлаштириш, ҳаракатдаги темир йўл таркибини

замонавий юқори унумли локомотивлар, юк ташувчи ва йўловчиларга мўлжалланган вагонлар билан янгилаш;

- ҳаво кемалари паркини дунёнинг етакчи Боинг ва Аэрбас авиакомпанияларининг замонавий, ҳар жиҳатдан қулай ва тежамли самолётлари билан тубдан янгилаш ҳисобидан авиацияда ташишнинг моддий-техник базасини янада ривожлантириш ва мустаҳкамлаш, уларга сервис хизмати кўрсатишни ташкил этиш, Тошкент шаҳри ва республиканинг вилоят марказларида аэропортлар қуриш ва мавжудларини реконструкция қилиш ҳамда шу асосда, транзитни ҳисобга олган ҳолда, юк ташиш ҳажмини кўпайтириш, авиацияда йўловчилар ташиш даражаси ҳамда сифатини ошириш, энг асосийси эса – уларнинг хавфсизлигини таъминлаш;

- замонавий телекоммуникация тармоқлари ва иншоотларини модернизация қилиш ва жадал ривожлантириш, уяли алоқа ҳамда маълумотларни кенг қўламда узатиш тармоқларини кенгайтириш, республика минтақаларини рақамли телевидениега босқичма-босқич ўтказиш;

- транспортда юк ташишни ташкиллаштириш ва бошқариш тизимини янада такомиллаштириш, халқаро талаб ва стандартларга жавоб берадиган, кўп мақсадли замонавий самарали транспорт-транзит инфратузилмасини яратиш, ҳар хил транспорт турлари – автомобиль, темир йўл ва авиация транспорти томонидан транспорт хизмати кўрсатишдаги боғлиқликни таъминлаш, Ангрен шаҳридаги ва Навоий шаҳри аэропорти негизидаги логистика интермодаль марказларининг моддий-техник базасини мустаҳкамлаш ва фаолият юритиш самарадорлигини ошириш;

- халқаро транспорт коммуникацияларига қисқа йўл билан чиқишни ва транзит юк ташиш кўпайишини, минтақавий ҳамда дунё бозорларига чиқишни кенгайтиришни, экспорт салоҳиятидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш ва миллий маҳсулотларни сотиш бозорларини

кенгайтиришни таъминлайдиган янги транспорт йўлакларини шакллантириш;

- миллий автомагистраль ёқаси ва темир йўллар бўйлаб инфратузилма ва сервис объектларини қуриш ҳамда реконструкция қилиш, автомобиль ва темир йўл магистралларида қатновлар учун халқаро стандартларга жавоб берадиган шарт-шароитларни яратиш, бунинг негизида янги иш жойларини шакллантириш ҳамда аҳолининг бандлигини ошириш;

- Ўзбекистон миллий автомагистралини реконструкция қилиш ва ривожлантириш учун қўшимча замонавий йўл-қурилиш техникасининг ўз вақтида харид қилинишини таъминлаш, йўл қурилишида замонавий қурилиш технологияларини, ускуналар ҳамда сифатли материалларни қўллаш;

- республика минтақаларида, айниқса қишлоқ жойларда, муҳандислик-коммуникация тармоқларини — сув таъминоти, канализация, электрлаштириш тизимлари ва бошқаларни қуриш, модернизация ва реконструкция қилишни кенгайтириш, шу асосда аҳолини ва хўжалик юритувчи субъектларни сув ва электр энергияси билан таъминлаш даражаси ҳамда сифатини ошириш, шаҳарларда ва аҳоли пунктларида санитария-эпидемиология ҳолатини яхшилаш;

- хомашё, материаллар ва энергия ресурсларидан тежамкорлик билан фойдаланишни таъминлайдиган, энергия ҳамда ресурсларни тежайдиган замонавий технологияларни қўллаш асосида ишлаб чиқариш инфратузилмаси, транспорт ва коммуникация объектларини қуриш ва фойдаланишда ишлаб чиқариш харажатлари ҳамда таннархини изчил пасайтириб бориш.

Дастур доирасида амалга оширилаётган кенг кўламли ишлар мамлакатимизнинг асосий транспорт шакллари: ҳаво, темир йўл ва автомобиль транспорт тизимини, шунингдек, муҳандислик-коммуникация инфратузилмаси ва телекоммуникация инфратузилмасини ривожлантиришни

жадаллаштиришга, мавжуд ишлаб чиқариш ва хизмат кўрсатиш салоҳиятидан тўлиқ ва кенг миқёсда фойдаланишга қаратилган.

Ҳаво йўллари транспортини ривожлантиришнинг истиқболли йўналишлари.

Мамлакатимизда ҳаво орқали ташувларни том маънода замонавий асосда йўлга қўйиш борасида улкан бунёдкорлик ишлари амалга оширилди. Мустақилликка эришганимиздан сўнг ўтган 20 йилда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси жаҳон авиахизматлар бозорида муносиб ўринга эга бўлди. У парвозлар хавфсизлиги ва сифатини юқори даражада таъминлаб, жаҳон миқёсида обрў-эътибор ва ишончга муносиб бўлди.

2011 йилда Самарқанд ва Бухоро аэропортлари модернизация қилинди. Маҳаллий йўловчиларга хизмат кўрсатувчи Тошкент-3 аэропорти қурилиб, ишга туширилди. Навоий аэропорти ҳудудида бир кеча-кундузда 300 тонна юкка ишлов берувчи омборларнинг иш фаолияти таъминланди. Бир қатор аэропортлар инфратузилмаси янгиланди. Жаҳон стандартларига жавоб берадиган аэронавигация қурилмалари келтириб ўрнатилди. Ҳозирги кунда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси 20 дан ортиқ мамлакатнинг 45 дан ортиқ аэропортига мунтазам парвозларни амалга ошириб келмоқда.

“Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси таркибида учувчилар, борт кузатувчилари ва авиация соҳасининг бошқа тармоқлари учун мутахассислар тайёрлаш ва малакасини ошириш Ўқув-машқ маркази фаолият кўрсатиб келмоқда. Ушбу марказ нафақат миллий авиакомпанияга, балки хорижий авиакомпанияларга ҳам шу каби хизматларни кўрсатиб, қўшимча валюта даромадларини шакллантиради. Авиакомпания хизматлари таркибини диверсификация қилиш ҳамда валюта тушумини ошириш борасида кенг қўламли ишлар амалга оширилмоқда.

Тошкент халқаро аэропорти мамлакат транспорт-коммуникация тармоғида алоҳида ўрин тутди. Аэропорт орқали 20дан ортиқ мамлакатнинг 45 дан ортиқ аэропортга парвозлар амалга оширилади. Жаҳон стандартлари асосида борт таомлари ишлаб чиқарувчи “Kentirg” давлат унитар корхонаси, ғарб ва шарқда ишлаб чиқарилган самолётларни таъмирловчи ва уларга техник хизмат кўрсатувчи “Uzbekistan airways techniss” давлат корхонаси миллий авиакомпания валюта даромадларини оширишда муҳим аҳамият касб этмоқда. “Ўзбекистан айрвайс технисс” давлат корхонаси базасида Боинг-787 самолётларига техник хизмат кўрсатишга мўлжалланган янги ангар қурилишига лойиҳа асосида 40 миллион доллар миқдорида маблағ йўналтирилган бўлиб, ушбу маблағнинг 12 миллион доллари корхона маблағлари, 28 миллион доллари Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси маблағларидир.

Мамлакатимизнинг Навоий, Бухоро, Нукус, Термиз ва бошқа аэропортларининг халқаро мавқеи ортиб, хизмат турларининг кўпайиб бораётгани ушбу аэропортларга алоҳида эътиборни жалб қилади. Шу йўналишда Бухоро аэропортидаги халқаро йўловчи терминали қурилишини тугатишга Дубай Амирлиги Ҳукуматининг 4,5 миллион долларлик грантлари жалб қилинган. Термиз аэропортининг махсус техникаси учун ангар қурилишига Германия ҳукуматининг 0,7 миллион долларлик инвестиция ва кредитлари, аэровокзални реконструкция қилишга 5,8 миллион долларлик корхона маблағлари йўналтирилган.

Дастур асосида Нукус ва Андижон шаҳар аэропортлари перронлари ва учиш-қўниш йўлакларини реконструкция қилишга 21,5 миллион доллар миқдорида инвестиция киритиш мўлжалланган бўлиб, унинг 13,6 миллион долларини корхона маблағлари ва 7,9 миллион долларини Давлат бюджети ва давлат мақсадли фондлари маблағлари ташкил этди. Қарши ва Наманган аэропортларининг ёруғлик-огоҳлантириш қурилмаларини реконструкция

килишга корхона маблағларидан 3,8 миллион доллар миқдорида инвестиция киритиш кўзда тутилган (2.1.1-жадвал).

2.1.1-жадвал

2011-2015 йилларда ҳаво транспортини ривожлантириш лойиҳалари¹¹

Ҳавокоммуникациясидаги лойиҳалар	Лойиҳанинг умумий қиймати	Ижтимоий ҳаёми, Инвестициялар жами	Жумладан, молиялаштириш манбалари бўйича			
			корхона маблағларидан	Ўз. ТТФ	Хорижий инвестиция кредитлар	Давлат бюджети ва давлат мақсадли фондлари
Нукус шаҳар аэропортининг перронлари ва учиш-қўниш йўлакларини реконструкция қилиш	7,7	6,2	6,2	-	-	-
Андижон шаҳар аэропортининг учиш-қўниш йўлакларини реконструкция қилиш	15,8	15,3	7,4	-	-	7,9

¹¹ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислам Каримовнинг 2011 йилнинг асосий йўналишлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

Қарши ва Наманган шаҳар аэропортларининг ёруғлик- огоҳлантириш қурилмаларини реконструкция қилиш	3,8	3,8	3,8	-	-	-
Фарғона шаҳар аэропортининг ёруғлик- огоҳлантириш қурилмаларини дернизация қилиш	0,1	0,1	0,1	-	-	-
Навоий шаҳар аэропортида йўловчи терминалини реконструкция қилиш	5,5	5,3	5,3	-	-	-
Навоий аэропортида марказлашган ёқилғи қуйиш тизимини қуриш	35,0	35,0	10,5	24, 5	-	-

Автомобиль транспортини ривожлантириш бўйича амалга ошириладиган устувор лойиҳалар

Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислон Каримов 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маърузасида транспорт-коммуникация тармоқларининг инсон танасини қон билан таъминлайдиган ҳаётбахш томирларга ўхшатилиши бежиз эмаслигини яна бир бор таъкидлагани уларнинг мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш мақсадларини бажаришда қанчалик муҳимлигини аңлатади.

2.1.2-жадвал

Ўзбекистон автомобиль йўллари тармоғининг умумий узунлиги¹²

Жами	183 685 км
<i>жумладан:</i>	
умумий фойдаланишдаги автомобиль йўллари	42654 км
шаҳарлар ва бошқа аҳоли пунктлари кўчалари	61664 км
хўжалик автомобиль йўллари	79367 км
<i>шу жумладан:</i>	
- ички хўжалик йўллари	67274 км
- корхоналарга қаршли йўллар	12093 км

¹² Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислон Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

Бугунги кунда мамлакатимиз автомобиль йўллари тармоғининг умумий узунлиги 183685 километрни ташкил этади. Мазкур йўллар тармоғи умумий фойдаланишдаги йўллар (42654 километр), шаҳарлараро ва бошқа аҳоли пунктлари кўчалари (61664 километр) ва хўжалик автомобиль йўллари (79367 километр) дан иборат (2.1.2-жадвал). Шу ўринда Ўзбекистон миллий автомобиль магистралининг иқтисодиётимизда алоҳида ўринга эга эканини эътироф этиш зарур. Президентимиз маърузасида эътироф этилганидек, “..мамлакатимизнинг барча ҳудудларини ишончли равишда боғлайдиган, минтақавий ва жаҳон бозорларига чиқишни таъминлайдиган Ўзбек миллий автомагистрали таркибига кирадиган йўлларни қуриш ва реконструкция қилиш лойиҳаларини жадал амалга ошириш биз учун ғоят муҳим аҳамиятга эга”¹³. Шу мақсадда 2011 йилда Ўзбекистон миллий автомобиль магистралини қуриш ва реконструкция қилиш бўйича лойиҳалар доирасида 302,5 километр узунликдаги йўлга замонавий қоплама ётқизилиб, реконструкция қилинди. Тошкент ва Бухоро шаҳарлари аэропортларининг маҳаллий йўналишларда хизмат кўрсатадиган йўловчи терминаллари фойдаланишга топширилди.

2012 йилда 517 километрлик автомобиль йўллари, иккита йирик транспорт боғламаси, 544 погон-метр кўприк ва йўл ўтказгичларни қуриш ҳамда реконструкция қилинди. Бунинг учун Республика йўл жамғармасидан 360 миллион АҚШ долларида ортиқ қийматдаги, ўтган йилга нисбатан 12,5 фоиз кўп маблағ йўналтирди.

¹³ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислоҳ Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузаси, 2012 йил

2.1.3-жадвал

Ўзбекистон миллий автомагистралини реконструкция қилиш ва ривожлантириш лойиҳалари¹⁴

Лойиҳалар	жами - 3,4 миллиард доллар
А-373 Тошкент-Ўш автомобиль йўлини реконструкция қилиш, жумладан «Қамчиқ» ва «Резак» тоннеллари билан	100 км
М-39 Тошкент-Термиз автомобиль йўлини реконструкция қилиш	100 км
4Р87 Ғузар-Чим-Кўкдала автомобиль йўлини реконструкция қилиш	73 км
Бошқа лойиҳалар:	
- йўлларнинг мустаҳкамлигини ошириш	896 км
- йўл қурилиши техникасини харид қилиш	6 комплекс
- кўприк қурилиши техникаси харид қилиш	2 комплекс
- сақлаш ва жорий таъмирлаш ишлари учун йўл қурилиши техникасини харид қилиш	444 дона

¹⁴ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислам Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

Таъкидлаш лозимки, мамлакатимизни барқарор ривожлантиришда минтакаларнинг ўзаро узвий иқтисодий алоқасини таъминлаш муҳим аҳамият касб этади. Маълумки, Фарғона водийсини мамлакатимизнинг бошқа минтақалари билан доимий ва тезкор боғлаш масаласи узоқ йиллар давомида анча долзарб масала бўлиб келган. Шу нуқтаи назардан қараганда, “Тошкент — Андижон” автомобиль йўлининг “Қамчиқ” довони орқали ўтадиган тоғли участкасини реконструкция қилиш, бу ерда 4 полосали, цемент-бетон қопламали йўл қурилиши бўйича ишларни жадаллаштириш устувор вазифалардан ҳисобланади. Бунинг натижасида йўлнинг умумий юк ўтказувчанлиги, хавфсизлиги ортади. Бу эса, ўз навбатида, бутун йил давомида Фарғона водийсини юртимизнинг қолган ҳудудлари билан автомобиль транспорти воситасида ҳеч қандай техник қийинчиликларсиз боғлаш имконини беради.

Ўзбекистон миллий автомагистралини модернизация қилиш нафақат мамлакатимиз, балки бутун Марказий Осиё минтақаси учун улкан стратегик аҳамиятга эга эканини инобатга олган ҳолда, ушбу лойиҳани амалга оширишда Осиё тараққиёт банки, Ислон тараққиёт банки, Араб Мувофиқлаштириш гуруҳи аъзолари сингари халқаро молия тузилмалари фаолиштирок этмоқда.

Мазкур ташкилотлар томонидан 742 километрлик автомобиль йўлини қуриш ва реконструкция қилиш, йўл қурилиши бўйича замонавий техника сотиб олиш учун 1 миллиард 400 миллион долларга яқин имтиёзли кредит ажратилди.

2011-2015 йилларда иқтисодиётимизнинг қон томири бўлган Ўзбекистон миллий автомагистрالي йўналиши бўйлаб инфратузилма ва сервис тармоқларини ривожлантириш юзасидан қабул қилинган дастур бўйича ишлар давом эттирилиб, 2011-2015 йилларда жами 243 та объект қурилиб, фойдаланишга топширилади.

2.1.4-жадвал

Ўзбекистон миллий автомагистрали бўйлаб йўл ёқаси инфратузилмаси ва сервис объектлари қурилишини ривожлантириш¹⁵

Лойиҳалаштириладиган йўл ёқаси инфратузилмаси ва сервис объектлари	жам и	Жумладан, йилларда:				
		2011 й.	2012 й.	2013 й.	2014 й.	2015 й.
жами, шу жумладан:	240	95	66	40	28	11
Кемпинглар	19	7	8	2	1	1
Мотеллар	18	6	5	5	1	1
Автомобилларга ёқилғи қуйиш шохобчаси (АЗС)	36	19	13	4	-	-
Автомобилларга газ тўлдириш компрессор станциялари (АГНКС)	49	26	12	6	5	-
Авария-чақирув ва тиббий ёрдам хизматлари билан техник хизмат кўрсатиш пунктлари	78	24	21	15	14	4
Автомобилларнинг қисқа муддатли тўхташ майдончалари санитария-гигиена узеллари билан биргаликда	31	6	5	8	7	5
Туризм йўл инфратузилмаси комплекс объектлари	9	7	2	-	-	-

¹⁵ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислоҳ Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

Биргина 2012 йилнинг ўзида 66 та объект қурилган бўлиб, жорий йилда анъанавий сервис ва коммуникация объектлари, яъни кўптармоқли ёқилғи қуйиш шохобчалари (13 та), автомобилга газ тўлдириш компрессор станциялари (12 та) билан биргаликда тиббий ва авария-чақирув хизмати билан таъминланган техник ёрдам кўрсатиш пунктлари (21 та), автомобиллар учун қисқа тўхташ майдонлари ҳамда санитария-гигиена тармоқлари (5 та), замонавий кемпинглар (8 та) ва мотеллар (5 та) ҳам бунёд этилди. Йўл ёқаси инфратузилма объектларини ишга тушириш натижасида жами 10404 та янги иш ўрни яратилди. **(2.1.4-жадвал)**

Бундан ташқари, Ўзбекистон миллий автомагистрали бўйлаб йўл инфратузилмаси ва сервис объектларининг жойлаштирилишини кўриб чиқиш ва келишиш бўйича комиссия тузилган бўлиб унинг асосий вазифалари қуйидагилардан иборат:

- Ўзбекистон миллий автомагистрали бўйлаб йўл инфратузилмаси ва сервис объектларини жойлаштиришда ягона шаҳарсозлик сиёсати ўтказилишини таъминлаш;
- Қорақалпоғистон Республикаси Вазирлар Кенгаши ва вилоятлар ҳокимликлари томонидан тақдим этилган ҳужжатлар асосида Ўзбекистон миллий автомагистрали бўйлаб йўл инфратузилмаси ва сервис объектларининг жойлаштирилишини келишиш;
- объектни жойлаштириш учун танланаётган ер участкасининг аҳоли пунктлари ва умуман, минтақа ҳудудларида қурилишни ривожлантириш бўйича шаҳарсозлик ҳужжатларига, шунингдек, шаҳарсозлик, экология, санитария, ёнғинга қарши кураш ва бошқа мажбурий норма ва қоидаларга мувофиқлигини ҳар томонлама таҳлил қилиш;
- тасдиқланган дастурга мувофиқ Ўзбекистон миллий автомагистрали бўйлаб йўл инфратузилмаси ва сервис объектларини қуриш ва реконструкция қилишнинг аниқ манзилли рўйхатларини тасдиқлаш;

- Ўзбекистон миллий автомагистрالي бўйлаб йўл инфратузилмаси ва сервис объектларини жойлаштиришни келишиш юзасидан қонун ҳужжатларига мувофиқ қарорлар қабул қилиш.

Темир йўл транспортини ривожлантириш лойиҳалари. 2011 йил мамлакатимизда темир йўл катнови соҳасида ўзига хос масъулиятли ва шу билан бирга, муваффақиятли ўтганини алоҳида таъкидлаш лозим. “Ўзбекистон темир йўллари” ДАТКнинг барқарор ривожланишини таъминлашга хизмат қилувчи барча кўрсаткичлар бўйича вазифалари тўлиқ бажарилди. Чунончи, ҳисобот даврида темир йўл бекатларидан 59,6 миллион тонна юк жўнатилиб, юк айланмаси ҳажми 22,5 миллиард тонна-километрни ёки 2010 йилнинг шу даврига нисбатан ўсиш 10 фоизни ташкил этди. 2012 йил давомида 15,9 миллион йўловчи ўз манзилига етказиб қўйилди. Йўловчи айланмаси ҳажми 3 миллиард 39 миллион йўловчи-километрни ёки ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 104,6 фоизни ташкил этди.

2011 йилда компания саноат корхоналарида 44 та локомотив секцияси модернизация қилиниб, 1430 та юк ва 57 та йўловчи вағони таъмирланди. Хитой Халқ Республикасидан 15 та йўловчи электровози харид қилиниб, 300 та юк ва 15 та йўловчи вағони қурилди. “Тошкент йўловчи вағонларини қуриш ва таъмирлаш заводи” очик акциядорлик жамияти цехларида 13 та йўловчи вағони янгиланди. Умумий узунлиги 90 километрлик темир йўллар реабилитация қилинди, 158 та йўл ўтказгич алмаштирилди. Ўзбекистон Республика Вазирлар Маҳкамасининг 2011 йил 22 июндаги қарорига кўра “Ҳайратон – Мозори Шариф” темир йўл линиясидан фойдаланиш ва хизмат кўрсатиш ишлари бошлаб юборилди. “Тошкент — Самарқанд” линиясида умумий узунлиги 100 километрга тенг янги электрлаштирилган йўл барпо этилди. Умуман олганда, “Тошкент — Самарқанд” йўналишида юқори тезликда ҳаракатланувчи “Афросиёб” поездлари ҳаракатини ташкил этиш лойиҳаси бўйича 150,29 миллион долларлик капитал маблағ ўзлаштирилди.

Бу лойиҳа Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 5 январдаги “Тошкент – Самарқанд темир йўл линияси участкасида юқори тезликдаги поездлар ҳаракатини ташкил этиш тўғрисида”ги Фармойиши асосида Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси кредити ва “Ўзбекистон темир йўллари” ДАТК маблағи ҳисобидан амалга оширилди ва шу лойиҳа асосида биринчи тезюрар “Афросиёб” электропоезди Тошкентга 2011 йилнинг 22 июль куни олиб келинди. Мустақиллик байрами арафасида мамлакатимиз темир йўллари тарихида яна бир қувончли воқеа юз берди. Испания ва Ўзбекистон давлатлари ўртасидаги ҳамкорлик самарасида юртимизга келтирилган “Афросиёб” поездларининг дастлабкиси “Тошкент — Самарқанд” линиясида ўз қатновини бошлади. Иккита локомотив, 8 та йўловчи ва битта вагон ресторанидан иборат поездда шу кунгача 7 мингга яқин йўловчи манзилига етказилди. 2011 йилнинг 9 декабрь куни «ПАТЕНТЕС ТАЛГО С.Л.» (Испания) компаниясида ишлаб чиқарилган иккинчи юқори тезликда ҳаракатланувчи “Афросиёб” электропоезди Тошкентга кириб келди.

Бу поездлардан фойдаланиш мақсадида темир йўл инфратузилмасини модернизация қилиш ва такомиллаштириш бўйича кенг кўламдаги ишлар амалга оширилди. Жумладан, 600 километр узунликдаги йўллар қайтадан тикланди, 68 километрдан иборат янги темир йўллар ётқизилди, Тошкент ва Самарқанд шаҳарлари темирйўл вокзаллари реконструкция қилинди ва қайтадан жиҳозланди.

Шунингдек, “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастур асосида кенг кўламдаги вазифаларни амалга ошириш кўзда тутилган. Жумладан:

А) “Ўзбекистон темир йўллари” ДАТК зиммасига:

- узунлиги 1030 километр бўлган темир йўллари реабилитация қилиш;
- Навоий-Учкудук-Султон Увайстоғ-Нукус-Найманкўл темир йўл тармоғи участкасида узунлиги 721 километр бўлган марказлашган диспетчер қурилмалари ва автоблокировка лаш станциялари қуриш;
- 17 та электровоз, 7 та йўловчи ва 4 та маневр локомотив секцияси сотиб олиш;
- 2550 дона юк, 115 та йўловчи вағони тайёрлаш ҳамда хизмат муддатини узайтириш мақсадида 7110 та юк ва 78 та йўловчи вағонини тиклаш ва модернизация қилиш.

Б) хўжалик ташкилотлари зиммасига:

- узунлиги 267,3 километр бўлган темир йўлни реабилитация қилиш;
- станцияларни қатновларни тартибга соладиган 46 та замонавий махсус қурилма билан жиҳозлаш;
- 39 та локомотив секциясини сотиб олиш ва 157 та локомотив секциясини модернизация қилиш ва тиклаш;
- 685 та юк вағонини сотиб олиш;
- 50 дона юклаш-тушириш техникасини сотиб олиш вазифаси юкланган.

Дастурда кўзда тутилган вазифаларни молиялаштиришга жами 1 миллиард 594,1 миллион доллар, жумладан, 1 миллиард 67,9 миллион доллар “Ўзбекистон темир йўллари” ДАТК компанияси, 84,5 миллион доллар Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси ва 441,7 миллион доллар хорижий инвесторлар маблағлари йўналтирилиши кўзда тутилган.

Таъкидлаш керакки, “Ўзбекистон темир йўллари” компанияси “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастур билан узвий боғлиқ равишда “2009-2013 йилларда темир йўллари ривожлантириш ва

модернизациялаш комплекс дастури” асосида ҳам иш олиб бормокда. Ушбу дастур компаниянинг моддий-техник базасини мустаҳкамлаш билан биргаликда, саноат корхоналарида маҳаллийлаштириш давлат дастурини кенг жорий қилиш орқали ишлаб чиқариш ҳажмини ошириш ва четдан келтириладиган импорт маҳсулотлари ҳажмини камайтириш, темир йўл мутахассисликлари бўйича янги иш ўринларини яратиш ва ёшларнинг бандлигини оширишга қаратилган.

Маълумки, мамлакатимиз иқтисодиётининг халқаро миқёсдаги жозибадорлигини оширишда нафақат транспорт магистраллари, балки уларнинг атрофидаги коммуникациялар ҳам муҳим ўрин тутди. Замонавий талаблар асосида ривожлантирилган транспорт коммуникациялари нафақат мамлакатимиз орқали халқаро транзит ташувлари ҳажмининг кўпайишига, балки саёҳатчилар оқимининг ошишига ҳам олиб келади. Бундан ташқари, транспорт коммуникацияларининг ривожи аҳолини кўшимча иш билан таъминлаш билан бирга уларнинг турмуш даражасини яхшилаш, ижтимоий аҳолини юксалтириш, шунингдек, транспорт коммуникациялари атрофини ободонлаштиришга хизмат қилади.

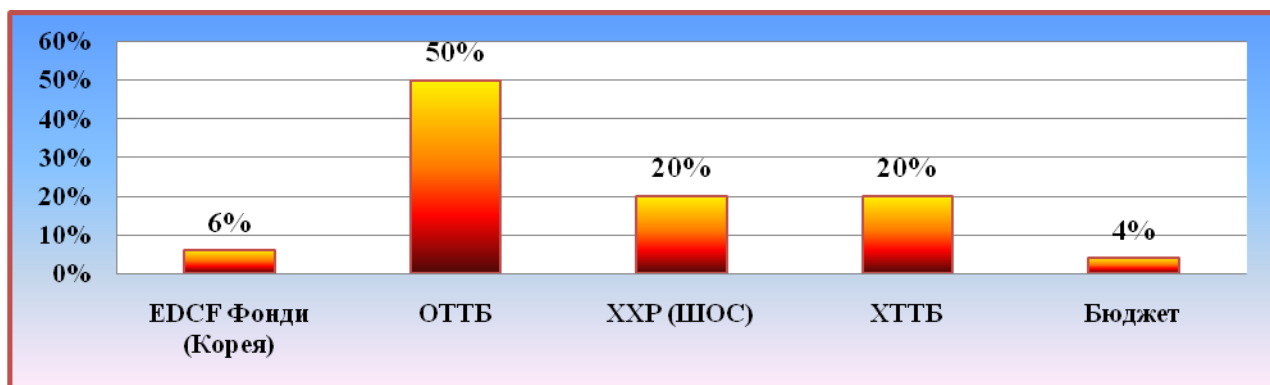
Маълумки, мамлакатимиз ҳудудлари орасидаги иқтисодий-ижтимоий алоқаларни, жумладан, транспорт ташувларини замонавий телекоммуникация тармоғисиз тасаввур этиш қийин. Телекоммуникация тармоғи кўламини кенгайтириш, уни ривожлантириш ва модернизация қилиш учун кўшимча ресурсларни жалб этиш лозимдир.

Шу нуқтаи назардан қараганда, жорий йилда узунлиги 172 километрдан ортиқ бўлган Ургут – Шаҳрисабз ва Бойсун – Денов оптик толали алоқа линияси қурилишини амалга ошириш мўлжалланмокда. Айни вақтда 89 та янги база станцияларини барпо этиш ҳисобидан симсиз алоқа зонасини кенгайтириш, Фарғона, Навоий, Сирдарё ва Сурхондарё вилоятларида телеузатгичлар ўрнатиш орқали рақамли телевидениега босқичма-босқич

ўтиш ва бошқа ишларни бажариш шу борадаги вазифаларимиз қаторига киради.

Телекоммуникация тармоғини ривожлантириш ва модернизация қилиш бўйича мўлжалланган инвестиция лойиҳаларини амалга ошириш ишларига 2012 йилда 176 миллион доллардан ортиқ ҳажмдаги инвестицияларни йўналтирилди. Жумладан, «Жиззах-Булунғур» йўналишида 72 километр узунликдаги оптик толали алоқа линияси қурилишига 500 минг доллар, рақамли телевидениега босқичма-босқич ўтиш лойиҳасини амалга оширишга 5,8 миллион доллар, телекоммуникация саноатини ривожлантириш (250 минг дона рақамли телеалоқани қабулқилгичлар, Сет топ бох ишлаб чиқариш, ЛСД ва бошқалар)га 19 миллион доллар миқдоридаги маблағ йўналтирилди.

Мамлакатимизда саноат тармоқлари соҳасида олиб борилаётган бунёдкорлик ишларининг муҳим жиҳати шундаки, улар бир-бири билан боғлиқ ҳолда амалга оширилмоқда.



2.1.1-расм. 2011-2015 йилларда ичимлик ва оқава суви таъминоти лойиҳаларининг молиялаштириш манбалари¹⁶.

Юқорида зикр этилган транспорт инфратузилмаси ва телекоммуникация соҳалари билан биргаликда, муҳандислик-коммунал соҳа ҳам жадаллик

¹⁶ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислоҳ Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

билан ривожлантирилмоқда. 2011-2015 йилларда ичимлик ва оқава суви таъминоти соҳасида режалаштирилган 37 та (шу жумладан, 7 та амалга оширилаётган) инвестиция лойиҳасининг умумий ҳажми 949,8 миллион долларни ташкил этади. Шу жумладан, ичимлик тизими бўйича 27 та лойиҳага 374,1 миллион доллар ва оқава суви тизими бўйича 10 та лойиҳага 575,1 миллион доллар миқдорида маблағ ажратилади.

Ушбу йўналишдаги инвестиция лойиҳаларини молиялаштириш манбаларига эътибор қаратадиган бўлсак, бу борада хорижий инвестицияларнинг салмоғи юқорилигининг гувоҳи бўламиз. 2.1.1-расмдан кўриниб турибдики, ҳақиқатан ҳам, инвестиция маблағларининг 90 фоизи хорижий инвесторлар ҳиссасига тўғри келади. Осиё тикланиш ва тараққиёт банки 50 фоизли улуши билан етакчилик қилаётган бўлса, Хитой Халқ Республикаси ва Халқаро Тикланиш ва тараққиёт банки ҳиссасига 20 фоиздан инвестиция маблағлари тўғри келади.

2.2 Ўзбекистон транспорт тармоқлари ва коммуникацияларидан фойдаланиш кўрсаткичлари ва самарадорлик даражаси.

Транспорт ва коммуникация йўналишда мамлакатимизда амалга оширилаётган чора-тадбирлар қаторида Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 21 декабрдаги ПҚ – 1446-сонли қарорига мувофиқ тасдиқланган “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастурни мисол қилиб келтириш мумкин. Мазкур дастурдан умумий қиймати 8 миллиард 504 миллион долларлик жами 85 та лойиҳа ўрин олган бўлиб, уларнинг бажарилиши натижасида жами 14394 та янги иш ўрни яратилади (2.2.1-жадвал).

2.2.1-жадвал

2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш дастурининг асосий кўрсаткичлари¹⁷

Йўналиш номи	Лойиҳа қиймати (млн. доллар)	Лойиҳа сони
Дастурнинг умумий қиймати	8504,0	85 та
<i>шу жумладан:</i>		
Автотранспорт системаси	3544,0	11 та
Темир йўл транспорти системаси	2146,6	14 та
Ҳаво йўл транспорти системаси	993,7	14 та
Муҳандислик-коммуникация инфратузилмаси ва телекоммуникация системаси	1794,7	44 та
Шаҳар электротранспорти паркини янгилаш	24	2 та

Транспорт инфратузилмаси, алоқа ва телекоммуникация ҳамда муҳандислик-коммунал соҳаларни ривожлантиришда инвестиция

¹⁷ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислоҳ Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

лойиҳаларининг ўрни бекиёсдир. Агар 2.2.2 жадвалга эътибор берадиган бўлсак, транспорт инфратузилмаси, алоқа ва телекоммуникация ҳамда

2.2.2-жадвал

2011-2015 йилларда транспорт инфратузилмаси, алоқа ва телекоммуникация ҳамда муҳандислик-коммунал соҳаларни ривожлантиришни жадаллаштириш дастури инвестиция лойиҳалари¹⁸

№	Лойиҳа эгаси ва номи	сони	Ҳажми, млн.долл.	Жумладан, молиялаштириш манбалари бўйича							
				И		ИИ		ИИИ		ИВ	
				сони	млн. долл.	сони	млн. долл.	сони	млн. долл.	сони	млн. долл.
	Жами дастур бўйича, шу жумладан:	368	7389,2	304	1288,0	4	411,8	44	3552,8	16	2136,7
1	транспорт инфратузилмаси	322	5607,4	302	1281,7	4	411,8	10	2097,1	6	1816,7
2	алоқа ва телекоммуникация соҳаси	5	74,1	2	6,2	-	-	3	67,9	-	-
3	инженерлик-коммунал соҳа	41	1426,9	-	-	-	-	31	1387,7	10	39,2

Изоҳ: И – корхонанинг ўз маблағлари; ИИ – Ўзбекистон Республикаси Тикланиши ва тараққиёт жамғармаси; ИИИ – чет эл инвестицияси ва кредитлари; ИВ – давлат бюджети ва мақсадли жамғармалар.

муҳандислик-коммунал соҳаларни ривожлантиришни жадаллаштириш дастури инвестиция лойиҳаларида чет эл инвестицияси ва кредитлари муҳим

¹⁸ Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислоҳ Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, 2012 йил

салмоққа эга. Биргина транспорт инфратузилмасини ривожлантириш учун 2097,1 млн.доллар инвестиция киритиш кўзда тутилган.

Ҳаво йўллари транспорти кўрсаткичлари. “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпаниясининг келажак режалари янада улкан бўлиб, у жаҳон авиахизматлар бозорида пешқадамликка интилмоқда. Миллий авиакомпаниянинг саъй-ҳаракатлари ҳукуматимиз томонидан ҳар томонлама қўллаб-қувватланмоқда. “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастур асосида халқаро аҳамиятга эга бўлган Бухоро, Навоий, Тошкент ва Термиз шаҳар аэропортлари йўловчи терминалларини қуриш ва реконструкция қилишга 41,1 миллион доллар миқдордаги маблағ йўналтирилган. Миллий авиакомпания аэропортларининг инфратузилмасини ривожлантиришга 179,1 миллион доллар миқдордаги маблағ ўзлаштирилиши кўзда тутилган. Умуман олганда, дастур асосида ҳаво йўллари соҳасида 993,7 миллион доллар қийматидаги 15 та лойиҳани амалга ошириш кўзда тутилган бўлиб, улардан айримлари ҳаво кемалари паркини янгилаш, яъни Ғарб мамлакатларида ишлаб чиқарилган, жаҳон стандартларига жавоб берадиган тежамкор 10 та замонавий самолёт харид қилиш бўйича лойиҳанинг қиймати 814,6 миллион долларни ташкил этади, ушбу маблағнинг 60,9 миллион доллари корхона маблағларидан, 230,9 миллион доллари Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси маблағларидан, 218,5 миллион доллари хорижий инвестиция ва кредитлар ҳисобидан ташкил топиши кўзда тутилган . Буюртмалар пакети 4 та Боинг-767, 2 та Боинг-787 (Dreamliner) ва 10 та Airbus-320 самолётни ўз ичига олади. Буюртмалар ҳажмининг ярмидан кўпроғи амалга оширилиб, 2012 йилнинг бошида яна битта Боинг-767 Ўзбекистонга келтирилди.

Дастурда кўзда тутилган чора-тадбирларни амалга оширишда ички молиялаштириш манбалари билан биргаликда хорижий инвестицияларни ҳам

фаол жалб қилишга алоҳида эътибор қаратилган. Жумладан, дастур доирасида бажарилаётган “Ўзбекистон ҳаво йўллари” МАК ҳаво кемалари паркини янгилаш ва унификациялашга хорижий банкларнинг 218,5 миллион долларлик кредитлари, Бухоро шаҳар аэропортида халқаро йўловчи терминали қурилишини тугатишга Дубай Амирлиги Ҳукуматининг 4,5 миллион долларлик грантлари (БАА) жалб қилинди.

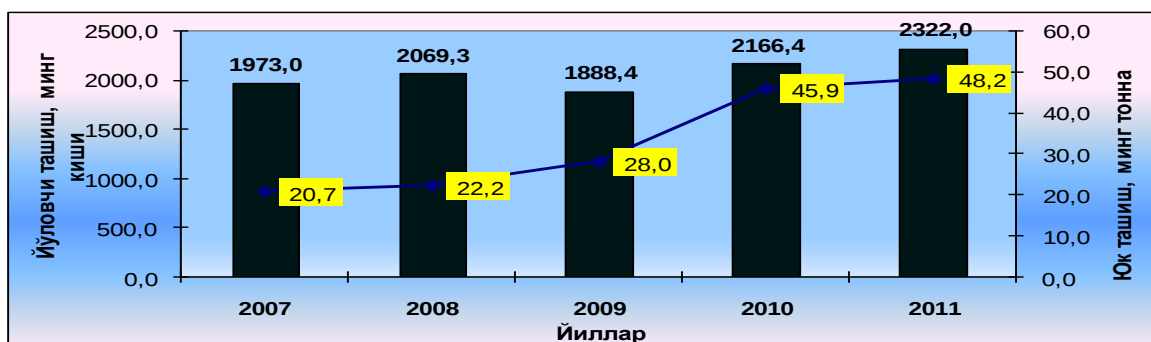
Ушбу йўналишда Ўқув-машқ маркази қошида тренажёр мажмуаси биносининг қурилишига 3,5 миллион доллар миқдоридаги маблағ йўналтирилган бўлиб, унинг асосий қисмини, яъни 2,8 миллион долларини корхона маблағлари ташкил этади.

Тошкент аэропортида йўловчиларга хизмат кўрсатиш даражасини янада ошириш мақсадида соатига 400 йўловчига маҳаллий йўналишларда хизмат кўрсата оладиган янги аэровокзалнинг қурилишига 29 миллион доллар миқдоридаги инвестиция маблағлари ажратилди хусусан, Навоий халқаро интермодал логистика маркази орқали 50 минг тонна юк ташилди. Юк ва йўловчи оқимларининг йил сайин ошиб бораётгани аэропортда тегишли чора-тадбирларни амалга оширишни талаб этмоқда. Миллий ва хорижий авиакомпанияларнинг Навоий аэропорти орқали халқаро йўналишлардаги қатновлари миқдорининг кескин ошиши тегишли инфратузилмани шакллантириш ва ривожлантириш заруратини келтириб чиқарди. Шу ўринда Навоий аэропортининг йўловчи терминалини реконструкция қилишга корхона маблағларидан 5,5 миллион долларлик инвестиция киритилди. Аэропортнинг марказлашган ёқилғи қуйиш тизими қурилишига 35 миллион доллар миқдоридаги маблағ ажратилган бўлиб, унинг 10,5 миллион долларини корхона маблағлари 24,5 миллион долларини Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси маблағлари ташкил этади.

2007 йилда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси томонидан МДХ, узоқ хориж ва маҳаллий йўналишларда 1973,0 минг

йўловчи ўз манзилига етказилган бўлса, бу кўрсаткич 2008 йилда 2069,3 минг кишини ташкил этди. 2008 йилда бошланган жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози жаҳон мамлакатлари иқтисодиётига, айниқса, авиаташувлар ҳажмига кескин салбий таъсир кўрсатди. Жаҳоннинг ҳатто молиявий жиҳатдан бақувват авиакомпаниялари Унитед Аирлинес, Луфтҳанса, Аир Франс, Бритиш Аирвайс ва бошқа компаниялар бундай таъсир даражасидан катта миқдорда зарар кўришди. Шу қаторда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпаниясининг йўловчи ташувлари миқдори 2069,3 минг йўловчидан 1888,4 минг йўловчига камайди. Бироқ ҳукуматимизнинг оқилона иқтисодий сиёсат олиб бориши, миллий авиакомпания раҳбарияти ва ишчи-ҳодимларининг фидокорона меҳнати бундай вазиятни ижобий томонга ўзгартирди. Шундай қилиб, миллий авиакомпаниянинг йўловчи ташиш ҳажми 2009 йилда 2166,4 минг кишига етган бўлса, 2011 йилда бу кўрсаткич 7,2 фоизга ошди. 2007 йилда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпанияси томонидан МДХ, узоқ хориж ва маҳаллий йўналишларда 1973,0 минг йўловчи ўз манзилига етказилган бўлса, бу кўрсаткич 2008 йилда 2069,3 минг кишини ташкил этди. Жаҳон молиявий-иқтисодий инқирози жаҳон мамлакатлари иқтисодиётига, айниқса, авиаташувлар ҳажмига кескин салбий таъсир кўрсатди. Жаҳоннинг ҳатто молиявий жиҳатдан бақувват авиакомпаниялари Унитед Аирлинес, Луфтҳанса, Аир Франс, Бритиш Аирвайс ва бошқа компаниялар бундай таъсир даражасидан катта миқдорда зарар кўришди. Шу қаторда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпаниясининг йўловчи ташувлари миқдори 2069,3 минг йўловчидан 1888,4 минг йўловчига камайди. Бироқ ҳукуматимизнинг оқилона иқтисодий сиёсат олиб бориши, бундай вазиятни ижобий томонга ўзгартирди. Шундай қилиб, миллий авиакомпаниянинг йўловчи ташиш ҳажми 2009 йилда 2166,4 кишига етган бўлса, 2011 йилда бу кўрсаткич 7,2 фоизга ошиб, 2322 минг кишини ташкил этди.

Президентимизнинг 2008 йил 2 декабрдаги ПФ-4059 сонли фармонида асосан Навоий аэропорти ҳудудида эркин индустриал-иқтисодий ҳудуд ва халқаро интермодал логистика марказининг барпо этилиши натижасида (жаҳон молиявий-иқтисодий инқирозининг салбий таъсирларига қарамасдан) “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпаниясининг юк ташиш ҳажми 2009 йилда 28 минг тоннани ташкил этган бўлса, бу кўрсаткич 2010 йилда 45,9 минг тоннани ташкил этди. 2011 йилда эса, юк ташиш кўлами ва географиясининг кенгайиши эвазига бу кўрсаткич 48,2 минг тоннага етди.



2.2.1-расм. 2007-2011 йилларда “Ўзбекистон ҳаво йўллари” миллий авиакомпаниясининг йўловчи ва юк ташиш ҳажмининг ўсиш динамикаси.

Навоий интермодал логистика марказининг ташкил топиши Ўзбекистоннинг жаҳон транспорт-коммуникация тармоқларига интеграциялашувини янада мустаҳкамлади. Навоий интермодал логистика марказида ҳаво йўллари билан бирга темир ва автомобиль йўллари коммуникациялари ҳам мужассамлашган. Аэропорт инфратузилмаси жаҳон стандартлари асосида реконструкция қилиниб, барча турдаги самолётларни қабул қилиш ва уларга техник хизмат кўрсатиш ҳамда бир кеча-кундузда 300 тонна юкни қайта ишлаш имкониятига эга бўлди. Ушбу аэропорт жаҳон транспорт тармоғининг марказларидан бирига айланди. 2011 йилда логистика марказлари фаолияти жадаллашди. Хусусан, Навоий халқаро интермодал

логистика маркази орқали 50 минг тонна юк ташилди. Юк ва йўловчи оқимларининг йил сайин ошиб бораётгани аэропортда тегишли чоратадбирларни амалга оширишни талаб этмоқда. Миллий ва хорижий авиакомпанияларнинг Навоий аэропорти орқали халқаро йўналишлардаги катновлари миқдорининг кескин ошиши тегишли инфратузилмани шакллантириш ва ривожлантириш заруратини келтириб чиқармоқда. Шу ўринда Навоий аэропортининг йўловчи терминалини реконструкция қилишга корхона маблағларидан 5,5 миллион долларлик инвестиция киритиш мўлжалланган. Аэропортнинг марказлашган ёқилғи қуйиш тизими қурилишига 35 миллион доллар миқдоридаги маблағ ажратилган бўлиб, унинг 10,5 миллион долларини корхона маблағлари 24,5 миллион долларини Ўзбекистон Республикаси Тикланиш ва тараққиёт жамғармаси маблағлари ташкил этади.

Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислом Каримов 2011 йилнинг асосий яқунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маърузасида транспорт-коммуникация тармоқларининг инсон танасини қон билан таъминлайдиган ҳаётбахш томирларга ўхшатилиши бежиз эмаслигини яна бир бор таъкидлагани уларнинг мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш мақсадларини бажаришда қанчалик муҳимлигини англатади.

Жорий йилнинг биринчи чорагида Ўзбекистон миллий автомагистрали таркибига кирадиган автомобил йўлларини қуриш ва реконструкция қилиш объектларида 61,7 миллиард сўмлик капитал қўйилмалар, жумладан Республика йўл жамғармаси маблағлари ҳисобидан 44,1 миллиард сўм, Ўзбекистон Республикаси ҳукумати кафолати остида четдан олинган заёмлар ҳисобидан 8,7 миллион доллар ўзлаштирилди.

Қўқон шаҳрини айланиб ўтадиган “Тошкент-Ўш” А-373 автойўл участкасининг 42 километрини реконструкция қилиш, янги “Тошкент айланма йўли” йўналиши участкасининг 8 километрини қуриш ишлари якунланди. Ўтган даврда қарийб 500 километрлик тўрт полосали замонавий автомобил йўллари қуриш ва реконструкция қилиш ишлари якунланди. Шундан 163 километри цемент-бетон ва 335 километри эса асфалт-бетон билан қопланган йўللардир.

Узунлиги 116 километр бўлган Гулистон-Оҳангарон автомобил йўли, Қўқон шаҳрини айланиб ўтадиган автойўл фойдаланишга топширилди, Самарқандни Тошкент, Қарши ва Олот шаҳарлари билан боғлайдиган йўللار реконструкция қилинди.

Иккинчи боб бўйича хулосалар.

Иккинчи боб тадқиқотлари асосида қуйидаги хулосаларни қилиш мумкин:

1. Транспорт-коммуникация тармоқларининг инсон танасини қон билан таъминлайдиган ҳаётбахш томирлар каби муҳим вазифани бажаради.
2. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2010 йил 21 декабрдаги ПҚ – 1446-сонли қарорига мувофиқ тасдиқланган “2011-2015 йилларда инфратузилмани, транспорт ва коммуникация қурилишини ривожлантиришни жадаллаштириш тўғрисида”ги дастурдан кўзланган асосий мақсад - ишлаб чиқариш, транспорт ва муҳандислик-коммуникация инфратузилмаси тармоқларининг республика иқтисодиёти тармоқлари ва ҳудудларини истикболда ривожлантириш борасида амалга оширилаётган дастурлар билан узвий боғлиқ ҳолда илдам ривожланишини таъминлаш ҳамда бунинг негизида янги иш жойларини яратиш, аҳолининг бандлиги ва турмуш даражасини узлуксиз ўсиб боришига эришишдир.
3. Тошкент аэропортида йўловчиларга хизмат кўрсатиш даражасини янада ошириш мақсадида соатига 400 йўловчига маҳаллий йўналишларда хизмат кўрсата оладиган янги аэровокзалнинг қурилишига 29 миллион доллар миқдоридаги инвестиция маблағлари ажратилди хусусан, Навоий халқаро интермодал логистика маркази орқали 50 минг тонна юк ташилди.

3- БОБ. ТРАНСПОРТ ТАРМОҚЛАРИ ВА КОММУНИКАЦИЯЛАРИ- ДАН ФОЙДАЛАНИШНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ

3.1 Транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ҳудудлар бўйича ривожланишини такомиллаштириш.

Ўзбекистон Республикаси мустақиллиги эълон қилинганидан кейин авваламбор, транспорт мажмуаси алоқаларига эътибор кучайди. Ўзбекистоннинг географик ўрнини, денгизлар, бандаргоҳлар ва йирик транспорт тармоқларига бевосита чиқиш йўлларининг йўқлигини эътиборга оладиган бўлсак, транспорт тармоқлари ва коммуникацияни ривожлантириш билан боғлиқ муаммолар ва масалаларни ҳал этиш устивор стратегис аҳамият касб этиши маълум бўлади. Ўзбекистон Республикасининг ягона транспорт бозорини ташкил этиш транспорт стратегиясининг асосий мақсадларидан биридир. Мамлакат транспорт йўналишларининг ғарбдан-шарққа кесишган географик ҳудудда жойлашуви миллий транспорт инфратузилмасининг интенсив ривожланишини таъминлаш мақсадида логистик бошқарув ёндашувини амалга ошириш асосий омил бўлиб хизмат қилади.

Транспорт тизимининг муҳимлиги иқтисодий ривожланиш учун мақсадли дастурни амалга оширишни, ҳар хил транспорт турларини ривожлантиришга қаратилган комплекс мақсадли дастурни амалга оширишни тақозо этади. Ушбу мақсадли дастур транспорт тизимини ривожлантириш учун олдида қуйидаги тасвирланган мавжуд муаммоларни ўз олдида қўяди:

- Транспорт инфратузилмасини эксплуатация қилиш ва ривожлантириш;
- Йўловчи ва юк транспорти хизматларини такомиллаштириш;
- Халқ хўжалигини юк ташишга бўлган талабини қондириш;
- Халқаро транспорт алоқалари ва Транспорт йўлакларидаги мавжуд муаммоларни бартараф этиш;
- Транспорт инфратузилмасида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ва экологик муаммолар.

Ривожланган давлатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, транспорт ва таълимни ривожлантиришнинг миллий нодавлат уюшмасини ташкил этиш юқори самара бермоқда. Уюшма ўз ичида транспорт, илмий ва ўқув марказлари фаолиятини мувофиқлаштиради ҳамда транспорт соҳасидаги илмий изланишларини ва таълимни замон талабларига мос равишда йўналтиради. Уюшманинг асосий фаолият йўналишлари қуйидагилардан иборат:

- Транспорт тизимига тегишли фундаментал ва аниқ лойиҳаларни амалга ошириш;
- Транспорт тизимида ҳудудий ривожланиш моделларини шакллантириш;
- Замонавий ахборот, телекоммуникациявий ва навигация технологияларига асосланган ҳолда мултимодал ва аралаш усулда транспортда ташиш муаммоларининг логистик мониторингини ўтказиш;
- Профессионал транспорт таълими соҳасида концепсия стратегияни, қайта ишлаб чиқиш ва бошқалар.

Уюшма томонидан амалга ошириладиган тадқиқотлар махсус илмий дастур томонидан грантлар асосида маблағ билан таъминланиши мумкин. Дастурнинг асосий мақсади Ўзбекистоннинг “интеллектуал” миллий транспорт тизимини ташкил этиш ва ривожлантиришдир.

Ушбу дастурда учта илмий йўналишни амалга ошириш мумкин: транспорт логистикаси ва телематика, транспортни сифатли бошқариш тизими, транспорт соҳасида таълим ва фаннинг ривожлантирилиши. Илмий-изланишларда қуйидаги масалаларни амалга ошириш керак:

- Ҳудудий транспорт тизими моделларини шакллантириш;

- Транспорт объектларининг логистик тизими учун ягона ахборот худудини яратиш;
- Транспорт тармоқлари фаолиятини такомиллаштиришда ахборот технологияларидан самарали фойдаланиш;
- Ташиш жараёнида шаклланадиган сифат омилларини аниқлаш;
- Мавжуд техник таъминотни худудлар бўйича тўғри тақсимлай олиш;

Кўрсатиб ўтилган муаммоларни ҳал этишга қаратилган услубий ёндашувларни ишлаб чиқиш ва амалга ошириш- миллий транспорт тизимини ривожлантириш илмий ва давлат дастурларининг навбатдаги босқичдаги вазифалари ҳисобланади.

Ўзбекистонда йирик транспорт ва экспедиторлик ташкилотлари ўзларининг терминал тизимларини ташкил эта бошладилар, шунинг учун юк тарқатувчи ва логистик марказлар, логистик сервис кўрсатиш ишларини кўллаб қувватлаб турувчи ахборот-компьютер тизимларини тузишга, худудларда кўплаб эркин иқтисодий зоналарни яратишга эҳтиёж сезилмоқда.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг ““Навоий” эркин индустриал-иқтисодий зона ташкил этиш тўғрисида” 2008 йил 2 декабрдаги ПФ-4059-сонли Фармони, ““Ангрен” махсус индустриал зонасини барпо этиш тўғрисида” 2012 йилдаги ПФ-4436 сонли Фармони, “ “Жиззах” махсус индустриал зонасини ташкил этиш тўғрисида” 2013 йил 18 март ПФ-4516-сонли фармони юқоридаги фикримизнинг яққол исботидир.

“Жиззах” махсус индустриал зонаси фаолиятининг асосий вазифалари ва йўналишлари қуйидагилар:

- ички ва ташқи бозорларда рақабатбардош бўлган юқори қўшилган қийматга эга маҳсулот ишлаб чиқариш бўйича замонавий, юксак

технологияли ва инноватсион ишлаб чиқаришларни барпо этиш ва уларнинг самарали фаолият юритиши учун тўғридан-тўғри инвестицияларни жалб этиш;

- махсус индустриал зонага кирувчи минтақаларнинг ишлаб чиқариш ва ресурс салоҳиятидан комплекс ва самарали фойдаланишни таъминлаш, минерал-хомашё ресурсларини ва қишлоқ хўжалик хомашёсини чуқур қайта ишлаш бўйича янги ишлаб чиқаришларни барпо этиш;

- махсус индустриал зона ва умуман республика корхоналари ўртасида мустаҳкам кооперацион алоқалар ўрнатиш ҳамда саноат кооператсиясини ривожлантириш асосида маҳаллий хомашё ва материаллар негизида юксак технологияли маҳсулот ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш жараёнларини чуқурлаштириш;

- “Жиззах” МИЗ ҳудудида транспорт, муҳандислик-коммуникация ва ижтимоий инфратузилманинг жадал ривожланишини ва улардан самарали фойдаланишни таъминлаш.

“Ангрен” махсус индустриал зонаси фаолиятининг асосий вазифалари ва йўналишлари қуйидагилар:

- ички ва жаҳон бозорларида рақобатбардош бўлган юқори қўшилган қийматга эга маҳсулот ишлаб чиқариш бўйича замонавий, юксак технологияли ишлаб чиқаришларни барпо этиш ва уларнинг самарали фаолият юритиши учун инвестициялар, энг аввало тўғридан-тўғри инвестицияларни жалб этиш борасида қулай шарт-шароитларни шакллантириш;

- махсус индустриал зонага кирувчи минтақанинг ишлаб чиқариш ва ресурс салоҳиятидан комплекс ва самарали фойдаланишни таъминлаш,

минерал-хомашё ресурсларини янада чуқурроқ қайта ишлаш бўйича янги ишлаб чиқаришларни барпо этиш;

- махсус индустриал зона ва умуман республика корхоналари ўртасида мустақкам кооперацион алоқалар ўрнатиш ҳамда саноат кооператсиясини ривожлантириш асосида маҳаллий хомашё ва материаллар негизида юксак технологияли маҳсулот ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш жараёнларини чуқурлаштириш;

- транспорт, муҳандислик-коммуникация ва ижтимоий инфратузилмани жадал ривожлантириш ҳамда самарали фойдаланиш, “Ангрен” логистика маркази салоҳиятини, юкларни автомобил ва контейнерларда ташиш борасида яратилган тизимни янада ривожлантириш ҳамда улардан кенг кўламда фойдаланишни таъминлаш.

Худудларда логистика марказларининг ташкил этилиши иқтисодиётнинг барча тармоқларига (биргина транспорт эмас) ўз таъсирини кўрсатади ва ривожлантиришни таъминлайди. Шундай экан худудларда транспорт ва коммуникацияни ривожлантиришнинг асосий бўғини иқтисодий зоналарни ташкил қилишдир.

Худудларда транспорт тармоқларини ривожлантиришда логистика концепсиясини тадбиқ этиш асосий фаолият йўналишларидан бири ҳисобланади.

Логистик фаолият интеграцияли аҳамиятга эга бўлиб, у Товар (хизмат)ларга эҳтиёж пайдо бўлгандан, то истеъмолчини қониқтиргунча бўлган оралиқни ўз ичига олади. Макродаражадаги логистика турли хил ташкилотларининг интеграциялашуви орқали бизнес мақсадига эришгунгача бўлган биргаликдаги фаолиятини акс эттиради.

Барча фаолият ва операциялар режалаштирилиши, бошқарилиши ва мувофиқлаштирилиши лозим. Логистиканинг асосий интеграциялашган тизимини шундай муҳим бизнес соҳалари, яъни хом-ашё ва материалларни сотиб олиш, маҳсулотни ишлаб чиқариш ва сотиш, транспорт, ахборот ва бошқалар ташкил этади.

Логистиканинг асосий хусусиятларидан бири ҳар хил корхоналарнинг товарлари истеъмолчиларга етиб боргунга қадар уларнинг биргаликдаги фаолиятidir. Бундай фаолиятга маблағни пасайтириш захира манбаларини очишга ёрдам беради. Шу билан бирга логистик шериклар ўртасида умумий фойдани тақсимлаш механизмнинг йўқлиги бу ишни амалга ошириш самарадорлигини бирмунча пасайтиради.

Ўзбекистонда логистиканинг секин ривожланишига сабаб бўлаётган муаммолар қуйидагилар:

- Логистика тушунчаси кўпгина ишбилармон ва менджерлар учун янгилик. Ўзбекистонда малакали мутахассислар талаб даражасида етишмайди, логистика соҳасида менеджерлар, ишбилармонлар кам, бу эса логистиканинг моҳиятини тушунишни қийинлаштиради.

- Ташкилотларда логистика тамойилларини амалга ошириш учун шароит етишмайди. Кўпгина ташкилотлар иқтисодиёт режаси олдида “тиззагача чўкишган”.¹⁹ Кўпгина корхоналарда логистика хизматини шакллантиришда қийинчиликлар мавжуд бўлиб турибди. Хусусий фирмалар ходимлари бажарилиши керак бўлган функциялари ва бу бўлинмаларнинг фаолияти ҳақида паст тасаввурга эгадирлар.

- Миллий қонунчилик халқаро қонунчиликда, халқаро савдо соҳасида, ҳаракат, халқаро ташиш, миллий ташиш ва ички ташиш шунингдек, аралаш ташиш масалаларида ҳали етарлича ўзаро мослаштирилмаган. Товарлар

¹⁹ Қориева Ё.К. Халқаро юklarни ташишни оптималлаштириш. Тошкент. 2003й.

ҳаракатини тўсиб туришга олиб келадиган омиллар, оқибатида логистик занжирнинг узок муддатда узилишига олиб келади ва у маълум вақтгача чўзилиши мумкин. Шу сабабли корхона раҳбарлари ва ходимлари ўз мақсадларини амалга оширишларида логистикани тадбиқ этишда ишончсизликка олиб келиши мумкин.

Ҳозирги кунда умуммеърий ҳужжатлар, конвенсиялар йўқ ёки етишмайди. Шулардан келиб чиқиб қонун чиқарувчи органлар халқаро ҳуқуққа асосланган қонунларни меъёрий далолатномаларни ишлаб чиқишлари лозим. Бу ҳужжатлар бизнесни ривожлантиришга ёрдам бериши, қаттиқ чегараланган доирага солмаслиги ва тўсиқлардан холи бўлишини таъминлаши керак.

- Чет эл логистик ташкилотлари билан яхши алоқа йўқлиги, халқаро логистик уюшмалари билан давлатлараро ҳуқуқий алоқаларни белгилаш, солиқ, божхона, баъзи вазирликлар, департамент ва бошқалар томонидан корхоналар ишбилармонлик фаолиятининг олиб борилиши даражаси етарли эмаслиги.

3.2 Миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашув йўналишлари.

Замонавий халқаро иқтисодий муносабатларнинг асосида жойлашган глобализация ва кучли интеграция иқтисодиётни янада тез ва кескин тарзда шаклланишига сабаб бўлмоқда. Кўпчилик экспертларнинг таъкидлашича, ҳозирги кескин иқтисодий тизимнинг кучли глобализациялашган асосини ўзгартириш мумкин эмас. Фақат ана шу жараёнларга мослашган ҳолда унинг ташкил қилувчи элементлари ҳисобланган асос соҳаларни ривожлантириш билан ҳозирги вазиятда рақобатбардошликни сақлаб қолиш мумкин. Ҳозирда ихтисослашган ишлаб чиқаришни ва жаҳон миқёсида ҳамкорлик алоқаларини чуқурлаштиришни шакллантирувчи транспорт тармоқлари соҳаси муҳим рол ўйнайди.

Ушбу асос соҳалардан бири сифатида тобора кескинлашиб бораётган жаҳон иқтисодиёти мамлакатлар олдига амалда иқтисодий ўсишни таъминловчи омил ва манбаларни гуруҳлаш ҳамда иқтисодий салоҳиятни белгилаб берувчи соҳаларни ривожлантириш каби вазифаларни қўймоқда. Ушбу жараёнларлар очик денгизга чиқиш имконияти бўлмаган Марказий Осиё давлатлари олдига транспорт корридорларини ривожлантириш ва халқаро юк ташиш тизимини такомиллаштириш каби муҳим масалани қўймоқда.

Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги ваколатли орган сифатида фаолият олиб боради; халқаро автомобил ташувлари соҳасида 28 та ҳукуматлараро келишувларга, республикамизда 9 та конвенцияга, 2 та халқаро келишув ва битта халқаро баённомага қўшилган. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2002 йил 10-декабрдаги 433-сонли қарорига асосан хорижий автоташувларни Ўзбекистон ҳудуди бўйлаб транзит ҳаракатланишга мўлжалланган автомобил йўллари рўйхати тасдиқланган. Марказий Осиё минтақасида ўзининг қулай жўғрофий жойлашуви туфайли Ўзбекистон кўплаб йўналишлар бўйича юклар ва йўловчиларнинг транзит ташувларини қисқа йўл билан таъминлаш имкониятига эга.

Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги мамлакатимизнинг транзит салоҳиятини оширишга катта эътибор бермоқда. Бугунги кунда Ўзбекистон Республикасида Европа, Осиё ва Африканинг денгиз портларига қисқа йўл билан чиқишни таъминловчи йўналишлар бўйича автоташувлари амалга оширилмоқда. Европага транзит ташувлар учун қуйидаги автомобил йўллари йўналишларидан фойдаланилади:

1-коридор: Болтиқбўйи мамлакатлари орқали 2 та йўналишни назарда тутлади. Биринчиси: Ўзбекистон – Қозоғистон – Россия – Латвия, бу ердан Латвиянинг “Лиепия” порти орқали Германиянинг “Росток” портига денгиз

бўйлаб паром билан чиқилади. Иккинчиси: Ўзбекистон – Қозоғистон – Россия – Беларусия – Литва, у ерда Литванинг “Клайпеда” портидан паром ёрдамида Германиянинг “Кил” портига ташувлар амалга оширилади.

2-коридор: Ўзбекистон – Қозоғистон – Россия – Беларус – Польша. Миллий автоташувлар учун Польша худуди орқали Европа давлатларига бориш жуда қулай, чунки ташувлар қуруқ йўл орқали амалга оширилишдан ташқари, бунда вақт ва масофа анча камаяди.

3 – коридор: Ўзбекистон – Қозоғистон – Россия – Украина – Словакия – Чехия. 2- ва 3- коридорлардан фойдаланиш Европа давлатларига ташувларни қуруқ йўл орқали амалга ошириш имконини беради. Словакия ва Чехия худуди орқали транзит йўналиш юклари Ғарбий Европага ташиш учун муқобил йўналиш бўлиб, у ўзбек автоташувчиларнинг рақобатбардошлигини оширишга кўмаклашиш билан бирга анча тежамли ҳисобланади, чунки ташувлар муддатлари 4 кунгача қисқаради.

Миллий автоташувчилар томонидан Эрон ва Туркияга экспорт юklarини ташилишида 2 та йўналишни ўз ичига олган 4 та коридордан фойдаланилади.

Биринчи йўналиш: Ўзбекистон – Туркменистон – Эрон (Бандер – Аббос порти), иккинчи йўналиш: Ўзбекистон – Туркменистон – Эрон – Туркия (Мерсин порти). Мазкур йўналишлар қуруқ йўл йўналишлари ҳисобланишади ва шунинг учун улар анча тежамли.

Юкларни Ўзбекистон Республикасидан Европа мамлакатларига ташишда ТРАСЕКА коридори муҳим аҳамиятга эга. Бунда Каспий денгиздаги 3 та ва Қора денгиздаги 3 та, жами 6 та портлардан фойдаланилади.

Каспий денгизи орқали ташувлар “Туркман боши” порти (Туркменистон), “Актау” порти (Қозоғистон) орқали амалга оширилади.

Қора денгиз орқали ташувлар “Поти” ва “Батуми” (Грузия Республикаси) портлари орқали амалга оширилади. ТРАСЕКА коридори паром ёрдамида босиб ўтиладиган денгиз участкаларини ўз ичига олади.

Ҳозирги кунда амалга оширилаётган транзит йўналишлардан ташқари яна иккита йўналиш қурилиши режалаштирилган.

Трансафғон йўналиши (6-коридор) Ўзбекистонни Эрон ва Афғонистон портлари билан боғлайди. Ушбу коридор бугунги кунда энг ёш ҳисобланиб, у Афғонистонда тинчлик ўрнатилиши билан энг жозибадор йўналишлардан бирига айланиб бормоқда. 2003 йил 18 июнда Техрон (Эрон)да Афғонистон Ислом Республикаси, Эрон Ислом Республикаси ва Ўзбекистон ҳукуматлари ўртасида халқаро транспорт йўналишлари тўғрисида 3 томонлама шартнома имзоланиб, унда қуйидаги нустувор йўналишлар белгиланди: “Термиз – Мозори Шариф – Шиберғон – Маймана – Ҳирот – Дугорун – Бандер – Аббос” йўналиши; “Термиз – Мозори Шариф – Шиберғон – Маймана – Ҳирот – Дугорун – Машҳад – Техрон – Бозорган” йўналиши.

Мазкур транспорт йўналишлари автомобил йўлларини Эроннинг Форс кўрфазида жойлашган жанубий портларга олиб чиқади.

7-коридор ёрдамида (Қирғизистон орқали транзит билан) “Тошкент – Андижон – Ўш – Саритош – Иркештам – Қашқар (Хитой Халқ Республикаси)” йўналиши бўйича Шарқий Хитой ва Жанубий Хитой денгизларига чиқиш назарда тутилган.

Ўзбекистон Европа ва Шарқий Осиёнинг қуруқликдаги ва ҳаво орқали ўтадиган муҳим чорраҳаларда жойлашганлиги туфайли юклар ва йўловчиларни автомобил транспорти, темир йўл ва ҳаво транспортлари орқали транзит усулда ташишда истиқболли халқаро транспорт пункти ҳисобланади.

Ўзбекистон минтақада қулай географик ўринни эгаллаб турган бўлсада, шу хусусияти билан ҳам ажралиб турадики, у дунёнинг қитъаларини ўзаро боғловчи энг яқин денгиз бандаргоҳига чиқиш учун камида икки мамлакатдан ўтиб бориш керак бўлган озчиликни ташкил этувчи давлатлардан биридир. Иккинчи томондан, халқаро юкларни ташишда Ўзбекистон ҳайдовчилари йўлида турли хил моддий ва номоддий тўсиқлар мавжудлиги туфайли муайян қийинчиликларга учрамоқда. Бу ҳол халқаро транзит юк ташишни осонлаштириш, миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашув жараёнини такомиллаштириш масалалари фавқулодда долзарблигини кўрсатади.

Юк ташишни амалга оширишда транспорт турини танлаш муҳим рол ўйнайди. Темир йўл транспортида ташишни ташкил этишда, тўлов қийматининг миқдори, вагон турига, ташиш узунлиги ва тезлигига боғлиқ. Контейнер ёки бошқа упаковканинг кимга тегишлилигини ҳам инобатга олиш керак. Автомобилда юк ташиш учун тўловнинг қиймати, ташиш йўлининг узунлигига, ташилаётган юкнинг ҳажмига ва массасига, ишлатилаётган автомобил тури ва юк кўтара олиш имкониятига боғлиқ.

Транспорт турларининг барчасида ташиш ташиш бўйича қарорларни қабул қилиш логистик жараёндаги энг масъулиятли вазифа бу юк ташувчини танлаш ҳисобланади. Бунда бирор-бир маълум танлов схемасига асосланиши лозим. Транспорт тури аниқланган бўлса, у ҳолда махсус транспорт хизматлари бозорининг таҳлили ўтказилиши керак. Одатда, хизматлар бозорида ҳар хил ташкилий-ҳуқий шаклга эга бўлган кўп сонли ташувчилар фаолият кўрсатадилар. Юк ташувчини танлашда, одатда, махсус ишлаб чиқилган, кўрсаткичларнинг мезонлар тизими асосланиши керак. (3.2.1-жадвал)

Юк ташувчи танлашнинг асосий мезонлари

Мезонлар мазмуни	Даража
Етказиш муддатининг ишончлилиги	1
Ташишга кетган харажатлар	2
Юкни етказишнинг умумий вақти	3
Ташувчи таърифни ўзгартиришга тайёр эканлиги	4
Юк ташувчининг молиявий барқарорлиги	5
Юкни қайта ишлаш учун керак бўлган қўшимча ускуналар мавжудлиги	6
Бутлаш ва олиб боориш учун қўшимча хизматлар мавжудлиги ва юкни бутлаш	7
Юкни кузатиш ва мониторинги	8
Маршрутларнинг мослашувчанлиги	9
Тўплам хизматларини кўрсатиш имконияти	10
Транспорт хизматларини сотишни ташкиллаштириш сифати	11
Махсус ускуналар мавжудлиги	12

Юк ташувчини танлашда, юк жўнатувчи ёки юкни қабул қилувчининг, айрим хизматларни бажарувчи ёки уларни бажарилишини ташкил этувчи экдпедиторнинг фаолиятини ҳисобга олиш ҳам муҳимдир. Улар қуйидагилар:

- Маршрут бўйича ташишни ташкил этиш;
- Ташиш шартномасини тузиш;
- Юкни жўнатилишини ва қабул қилинишини таъминлаш;
- Божхона ҳужжатларини расмийлаштириш ва операцияларни амалга ошириш;

- Божлар, йиғимлар ва ташиш бўйича бошқа харажатларни тўлаш;
- Юкларни сақлашни, омборхонага жойлаштиришни, турларга ажратишни, тўплашни ва бошқаларни назорати;
- Ахборот, суғурта ва бошқа хизматларни кўрсатиши.

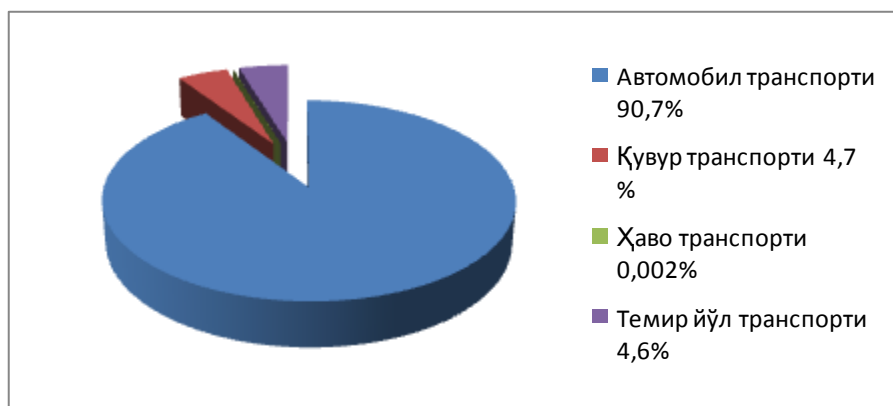
Юк ташишнинг самарадорлигини оширишда ва миллий транспорт ва коммуникациялар тизимини халқаро тармоққа интеграциялашувида бундай функцияларни тўғри тақсимлаш муҳим ва долзарб ҳисобланади.

Маълум транспорт турида ташиш ишини тартибга солувчи ва такомиллаштирувчи амалдаги умумий кодекс ва низомлар билан бир қаторда ҳар бир аниқ ҳолда ҳам ташиш шартномаси тузилади. Бу ҳужжатда юк ташувчи айтилган юкни белгиланган муддатда берилган манзилгача ташиб бериш, жўнатувчи эса белгиланган тартибда юк ташувчи ишига ҳақ тўлаш мажбуриятларини оладилар.

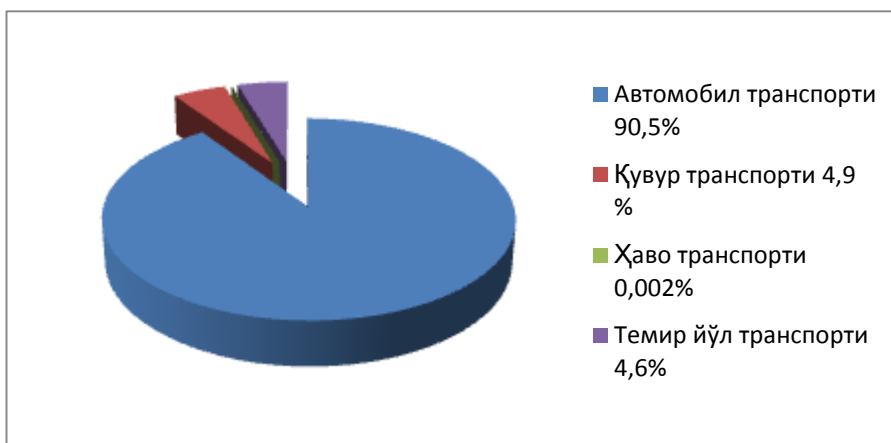
Ўзбекистон Республикасида транспорт тармоқларида юк ташишни такомиллаштирувчи қонун ҳужжатлари етишмайди ёки баъзилари умуман эскириб кетган. Валюта тизими, солиқ тизими божхона тизимлари такомиллашиб турган бир пайтда юк ташиш тизими учун уни такомиллаштирувчи қонун ҳужжатларни ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқдир.

Халқаро юкларни ташиш, транспорт тармоқларининг энг жадал ривожланаётган турларидан биридир. Бозор ислохотларини амалга ошириш йилларида транспортда юк ташиш ҳажми 15 баробарда зиёдрокқа ошди. Агар ҳар бир транспорт тармоғига тўғри келувчи ташилган юк ҳажмини фоизларда таҳлил қиладиган бўлсак, 2011 йилда Ўзбекистонда бу кўрсаткич темир йўл транспорт тармоғида 4.6% ни, ҳаво йўллари транспорт тармоғида 0.002% ни, автомобил транспорт тармоғида 90.7 %ни, қувур транспортида 4.7%ни ташкил этади. 2012 йилда эса бу кўрсаткич темир йўл транспорт

тармоғида 4.6% ни, ҳаво йўллари транспорт тармоғида 0.002% ни, автомобил транспорт тармоғида 90.5 %ни, қувур транспортида 4.9%ни ташкил этади.



3.2.1-расм. 2011-йилда транспорт тармоқларида юк ташиш ҳажми²⁰



3.2.1-расм 2012-йилда транспорт тармоқларида юк ташиш ҳажми²¹

Юк ташиш ҳажмини ва юк ташиш айланмаси аниқ рақамларда ва йиллар бўйича таҳлил қиладиган бўлсак, 2010 йилда жўнатилган юк ҳажми 1176,8 млн тоннани ташкил этган бўлса ушбу кўрсаткич 2011 йилда 1275,5 млн тоннани ташкил қилади, бу дегани 2011 йилда 2010 йилга нисбатан юк жўнатиш ҳажми 8,4 % ошганлигини билдиради. Юк айланмаси эса

²⁰ www.stat.uz маълумотлари

²¹ www.stat.uz маълумотлари

2011 йилда 2010 йилга нисбатан 4% ошганлигини гувоҳи бўламиз. (3.2.2-жадвал) Агар ҳар бир тармоқ бўйича бу кўрсаткичларни таҳлил қиладиган бўлсак, автомобил транспортининг салмоғи жуда катта ўринни эгаллайди. 2010 йилда жўнатилган юк ҳажми 1066,1 млн. тоннани, 2011 йилда эса бу кўрсаткич 1156,4 млн тоннани ташкил этади, бу дегани темир йўл транспорти ва қувур йўллари орқали жўнатилган юк ҳажмидан 20 баробардан кўпроқ бўлиши фикримизнинг яққол исботидир.

3.2.2-жадвал

ЮК ТАШИШ²²
Юк ташиш ва юк ташиш айланмаси

	2008 й.	2009 й.	2010 й.	2011 й.
Жўнатилган юк, млн. тонна	950,4	1078,0	1176,8	1275,5
шу жумладан транспорт орқали:				
темир йўл	62,8	65,6	56,9	59,2
Автомобиль	811,2	959,3	1066,1	1156,4
қувур йўллари	76,4	53,0	53,7	59,9
ҳаво, минг тонна	6,0	15,9	29,5	30,7
Юк айланмаси, млн. т-км	83,8	77,8	75,8	78,8
шу жумладан транспорт орқали:				
темир йўл	23,4	24,2	22,3	22,5
Автомобиль	21,0	23,2	24,5	26,1
қувур йўллари	39,3	30,3	28,9	30,1
ҳаво, минг тонна	84,0	102,9	168,0	162,5

Агар ҳаво транспорти кўрсаткичларига эътибор берсак бу кўрсаткич йиллар мобайнида ошиб бориш тенденциясига эга, лекин бошқа тармоқларга нисбатан анча пастлигини ифодалаб турибди. Ҳаво транспорт тизимида юк ташиш самарадорлигини ошириш учун қуйидаги омилларга эътибор бериш керак:

- Эркин иқтисодий зоналарни ташкил қилиш ва кўпайтириш;
- Божхона тизимидаги имтиёзларни қўллаб қувватлаш;

²² www.stat.uz маълумотлари

- Солиққа тортиш бўйича имтёзлар бериш;
- Турли авиакомпаниялар билан узоқ муддатга шартномалар тузиш;
- Чет эл инвестицияларини кенг жалб қилиш.

Бу омиллар нафақат ҳаво транспорти балки барча транспорт тармоқларида юк ташишнинг самарадорлигини оширишда дастурамал бўлиб хизмат қилади.

Самарали ва бозор талабларига мўлжалланган транспорт хизматларининг янги тизимини яратишни таъминловчи ва юк ташишнинг самарадорлигини оширувчи асосий шарт-шароитларга қуйидагиларни киритиш мумкин:

- Мултимодал транспорт учун махсус мустақил ташкилот мувофиқлаштирилган логистик юк ташиш операторини ташкил қилиш;
- Лойиҳалаш ва терминалларни барпо қилиш, махсус транспорт жиҳозлари ҳамда юкларни етказишнинг янгича қайта юкловсиз технологиясини ҳам қамраб олган транспорт инфратузилмасини ривожлантириш;
- Мултимодал юк ташиш бозорида бошқарув ва маркетинг ахборот тизимларини лойиҳалаштириш ва яратиш;
- Мултимодал транспорт, шу жумладан хавфсизлик стандартлари, ишончилилик ва транспорт хизматлари сифати, мувофиқлашган қайта юкашларнинг икки ёқлама шартномаларини шакллантириш замирида, ҳуқуқий ҳужжатларни расмийлаштириш учун қонунчиликни шакллантириш.

Учинчи боб бўйича хулосалар.

Учинчи боб тадқиқотлари асосида қуйидаги хулосаларни қилиш мумкин:

1. Иқтисодиётни барқарор ривожланишини сақлаб қолишда транспорт тармоқлари ва коммуникацияларнинг ҳудудлар бўйича ривожланишига эришиш ўта долзарб масала бўлиб қолади.
2. Юк ташишни амалга оширишда транспорт турини танлаш муҳим рол ўйнайди. Юк ташувчини танлашда эса, махсус ишлаб чиқилган, кўрсаткичларнинг мезонлар тизимига асосланиши керак.
3. Ҳаво транспорт тизимида юк ташиш самарадорлигини ошириш учун қуйидаги омилларга эътибор бериш керак:
 - Эркин иқтисодий зоналарни ташкил қилиш ва кўпайтириш;
 - Божхона тизимидаги имтиёзларни қўллаб қувватлаш;
 - Солиққа тортиш бўйича имтёзлар бериш;
 - Турли авиакомпаниялар билан узоқ муддатга шартномалар тузиш;
 - Чет эл инвестицияларини кенг жалб қилиш.

ХУЛОСА

Тадқиқотни бажариш жараёнида транспорт тармоқлари ва коммуникацияларни ривожлантиришнинг устувор йўналишларини ўрганиш бўйича қуйидаги принциплар хулосалар олинди.

1. Транспорт - иқтисодий моддий базасининг асосий бўғинларидан бири ҳисобланиб, иқтисодийнинг нормал фаолиятини таъминлайди, ижтимоий ишлаб чиқариш кучларини хомашё ресурслари ва ҳудудий истеъмолга мос равишда жойлашувига имкон яратади.

2. Иқтисодийнинг бошқа тармоқларида бўлгани каби транспортда ҳам нархлар тизими ҳаққоний эмаслиги, меҳнат манфаатдорлигининг талаб даражасига тўғри келмаслиги, ташкил этишдаги камчиликлар транспорт иши самарадорлигини кескин пасайтириб юборади. Мазкур сектор олдида ана шундай муаммоларни ҳал қилиш вазифаси турибди.

3. Транспорт тармоқларида юк ташишларнинг ҳар хил вариантлари учун фойда ва харажатларни солиштириб, иқтисодий тадқиқот ўтказиш зарур. Бу тадқиқотлар мулоқотлар учун объектив базани ва узоқ келажакка ҳаракатни барпо қилади.

4. Иқтисодийда мижозлар талабини қондириш учун турли хилдаги транспорт хизмати кўрсатиш зарур. Ҳар бир хизмат турига нархлар турлича бўлиши керак. Ундан ташқари иқтисодий ўзгаришларни бошидан кечираётган мамлакатлар учун ҳам, Ўзбекистондаги каби, ўзгартиришлар тез ва ўз вақтида киритилиши керак. Харажатларга ўзгартириш киритилса асосий фондлардан фойдаланиш даражаси пасаяди, капитал маблағлар ва транспорт турлари ўртасида ресурсларнинг тақсимланиши ўзгариши кутилади. Раҳбарият нархлар ошишини тартибга солувчи самарали механизмни ишлаб чиқиши ва у ҳақиқий таннархга асосланиши керак.

5. Тармоқ учун рағбатлантириш тизимини ишлаб чиқиш, хусусан; нархлар транспорт ва техник хизмат кўрсатиш турларига мос келиши керак; солиқ ва йигимлар ҳаққоний мезонларга асосланиши керак. Рағбатлантириш тизимидаги ўзгаришлар инструкция, ечим қабул қилиш ва ҳоказолар билан мос келиши керак.

6. Ҳукумат автомобил транспорти соҳасида рақобат бозорини яратишга ҳаракат қилиш керак. Бир неча ўнлаб амалий мустақил ва бообру транспорт корхоналари мавжуд, лекин улар давлат мулкидир. Янги хусусий транспорт корхоналари яратилиши керак.

7. Ҳукумат давлат қарамоғидаги корхоналар ўртасидаги муносабатларни ривожлантиришга эътиборни кучайтириш керак. Тижорат ва ўз-ўзини қопловчи тамойилда ишловчи барча корхоналар алоҳида (мухтор) бўлишлари керак. Кўпчилиги давлат мулки бўлсада, хусусий корхона мақомини олишлари лозим. Баъзи корхоналар учун объектив сабаблар кучда қолади, масалан, темир йўл ва аэропортлар шунингдек, қатор йирик компаниялар учун. Авиация раҳбарлари "ишлаб чиқариш" ёки "шартномали" режаларни ишлаб чиқишлари керак, бу режада молиявий ва тезкор режалар келтирилиши лозим, шунингдек, тарифни қайта кўриб чиқиш механизми таклиф этилади. Бу компанияларга доимий давлат органлари назоратида мустақил ҳаракат қилиш имконини беради.

8. Транспорт соҳасидаги илмий тадқиқотларни моддий ва маънавий қўллаш керак.

9. Транспорт соҳасидаги Илмий- изланишларда қуйидаги масалаларни амалга ошириш керак: Худудий транспорт тизими моделларини шакллантириш; Транспорт объектларинининг логистик тизими учун ягона ахборот ҳудудини яратиш; Транспорт тармоқлари фаолиятини такомиллаштиришда ахборот технологияларидан самарали фойдаланиш; Ташиш жараёнида шаклланадиган сифат омилларини аниқлаш;

10. Логистика тушунчаси кўпгина ишбилармон ва менджерлар учун янгилик. Ўзбекистонда малакали мутахассислар талаб даражасида етишмайди, логистика соҳасида менджерлар, ишбилармонлар кам, бу эса логистиканинг моҳиятини тушунишни қийинлаштиради.

11. Миллий қонунчилик халқаро қонунчиликда, халқаро савдо соҳасида, ҳаракат, халқаро ташиш, миллий ташиш ва ички ташиш шунингдек, аралаш ташиш масалаларида ҳали етарлича ўзаро мослаштирилмаган. Товарлар ҳаракатини тўсиб туришга олиб келадиган омиллар, оқибатида логистик занжирнинг узоқ муддатда узилишига олиб келади ва у маълум вақтгача чўзилиши мумкин. Шу сабабли корхона раҳбарлари ва ходимлари ўз мақсадларини амалга оширишларида логистикани тадбиқ этишда ишончсизликка олиб келиши мумкин.

Ҳозирги кунда умуммеърий ҳужжатлар, конвенциялар йўқ ёки етишмайди. Шулардан келиб чиқиб қонун чиқарувчи органлар халқаро ҳуқуққа асосланган қонунларни меъёрий далолатномаларни ишлаб чиқишлари лозим. Бу ҳужжатлар бизнесни ривожлантиришга ёрдам бериши, қаттиқ чегараланган доирага солмаслиги ва тўсиқлардан ҳоли бўлишини таъминлаши керак.

12. Ўзбекистон Республикасида транспорт тармоқларида юк ташишни такомиллаштирувчи қонун ҳужжатлари етишмайди ёки баъзилари умуман эскириб кетган. Валюта тизими, солиқ тизими божхона тизимлари такомиллашиб турган бир пайтда юк ташиш тизими учун уни такомиллаштирувчи қонун ҳужжатларни ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқдир.

13. Самарали ва бозор талабларига мўлжалланган транспорт хизматларининг янги тизимини яратишни таъминловчи ва юк ташишнинг самарадорлигини оширувчи асосий шарт-шароитларга қуйидагиларни киритиш мумкин:

- Мултимодал транспорт учун махсус мустақил ташкилот мувофиқлаштирилган логистик юк ташиш операторини ташкил қилиш;
- Лойиҳалаш ва терминалларни барпо қилиш, махсус транспорт жихозлари ҳамда юкларни етказишнинг янгича қайта юкловсиз технологиясини ҳам қамраб олган транспорт инфратузилмасини ривожлантириш;
- Мултимодал юк ташиш бозорида бошқарув ва маркетинг ахборот тизимларини лойиҳалаштириш ва яратиш;
- Мултимодал транспортда жадвал бўйича юк ташишни шакллантириш ва амалиётга жорий қилиш;
- Мултимодал транспорт, шу жумладан хавфсизлик стандартлари, ишончлилик ва транспорт хизматлари сифати, мувофиқлашган қайта юклашларнинг икки ёқлама шартномаларини шакллантириш замирида, ҳуқуқий ҳужжатларни расмийлаштириш учун қонунчиликни шакллантириш.

Диссертация ишидан олинган илмий хулосалар, тавсиялар Ўзбекистон Республикасида транспорт тармоқлари ва коммуникация соҳасида фаолият кўрсатаётган корхоналар томонидан эътиборга олинса, уларнинг ўз вазифаларини самарали бажаришига хизмат қилади.

АДАБИЁТЛАР РЎЙЎАТИ

1. Ўзбекистон Республикаси Конституцияси. — Т.: Ўзбекистон, 2003.
2. Каримов И.А. 2012 йилда мамлакатимизни ижтимоий-иқтисодий ривожлантириш якунлари ҳамда 2013 йилга мўлжалланган иқтисодий дастурнинг энг муҳим устувор йўналишларига бағишланган Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги маъруза. “Халқ сўзи” 2013й 19 январь.
3. Каримов И.А.. 2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади. Т.: Ўзбекистон, 2012.
4. Каримов И.А. Янгиланиш ва барқарор тараққиёт йўлидан янада изчил ҳаракат қилиш, ҳалкимиз учун фаровон турмуш шароити яратиш - асосий вазифамиздир - Халқ сўзи, 2007 йил, 13 феврал. 31-сон.
5. Каримов И.А. Эришган ютуқларни мустаҳкамлаб янги марралар сари изчил ҳаракат қилишимиз лозим. //Халқ сўзи газетаси, 2006 йил 11 феврал.
6. Каримов И.А. Бизнинг бош мақсадимиз - жамиятни демократлаштириш ва янгилаш, мустаҳкамлаш, модернизация ва ислоҳ этишдир. - Т.: Ўзбекистон, 2005.
7. Каримов И.А. Ўзбекистон демократик тараққиётининг янги босқичида. -Т.:Ўзбекистон.2005.
8. Каримов И.А. Янгича фикрлаш ва ишлаш давр талаби. - Т.: Ўзбекистон, 2003.
9. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ислон Каримовнинг 2011 йилнинг асосий якунлари ва 2012 йилда Ўзбекистонни ижтимоий-иқтисодий ривожлантиришнинг устувор йўналишларига бағишланган Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисидаги “2012 йил Ватанимиз тараққиётини янги босқичга кўтарадиган йил бўлади” мавзусидаги маърузасини ўрганиш бўйича ўқув қўлланма, Тошкент 2012.

10. Ўзбекистон Республикаси иқтисодий-ижтимоий тараққиётининг мустақиллик йилларидаги (1990-2010 йиллар) асосий тенденция ва кўрсаткичлари ҳамда 2011-2015 йилларга мўлжалланган прогнозлари: статистик тўплам. – Т.: “Ўзбекистон”, 2011.
11. Алимов А. Внешнеэкономическая деятельность Республики Узбекистан. Т.: Узбекистан, 2002 г.
12. Чудаков А.Д. Логистика. Учебник. М.: ООО «Издательство РДЛ», 2005г
13. Международные транспортные организации. Под общей редакцией В.В.Серебрякова. Москва, «Транспорт», 2004г. Новое издание.
14. Багиев Г.Л., Тарасевич В.М., Анн. Х. Маркетинг: Учебник для вузов. 3-е изд./Под. общ. рад. Г.Л. Багиева - СПб: Питер, 2006, 736 с.
15. Николайчук В.Е. Логистика. Учебное пособие. Изд. Питер, Санкт-Петербург. 2004г
16. Банников А.И. Маркетинг. Учебник изд.: – Корус, 2006 – 217 с.
17. Бекмуродов А.Ш., Сатторов С, Тўраев Ж., Солиев Қ., Рўзиев С. Ўзбекистон иқтисодиёти либераллаштириш йилларида, кичик бизнес ва тадбиркорликни ривожланиши давр талаби. - Т.: ТДИУ, 2005, 3-қисм.
18. Свихунов В.Г. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности. Учеб. Пособие - М.: Экономист, 2004.-155 с.
19. Солдатенков В.В. Внешнеэкономическая деятельность как фактор экономической безопасности. Диссертация кандидата экономических наук, Москва, 2005.
20. Крюков В. и др. Проблемы модернизации трубопроводного транспорта. //Экономист.-2006.-№ 6.

21. Марченко В.М. Методологические аспекты управления транспортными процессами при организации перевозки грузов. //Российское предпринимательство.-2006.-№ 10.
22. Балдин А.В. Факторный и кластерный анализ основных показателей производственной деятельности предприятий транспортного комплекса. //Российское предпринимательство.-2006.-№ 1.
23. Орлов А. Железнодорожный транспорт: необходимость опережающего развития. //Экономист.-2006. № 5.
24. История Великого Шелкового пути. //Бизнес-Вестник Востока.-2007.- 31 мая.-№ 65.
25. Третья трасса Великого Шелкового пути – Степной путь проходил к северу от Средней Азии. //Бизнес-Вестник Востока.-2007.-10 апрел.
26. Storm over globalization // The Economist, November 27, 2011.
27. Time to make the case // Financial Times, December 2, 2010.
28. The real leap forward // The Economist, November 20, 2011.
29. Monitoring Environmental progress: a Report Work in progress. Washington, The World Bank – 2012, 82 p.
30. Дороги Шелкового пути //Бизнес-Вестник Востока.-2010.-март.-13 с.
31. Водные дороги Великого Шелкового пути. //Бизнес-Вестник Востока.- 2011.-май.-№ 27.
32. Рашидов.К.К. Халқаро кўламда йўловчи ва юк ташишнинг ҳуқуқий асослари.”Адабиёт “Тошкент .2004. 128 бет.
33. Саматов Ғ.А., Қориева Ё.К. Логистика. Услубий қўлланма. Т., 2005 йил.

34. Маҳмудов Н.М, Маджидов Ш.А. Инвестицияларни ташкил этиш ва молиялаштириш. Ўқув қўлланма. – Т.: ТДИУ, 2010.
35. Холияров Н.А. Совершенствование организации работы автомобильного транспорта при перевозке международных грузов. 2004.
36. Матчонов Х. Миллий иқтисодий эркинлаштириш шароитида транспорт хизматларини бошқаришни такомиллаштириш. Тошкент. 2004. Магистрлик диссертацияси.
37. Магомедова Д.А. Внешнеэкономическая деятельность региона и механизм ее регулирования. Диссертация кандидата экономических наук, Москва, 2005.
38. Ё.Қориева “ТИФ да транспорт таъминоти” фанидан ўқув-услубий мажмуа. “Иқтисодий таълимдаги ўқитиш технологияси” сериясидан. Т.: ТДИУ, 2008.
39. “Иқтисодий эркинлаштириш шароитида ташқи иқтисодий фаолиятни роли” мавзусидаги халқаро илмий-амалий анжумани материаллари. Т.: ТДИУ, 2005.
40. Маҳмудов Н. Ўзбекистон Республикаси ташқи иқтисодий фаолиятини ривожлантириш. //Бозор, пул ва кредит. -2006.№8.
41. Ё.К.Қориева. Глобаллашув жараёнида халқаро транспорт логистик тизими фаолиятининг самарадорлиги. Тошкент 2004 йил. Монография
42. Саматов Г.А., Қориева Ё.К., Пайзиев Б.Б. Рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишончлилиги. Тошкент. 2004.
43. Саматов Г.А., Акбаров И.Т., Қориева Ё.К. Халқаро юкларни ташишни оптималлаштириш. Тошкент. 2003й.
44. Ё.К.Қориева. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлаклардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Докторлик диссертацияси. Тошкент. 2004.

45. ”Ўзбекистон Иқтисодиёти” ахборот ва таҳлилий шарҳ. – Т.: 2007.

Интернет сайтлар:

www.gov.uz–Ўзбекистон Республикаси Давлат ҳокимияти портали

www.press-service.uz–Ўзбекистон Республикаси Президентининг Матбуот хизмати расмий сайти

www.mfer.uz–Ўзбекистон Республикаси Ташқи иқтисодий алоқалар, инвестиция ва савдо Вазирлигининг расмий сайти

www.omad.uz–Бизнес ривож учун ахборот портали

www.UzA.Uz–Ўзбекистон миллий ахборот агентлиги расмий сайти

www.review.uz – “Экономическое обозрение” журналининг расмий сайти

www.cer.uz – Иқтисодий тадқиқотлар Марказининг расмий сайти

www.uzreport.com – бизнес ахборотлари портали

www.eurasianews.com – ЕвроОсиё тадқиқотлар Марказининг расмий сайти

www.vip.lenta.ru – Интернет нашриёти

www.InternetNews.com – янгиликлар сервери