

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY TA’LIM, FAN VA
INNOVATSIYALAR VAZIRLIGI**

TOSHKENT DAVLAT IQTISODIYOT UNIVERSITETI



Q.A. Isayev

XALQARO TRANSPORT KORIDORLARI

(Darslik)

TOSHKENT – 2025

UO‘K :
KBK
E

Q.A. Isayev. Xalqaro transport koridorlari. (Darslik). – T.: “Innovatsion rivojlanish nashriyot-matbaa uyi” 2025, 335 bet.

ISBN:

Xalqaro transport koridorlari fanidan tayyorlangan darslik talabalarni nazariy bilimlar, amaliy ko‘nikmalar, zamonaviy xalqaro iqtisodiyot sharoitida ro‘y berayotgan o‘zgarish, hodisa va jarayonlarga uslubiy yondashuv hamda ularning ilmiy dunyo qarashini shakllantirish vazifalarini bajaradi.

Darslik 70411901 – “Jahon iqtisodiyoti” (mintaqa va faoliyat turlari bo‘yicha) va 70411102 – “Tashqi iqtisodiy faoliyat” (tarmoqlar va faoliyat turlari bo‘yicha) magistratura bosqichi talabalari va shu sohaga qiziquvchi mutaxassislar uchun mo‘ljallangan.

Учебник по предмету «Международные транспортные коридоры» способствует формированию у студентов теоретических знаний, практических навыков, методологических подходов к изменениям, явлениям и процессам, происходящим в современной международной экономике, а также расширению их научного мировоззрения.

Учебник предназначен для студентов магистратуры по направлениям 70411901 – «Мировая экономика» (по регионам и видам деятельности) и 70411102 – «Внешнеэкономическая деятельность» (по отраслям и видам деятельности), а также для специалистов, интересующихся данной областью.

The textbook on the subject “International Transport Corridors” is designed to develop students’ theoretical knowledge, practical skills, and methodological approaches to the changes, phenomena, and processes occurring in the modern international economy, while also broadening their scientific worldview.

This textbook is intended for master’s degree students specializing in 70411901 – “World Economy” (by regions and fields of activity) and 70411102 – “Foreign Economic Activity” (by industries and fields of activity), as well as for professionals interested in this field.

UO‘K:
KBK

Taqrizchilar:

Sh.A. Sharifxodjayev - Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti “Xalqaro iqtisodiyot” kafedrası professori.;

Muhammad.E.B. - Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti “Jahon iqtisodiyoti va xalqaro iqtisodiy munosabatlar” kafedrası dotsenti.

ISBN

Q.A. Isayev, 2025;
“Innovatsion rivojlanish nashriyot-matbaa uyi”, 2025.

MUNDARIJA

1-BOB. XALQARO TRANSPORT KORIDORLARI TUSHUNCHASI, MOHIYATI, TASNIFI VA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI.....	14
1.1. Xalqaro transport koridorlari tushunchasi va mohiyati	14
1.2. Xalqaro transport koridorlarining tasniflanishi	19
1.3. Xalqaro transport koridorlarining rivojlanish xususiyatlari	28
1.4. Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotidagi o‘rni	41
2-BOB. TRANSPORT LOGISTIKASI TIZIMLARINING TURLARI, AHAMIYATI VA HUQUQIY ASOSLARI	50
2.1. Logistik tizim va uning turlari	50
2.2. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati.....	57
2.3. Xalqaro transport koridorlari faoliyatining huquqiy asoslari	60
2.4. Tashqi savdo bojxona rejimlarining zamonaviy tendensiyalari	75
3-BOB. XALQARO MAGISTRALLAR, TEMIR YO‘LLAR VA JAMOAT YO‘LLARIDAN FOYDALANISHNI TASHKIL ETISH TIZIMI	89
3.1. Transport turlari, tashqi iqtisodiy faoliyatda ulardan foydalanish.....	89
3.2. Transport xarajatlari tahlili	113
3.3. Yuk jo‘natuv hujjatlarini tayyorlash: invoyslar, yuk xatlari, tir karnet, yuklarni yetkazib berishda nazorat kitobchasi.....	120
3.4. Tezkorlik va sifat, optimal narxlarda transport xizmatlarini tashkil etish masalalari	133
4-BOB. GLOBALLASHUV JARAYONIDA ENG QISQA VA XAVFSIZ KORIDORLARNI ANIQLASH VA ULARDAN FOYDALANISHNI TASHKILLASHTIRISH	141
4.1. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo‘nalishlarni aniqlash usullari	141
4.2. Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta‘minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari	145
4.3. Xalqaro transport koridorlaridan samarali foydalanishda sug‘urtalashning ahamiyati.....	148
4.4. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida optimal yo‘nalishlarni aniqlash imkoniyatlari.....	164

5-BOB. YEVROPA QIT'ASIDA TRANSPORT KORIDORLARINING RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI	170
5.1. Trans - Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) haqida umumiy tushuncha.....	170
5.2. Yevropaning to'qqizta asosiy tarmoq koridorlari tavsifi.....	187
5.3. Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklar	194
5.4. Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muammolar	200
6-BOB. AMERIKA QIT'ASIDA TRANSPORT KORIDORLARINING TASHKIL ETILISHI VA LOGISTIK YECHIMLARI	206
6.1. Amerika qit'asida transport koridorlari va mintaqaviy integratsiya.....	206
6.2. Pan-Amerika transport koridori va uning iqtisodiy ahamiyati	211
6.3. Shimoliy Amerika logistik tarmoqlari va transport koridorlari.....	217
6.4. Janubiy Amerikaning transport infratuzilmasi va savdo yo'laklari	220
7-BOB. OSIYO VA AFRIKA MAMLAKATLARI HUDUDIDA TRANSPORT KORIDORLARINING GEOGRAFIK JOYLASHUVI VA TASHKIL ETISH XUSUSIYATLARI.....	227
7.1. Osiyo va Afrika transport koridorlarining umumiy ko'rinishi	227
7.2. Osiyodagi asosiy transport koridorlari va ularning geografik joylashuvi	233
7.3. Afrikadagi transport koridorlari va infratuzilma loyihalari.....	236
7.4. Transport koridorlarini rivojlantirish va tashkil etishdagi muammolar va imkoniyatlar	245
8-BOB. MARKAZIY OSIYO VA YEVROOSIYO TRANSPORT KORIDORLARINING RIVOJLANISH TENDENSIYALARI	253
8.1. Markaziy Osiyo mamlakatlarining tranzit salohiyati va raqobatbardoshligi	253
8.2. Yevroosiyo makonidagi xalqaro transport koridorlari	271
8.3. Rivojlanish yo'lida duch kelinayotgan muammolar.....	276
8.4. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari.....	281
9-BOB. BMTNING XALQARO TRANSPORT BO'YICHA KELISHUVLARI, PAKTLARI HAMDA STANDARTLARI	287
9.1. BMTning xalqaro transport sohasidagi umumiy roli va funksiyalari	287

9.2. Birlashgan Millatlar Tashkilotining xalqaro transport bo'yicha kelishuvlari va paktlari.....	290
9.3. Xalqaro transport standartlari va reglamentlari	297
9.4. BMT tomonidan qabul qilingan kelishuvlarning milliy transport tizimiga ta'siri	300
10-BOB. O'ZBEKISTON VA JAHON MAMLAKATLARI TRANSPORT TIZIMLARINING INTEGRATSION RIVOJLANISHI VA HAMKORLIK YO'NALISHLARI	306
10.1. O'zbekiston transport tizimining umumiy ko'rinishi va rivojlanish bosqichlari.....	306
10.2. O'zbekiston transport koridorlari kengayishi doirasida Bir makon bir yo'l loyihasi amalga oshirishining zamonaviy tendensiyalari.....	312
10.3. Transport tizimlarini rivojlantirishda xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik.....	318
10.4. Integratsion rivojlanishning istiqbollari va strategik yo'nalishlari.....	323
FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI.....	332

ОГЛАВЛЕНИЕ

ГЛАВА 1. ПОНЯТИЕ, СУЩНОСТЬ, КЛАССИФИКАЦИЯ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ	14
1.1. Понятие и сущность международных транспортных коридоров	14
1.2. Классификация международных транспортных коридоров	19
1.3. Особенности развития международных транспортных коридоров ...	28
1.4. Роль международных транспортных коридоров в экономике страны.....	41
ГЛАВА 2. ТИПЫ, ЗНАЧЕНИЕ И ПРАВОВАЯ ОСНОВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ	50
2.1. Логистическая система и ее типы	50
2.2. Важность использования международных автомагистралей при грузоперевозках	57
2.3. Правовые основы функционирования международных транспортных коридоров.....	60
2.4. Современные тенденции в таможенных режимах внешней торговли.....	75
ГЛАВА 3. СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ, ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ	89
3.1. Виды транспорта, их использование во внешнеэкономической деятельности	89
3.2 . Анализ транспортных расходов	113
3.3 . Оформление товаросопроводительных документов: счета-фактуры, товарно-транспортные накладные, автомобильные книжки, буклеты контроля доставки грузов	120
3.4 . Вопросы организации транспортных услуг по скорости и качеству, оптимальным ценам.....	133
ГЛАВА 4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ КРАТЧАЙШИХ И БЕЗОПАСНЫХ КОРИДОРОВ В ПРОЦЕССЕ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ.....	141
4 .1 . Методы оптимизации международных транспортных коридоров и определения кратчайших маршрутов	141

4.2. Обеспечение безопасности транспортных путей и вопросы геополитической стабильности	145
4.3. Значение страхования в эффективном использовании международных транспортных коридоров	148
4.4. Возможности определения оптимальных направлений с использованием цифровых технологий и инноваций.....	164
ГЛАВА 5. ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЕВРОПЕЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ.....	170
5.1. Общее понимание Трансьевропейской транспортной сети (TEN-T).....	170
5.2. Описание девяти основных европейских сетевых коридоров	187
5.3. Агентства, управляющие и финансирующие европейские транспортные коридоры	194
5.4. Проблемы, препятствующие развитию европейских транспортных коридоров	200
ГЛАВА 6. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В АМЕРИКЕ.....	206
6.1. Транспортные коридоры и региональная интеграция в Америке ...	206
6.2. Панамериканский транспортный коридор и его экономическое значение	211
6.3. Североамериканские логистические сети и транспортные коридоры.....	217
6.4. Транспортная инфраструктура и торговые пути Южной Америки .	220
ГЛАВА 7. ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В АЗИИ И АФРИКЕ	227
7.1. Обзор азиатских и африканских транспортных коридоров	227
7.2. Основные транспортные коридоры Азии и их географическое положение	233
7.3. Транспортные коридоры и инфраструктурные проекты в Африке .	236
7.4. Проблемы и возможности развития и организации транспортных коридоров.....	245

ГЛАВА 8. ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИХ И ЕВРАЗИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ	253
8.1. Транзитный потенциал и конкурентоспособность стран Центральной Азии	253
8.2. Международные транспортные коридоры на евразийском пространстве	271
8.3. Проблемы, возникающие на пути развития.....	276
8.4. Возможности развития транспортных коридоров в Центральной Азии и Евразии	281
ГЛАВА 9. СОГЛАШЕНИЯ, ПАКТЫ И СТАНДАРТЫ ООН ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ.....	287
9.1. Общая роль и функции ООН в области международного транспорта.....	287
9.2. Соглашения и пакты ООН о международных перевозках.....	290
9.3. Международные транспортные стандарты и правила	297
9.4. Влияние соглашений ООН на национальную транспортную систему.....	300
ГЛАВА 10. ИНТЕГРАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ УЗБЕКИСТАНА И СТРАН МИРА И НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА.....	306
10.1. Обзор и этапы развития транспортной системы Узбекистана.....	306
10.2. Современные тенденции реализации проекта «Один пояс, один путь» в рамках расширения транспортных коридоров в Узбекистане	312
10.3. Сотрудничество с международными организациями в развитии транспортных систем.....	318
10.4. Перспективы и стратегические направления комплексного развития.....	323
ЛИТЕРАТУРЫ.....	332

CONTENTS

CHAPTER 1. CONCEPT, ESSENCE, CLASSIFICATION AND FEATURES OF DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS	14
1.1. Concept and essence of international transport corridors.....	14
1.2. Classification of international transport corridors	19
1.3. Features of the development of international transport corridors.....	28
1.4. The role of international transport corridors in the country's economy ...	41
CHAPTER 2. TYPES, MEANING AND LEGAL BASIS OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS	50
2.1. Logistics system and its types.....	50
2.2. The Importance of Using International Highways in Freight Transport...	57
2.3. Legal basis for the functioning of international transport corridors.....	60
2.4. Modern trends in customs regimes of foreign trade	75
CHAPTER 3. SYSTEM OF ORGANIZING THE USE OF INTERNATIONAL ROADS, RAILWAYS AND PUBLIC ROADS	89
3.1. Types of transport, their use in foreign economic activity.....	89
3.2 . Analysis of transport costs.....	113
3.3 . Preparation of accompanying documents: invoices, consignment notes, vehicle books, cargo delivery control booklets	120
3.4 . Issues of organizing transport services in terms of speed and quality, optimal prices.....	133
CHAPTER 4. DETERMINING THE SHORTEST AND SAFE CORRIDORS IN THE PROCESS OF GLOBALIZATION AND ORGANIZING THEIR USE	141
4 .1 . Methods for optimizing international transport corridors and determining the shortest routes	141
4.2. Ensuring the security of transport routes and issues of geopolitical stability.....	145
4.3. The Importance of Insurance in the Efficient Use of International Transport Corridors	148
4.4. Opportunities to identify optimal directions using digital technologies and innovations	164

CHAPTER 5. FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDORS ON THE EUROPEAN CONTINENT.....	170
5.1 General understanding of the Trans-European Transport Network (TEN-T).....	170
5.2 Description of the nine main European network corridors	187
5.3. Agencies managing and funding European transport corridors	194
5.4. Problems hindering the development of European transport corridors ..	200
CHAPTER 6. ORGANIZING TRANSPORT CORRIDORS AND LOGISTICS SOLUTIONS IN AMERICA.....	206
6.1. Transport Corridors and Regional Integration in America.....	206
6.2. The Pan-American Transport Corridor and its Economic Importance ...	211
6.3. North American Logistics Networks and Transportation Corridors	217
6.4. Transport infrastructure and trade routes of South America	220
CHAPTER 7. GEOGRAPHICAL POSITION AND ORGANIZATIONAL FEATURES OF TRANSPORT CORRIDORS IN ASIA AND AFRICA.....	227
7.1. Overview of Asian and African Transport Corridors.....	227
7.2. The main transport corridors of Asia and their geographical location....	233
7.3. Transport corridors and infrastructure projects in Africa.....	236
7.4. Problems and opportunities for the development and organization of transport corridors	245
CHAPTER 8. DEVELOPMENT TRENDS OF CENTRAL ASIAN AND EURASIAN TRANSPORT CORRIDORS	253
8.1. Transit potential and competitiveness of Central Asian countries	253
8.2. International transport corridors in the Eurasian space	271
8.3. Problems arising on the path of development	276
8.4. Possibilities for the Development of Transport Corridors in Central Asia and Eurasia.....	281
CHAPTER 9. UN AGREEMENTS, COVENANTS AND STANDARDS ON INTERNATIONAL TRANSPORT	287
9.1 . General role and functions of the United Nations in the field of international transport	287
9 .2 . UN agreements and pacts on international transport.....	290

9.3. International transport standards and regulations.....	297
9.4. Impact of UN agreements on the national transport system.....	300
CHAPTER 10. INTEGRATION DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEMS OF UZBEKISTAN AND COUNTRIES OF THE WORLD AND DIRECTIONS OF COOPERATION	306
10.1. Review and stages of development of the transport system of Uzbekistan.....	306
10.2. Current trends in the implementation of the “One Belt, One Road” project within the framework of the expansion of transport corridors in Uzbekistan.....	312
10.3. Cooperation with international organizations in the development of transport systems.....	318
10.4. Prospects and strategic directions of integrated development.....	323
REFERENCES.....	332

MUQADDIMA

Jahon amaliyotida transport tizimini rivojlantirishga qaratilgan maxsus tadqiqot markazlari tashkil etilgan va ushbu yo‘nalishdagi muammolarning ilmiy yechimini topishga bag‘ishlangan maqsadli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Jumladan, dengizga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyati bo‘lmagan davlatlar uchun muqobil bo‘lgan arzon va qisqa transport koridorlarini yaratish, multimodal transport koridorlaridan foydalanishni rivojlantirish, zamonaviy va qulay transport-logistika xizmatlarini joriy etish, tovar tannarxida transport xarajatlarini qisqartirish kabi masalalarga keng ilmiy doiralar tomonidan alohida e‘tibor qaratilmoqda.

Ushbu kitobda Yevropa va Amerika qit‘asidagi transport koridorlari va Osiyo va Afrika mamlakatlari hududida transport koridorlarining geografik joylashuvi, shuningdek ular orqali yuzaga keladigan iqtisodiy aloqalar va o‘zgarishlar dinamikasi yaxlit tizim sifatida tadqiq qilinib, «Xalqaro transport koridorlari» fani ostida birlashtirildi. Qo‘lingizdagi darslik matematik formulalar, chizmalar va keyslar asosida transport koridorlarining rivojlanish tendensiyalari hamda xalqaro savdo munosabatlari to‘g‘risidagi nazariy va amaliy bilimlarni chuqurlashtirishga ko‘mak beradi.

Mazkur darslikdagi nazariyalar mohiyatini chuqurroq anglab yetish uchun o‘quvchidan xalqaro iqtisodiyot, geografiya va logistika fanlaridan dastlabki bilimlarga ega bo‘lish talab etiladi. Darslikda aks etgan nazariy-amaliy tushuncha va xalqaro transport koridorlariga oid masalalar mavzular kesimida statistik tahlillar orqali talqin etilgan.

Darslik “Jahon iqtisodiyoti va xalqaro iqtisodiy munosabatlar” yo‘nalishi bo‘yicha magistratura bosqichida tahsil olayotgan, tayanch iqtisodiy bilim va ko‘nikmalarga ega bo‘lgan, kelajakda xalqaro transportga oid tashkilot va kompaniyalarda faoliyat olib borishni rejalashtirganlar, shuningdek, xalqaro transport sohasida ilmiy-tadqiqot ishlari bilan shug‘ullanayotganlar uchun ham foydali bo‘lishini hisobga olib tayyorlangan. Har bir bobdan o‘rin olgan masalalar mantiqiy ketma-ketlikda, sodda tushuntirishlar hamda grafiklar orqali talqin etilgan.

Shu bilan birga, materiallarni mustahkamlash maqsadida boblar va paragraflarning mazmunidan kelib chiqib, keyslar, masala va misollar ham o‘rin olgan.

Mavzularni yoritilishidagi mazkur usul va yondashuvlar kitobxonga har bir bob bo‘yicha nazariy bilimlarini amaliy ko‘nikmalar bilan boyitishga xizmat qiladi. Shuningdek, darslik xalqaro savdo, xalqaro magistrallar, temir yo‘llar va jamoat yo‘llaridan foydalanishni tashkil etish tizimi bo‘yicha qo‘shimcha bilim hosil qilmoqchi bo‘lgan, mustaqil ta‘lim bilan muntazam shug‘ullanib kelayotgan o‘quvchilarga ham mo‘ljallangan bo‘lib, mavzular izohi soddadan murakkablikka, xususiylikdan umumiylikka qarab shakllantirilgan.

Yuqoridagi holatlarni inobatga olgan holda, tayyorlangan mazkur darslik siz, aziz talaba-yoshlar va izlanuvchilar uchun xalqaro transport koridorlarida uchraydigan ziddiyatli muammo va masalalarni yechishga, ularning tub mohiyatini anglab yetishga ko‘mak beradi, degan umiddamiz.

Shuni alohida ta‘kidlash lozimki, darslikda uchragan xatoliklar, ayrim tushuncha va kategoriyalarning asl mohiyati siz o‘ylagandek ravon bayon etilmagan bo‘lsa, muallif tomonidan yo‘l qo‘yilgan kamchilik sifatida baholab, uni quyidagi manzilga jo‘natishingizni iltimos qilamiz: **qobiliy.isaev@gmail.com**. Siz o‘quvchilar tomonidan bildirilgan taklif va tavsiyalar kitobning keyingi nashrlarini tayyorlashda xizmat qiladi, degan umiddamiz.

Muallif mazkur darslikning dunyo yuzini ko‘rishida yaqindan ko‘maklashgan, jumladan, materiallarni yig‘ish va texnik ishlarni bajarishda ishtirok etgan talabalarga, qimmatli vaqtini ayamadan zaruriy taklif va tavsiyalarini bergan barcha ustozlarga, taqrizchilarga o‘zining samimiy minnatdorchiligini bildiradi.

1-BOB. XALQARO TRANSPORT KORIDORLARI TUSHUNCHASI, MOHIYATI, TASNIFI VA RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI

- 1.1. Xalqaro transport koridorlari tushunchasi va mohiyati
- 1.2. Xalqaro transport koridorlarining tasniflanishi
- 1.3. Xalqaro transport koridorlarining rivojlanish xususiyatlari
- 1.4. Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotidagi o‘rni

1.1. Xalqaro transport koridorlari tushunchasi va mohiyati

Insonlar, tovarlar va ma’lumotlar oqimi kishilik jamiyatining ajralmas tarkibiy qismi bo‘lib kelgan. Doimiy iqtisodiy aloqalar esa ushbu mobillik(harakatchanlik)ni yanada oshirdi va foydalanish imkoniyatlarini yuqori darajalarga olib keldi. Garchi bunday rivojlanishlarning boshlanishi buyuk geografik kashfiyotlar va sanoat inqilobi davrlariga borib taqalsada, XX asrning 2-yarmidagi savdoning erkinlashtirilishi, iqtisodiy bloklarning paydo bo‘lishi, mehnat resurslari va boshqa iqtisodiy resurslardagi nisbiy afzallikdan oqilona foydalanilishi sababli yanada tezlashdi. Bunday holat yo‘lovchilar, tovarlar va axborot oqimini boshqarish, qo‘llab quvvatlash va rivojlantirishdagi bir qancha muammolarni keltirib chiqarishiga qaramasdan, insonlar va shu qatorda milliy iqtisodiyotlar ham o‘zlarining transport tizimlarining “quli”ga aylanishdi. Bir tomondan insonlar qisqa vaqtda uzoq masofalarni bosib o‘tishni, o‘zlari uchun yangiliklarni kashf etishni, ijtimoiy aloqalarni kuchaytirishni istar ekan, boshqa tomondan mamlakatlar va korxonalar o‘zlarining energiya, arzon ishchi kuchi, qulay va katta bozorlarga bo‘lgan talablarini qondirilishini, jahon iqtisodiyotining bir qismi bo‘lishni istar ekan, bulaning yechimi aynan transport tizimining doimiy ravishda rivojlantirilishi va standartlashtirilishiga borib taqaladi.

Xalqaro transport koridorlarini shakllantirish va rivojlantirishning falsafiy-nazariy va amaliy shartlari chuqur tarixiy ildizlarga borib taqaladi. Hatto qadimgi davrlarda ham, o‘rta asrlarda ham transport savdo-iqtisodiy koridorlari shakllangan bo‘lib, ular yuk va yo‘lovchi oqimlarining keng konsentratsiyasi, ijtimoiy-iqtisodiy

munosabatlarning chastotasi hamda birlashgan davlatlar va qit'alarining o'zaro bog'liqligi bilan ajralib turardi. Tarixda mintaqalararo savdo yo'llari ko'plab uchraydi. Xususan, mashhur tarixiy savdo yo'llaridan biri Sharqiy Osiyo va O'rta yer dengizi mamlakatlarini bog'lagan Buyuk Ipak yo'lidir. Xitoylik olim Hansen V. takidlaganidek, "Bu kabi yo'llar qatoriga Hindiston, Ziravorlar orollari va Sharqiy Afrikadan O'rta yer dengizigacha bo'lgan "Ziravorlar yo'li"; "Yantar yo'li"—Boltiq bo'yidan O'rta yer dengizigacha; "Tuz yo'li"—Salariya portidan Adriatika dengizi sohilidagi Truetn lagerigacha kabi yo'llarini misol keltirishimiz mumkin".¹ Albatta, mazkur qarashlar qadimgi xalqlarning madaniy, ijtimoiy-iqtisodiy aloqalari haqidagi qiziqarli tarixiy haqiqatlarni ochishga xizmat qiladi. Tarixiy savdo-iqtisodiy yo'laklarning har biri amaliyotga yo'naltirilgan siyosiy-iqtisodiy va ijtimoiy-madaniy asoslash va konsentratsiyalangan maqsadli oqimni ta'minlovchi transport kommunikasiyalari tarmog'i bo'lib, uning doirasida iqtisodiy resurslar, foydali qazilmalar va tabiiy resurslar, fan va texnika yutuqlari, bilim va texnologiya, madaniyatlarning xalqaro transchegaraviy almashinuvi amalga oshiriladi.

Jahon transport koridorlari deganda alohida geografik hududlar o'rtasida muhim xalqaro yuk va yo'lovchi tashishni ta'minlovchi milliy yoki xalqaro transport tizimining bir qismi tushuniladi, shuningdek, ushbu yo'nalishda harakatlanuvchi barcha transport turlarining harakatlanuvchi tarkibi va statsionar qurilmalari, bundan tashqari, ushbu trafikni amalga oshirish uchun texnologik, tashkiliy va huquqiy shartlar majmui ham ushbu transport koridorlarining tarkibiga kiradi.

Koridorlar konsepsiyasi iqtisodiy rivojlanishda muhim rol o'ynaydi, chunki iqtisodiyotlar samarali va barqaror logistika tizimlari bilan qo'llab-quvvatlanishi kerak. Ko'pincha turli mamlakatlarda boshlang'ich va boradigan nuqtalar o'rtasida tezkor yo'laklarni yaratish rivojlanish konsepsiyasi sifatida foydalaniladi. U savdo

¹ Hansen V. The Silk Road: A New History: [англ.]. — Oxford University Press, 2012. — 320 p.

va transportni osonlashtirish va ulanishni oshirish uchun konsepsiya sifatida ishlatiladi.

Zamonaviy mutaxassislarning talqiniga ko'ra, "Bugungi kunda "transport koridori" tushunchasi ma'lum bir yo'nalish bo'ylab harakatlanish uchun havo, quruqlik yoki dengiz yo'li sifatida talqin qilinadi va tranzit tashish zarurati kabi majburiy komponent bundan mustasno". "Transport koridori tushunchasi tranzitga qaraganda kengroq va har bir transport koridori ham tranzit emas, chunki u orqali nafaqat tranzit yuklar, balki ichki va tashqi savdo yo'llari ham olib o'tilishi mumkin"². A.S. Zinevich ilmiy qarashlarida transport koridorlariga imkon qadar kengroq yondashishga harakat qilgan. Ko'rinib turibdiki, "transport koridori" tushunchasiga xalqaro terminologik jihatdan sezilarli ta'sir ko'rsatadi va rus terminologiyasida esa bu tushuncha "yo'l", "yo'lak" ma'nolarini anglatadi. Shuni ta'kidlash kerakki, "hozirgi vaqtda Yevropa Ittifoqining ko'plab hujjatlarida "transport koridori" tushunchasi "transport o'qi" bilan almashtirilmoqda va ba'zi hollarda "multimodal marshrut" logistik atamasi qo'llaniladi". Yu.A. Sherbanin zamonaviy transport koridorlarining asosiy vazifalarini ancha chuqur tahlil etgan olimlardan biri sanaladi. Shunga ko'ra, ushbu konsepsiyani siyosiy, iqtisodiy, moliyaviy, texnik va huquqiy ma'nolarda birlashtirish mahalliy iqtisodiy fan va amaliyot uchun juda muhim bo'lib ko'rinadi va kelajakda mintaqaviy iqtisodiyotning texnik, transport va iqtisodiy imkoniyatlaridan kelib chiqqan holda amalga oshiriladi. Ushbu sohani moliyalashtirishga va yagona siyosiy-huquqiy sohada harakat qilgan holda transport koridorini yaratish imkon beradi.

V.A. Dergachevning ta'rifiga ko'ra, "mintaqaviy transport koridorlari umumiy foydalaniladigan transport(temir yo'l, avtomobil, dengiz, havo, quvur liniyasi) va telekommunikatsiyalarning asosiy yo'nalishlari bo'yicha konsentratsiya deb tushuntiradi". O.V.Vnukova va V.A.Nikiforovlar tomonidan berilgan ta'rifga ko'ra, "transport koridorlari tegishli infratuzilmaga ega bo'lgan, ko'proq

² Hansen V. The Silk Road: A New History: [англ.]. — Oxford University Press, 2012. — 13-26 p.

konsentratsiyali yo‘nalishlarda xalqaro tashishlarda tashishni ta’minlaydigan turli xil transport turlarining asosiy transport kommunikatsiyalari to‘plami - deb ta’rif berib o‘tadi”³.

Transport koridorlari vazifasi va xarakteriga ko‘ra keng maqsadlarga mo‘ljallangani bilan izohlanadi. MDH mamlakatlari olimlaridan V.N. Morozovning transport koridorlariga, “Turli mamlakatlarni bog‘laydigan va eksport, import va tranzit tashish hajmini oshirishga yordam beradigan tashkiliy va iqtisodiy jihatdan muvozanatli aloqani tashkil etuvchi turli xil transport turlari infratuzilma obektlarining tartiblangan to‘plami”–deya ta’rif berib o‘tadi.

Transport tizimi mamlakat iqtisodiyotining samarali ishlashi uchun zarur omillardan biri va u barqaror o‘shishning eng muhim infratuzilmasi hisoblanadi. Zamonaviy sharoitda, mamlakatlar iqtisodiyoti bir-biriga bog‘langan bo‘lsa, jahon ishlab chiqarish tarmog‘ida samarali ishlaydigan transport va kommunikatsiya tizimlarini rivojlantirish mamlakatlarning ushbu global tarmoqqa kirib borishi uchun zarur shartdir.

Yuk va yo‘lovchilarni xalqaro tashishning rivojlanishi yaqin va uzoq xorijdagi ko‘plab davlatlar bilan iqtisodiy aloqalarni o‘rnatish barqarorligidan dalolat beradi. Xalqaro tashishlarni samarali amalga oshirish uchun transport koridorlarini rivojlantirish lozim bo‘ladi. Xalqaro transport koridori (transport koridori, MTK)-umumiy foydalanishdagi yer usti transporti (temir yo‘l, avtomobil, daryo) va telekommunikatsiyalarni umumiy yo‘nalishlarga jamlaydigan yuqori texnologiyali transport tizimi hisoblanadi.

“Koridor” tushunchasi umumiy holda tashishning barcha turlarini o‘z ichiga oladigan: avtomobil yo‘llari, dengiz, daryo, temir yo‘l va havo uchastkalari, magistral quvurlar, dengiz, daryo va havo portlari, temir yo‘l stansiyalari va multimodal terminallarni o‘z ichiga oladi. Xalqaro transport koridori yuk va yo‘lovchi tashishda xalqaro aloqalarini rivojlantirish va yaxshilash uchun xizmat

³ Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры // Ученые записки Орловского государственного университета. 2015. – С. 193.

qiladi. Transport koridorlari yagona texnologik, tashkiliy, huquqiy me'yorlar va qoidalar asosida ishlaydigan xalqaro standartlar talablariga javob beradigan kuchli polimer magistrallar bo'lib, tashish muddati va narxini sezilarli darajada kamaytirishga, ularning sifati va ishonchliligini oshirishga imkon yaratadi.

Davlatlararo iqtisodiy, madaniy va boshqa aloqalarni ta'minlash bilan bog'liq tashish muammolarini hal qilishda, xalqaro hamkorlikning kengayishi va xalqaro transport koridorlarini shakllantirishning integratsiya jarayonlarini chuqurlashtirishda shuningdek, kelishilgan texnik parametrlarga ega bo'lgan va qo'shma tashish texnologiyalaridan foydalanishni ta'minlaydigan xalqaro transport infratuzilmasini yaratishning maqsadga muvofiqligi milliy transport tizimini global transport tizimiga integratsiya qilish asoslari sifatida transport tizimi yetakchi rol o'ynaydi BMT ekspertlar guruhi Xalqaro transport koridorining quyidagi ta'rifini qabul qilgan: "bu milliy yoki xalqaro transport tizimining bir qismi bo'lib, u alohida geografik hududlar o'rtasida muhim xalqaro yuk va yo'lovchi tashishni ta'minlaydi, shu yo'nalishda ishlaydigan barcha transport turlarining harakatlanuvchi tarkibi va statsionar qurilmalarini, shuningdek tashishning texnologik, tashkiliy va huquqiy shart-sharoitlarni o'z ichiga oladi".

Tadqiqotlar va siyosiy hujjatlarda turli xil koridorlarni uchratish mumkin: rivojlanish koridorlari, iqtisodiy koridorlar, multimodal transport koridorlari, tranzit yo'laklari, savdo koridorlari, logistika koridorlari, asosiy koridorlar va yordamchi tarmoqlar va boshqalar. Sof fazoviy nuqtai nazardan koridorlar (transport) tarmog'idagi bo'g'inlar bo'lib, transport infratuzilmasi va turli transport turlari oqimlari orqali ikki yoki undan ortiq tugunlarni (ko'pincha iqtisodiy markazlarni) bog'laydigan geografik aloqaga ishora qiladi. Ushbu tugunlar ko'p hollarda shaharlar, portlar, sanoat markazlari kabi yuklari qayta ishlanadigan yoki saqlanadigan, sotiladigan iqtisodiy markazlardir.

Muvaffaqiyatli transport koridorlari faqat amalga oshirilayotgan katta tashkiliy ishlar, shuningdek, xalqaro tashuvlarni amalga oshiruvchi transport-ekspeditorlik firmalarining zamonaviy transport va yuklarni qayta ishlash

texnologiyalarini joriy etish, turli transport tizimlaridan foydalanish, “eshikdan-eshikgacha” tashish imkoniyatlari tufayli mumkin bo‘ladi. Bular tovarlarini yetkazib berish, shuningdek, zamonaviy telekommunikatsiyalar, kuzatuv tizimlari va yuklarni kuzatib borishni o‘z ichiga oladi.

Shunday qilib, xalqaro transport yo‘laklari tashish jarayonida ilg‘or axborot-logistika texnologiyalaridan (intermodal, aralash va boshqa transport turlari) foydalangan holda samarali transport infratuzilmasini yaratish, qonunchilik, ekologik va boshqa talablarga rioya etish asosida zamonaviy yuk tashish tizimining ishlashini ta‘minlaydi. Bunday tizimlar faqat ularni yaratish va modernizatsiya qilishda innovatsion texnik va texnologik yechimlardan foydalanilsa va boshqaruv raqamli texnologiyalar yordamida amalga oshirilsagina muvaffaqiyatli ishlaydi.

Shuningdek, transport logistikasi tizimi logistika kerakli miqdordagi tovarlarni kerakli vaqt va eng kam xarajatlar bilan optimal yo‘nalish bo‘yicha kerakli nuqtaga ko‘chirishni nazarda tutadi. Sotish uchun tayyor bo‘lgan tovarlarning umumiy narxida xalqaro jo‘natmalar uchun transport xarajatlarning tarkibiy qismi muhim ahamiyatga ega. Bu ulush 5-10%, xom ashyo uchun esa 50% va undan ko‘p bo‘lishi mumkin. Yagona yetkazib berish operatori bo‘lgan eng samarali transport agentining mavjudligi, ayniqsa multimodal transportni tashkil qilishda juda muhim hisoblanadi.

1.2. Xalqaro transport koridorlarining tasniflanishi

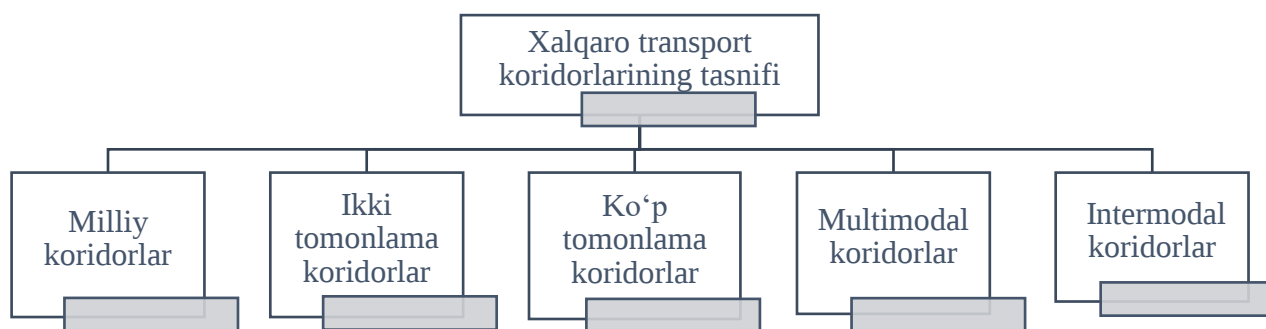
Xalqaro transport koridorlari global iqtisodiy rivojlanishning muhim elementlaridan biri bo‘lib, ular turli mamlakatlar va mintaqalar o‘rtasida savdo, logistika va transport jarayonlarini tezlashtirishda asosiy rol o‘ynaydi. Transport koridorlari yirik iqtisodiy markazlarni bog‘lovchi, tovarlar va xizmatlar harakatini samarali amalga oshiruvchi yo‘nalishlar majmuasidir. Ushbu yo‘nalishlar orqali logistika zanjirlari takomillashib, hududlararo integratsiya kuchayadi.

Xalqaro transport koridorlarining tasniflanishi ularning geografik joylashuvi, transport turlari, xizmat ko‘rsatish doirasi va iqtisodiy ahamiyatiga qarab amalga

oshiriladi. Bu tasniflash jarayoni transport tizimlarining yaxlitligini ta'minlash va mintaqaviy iqtisodiy o'sishni rag'batlantirish uchun zarurdir.

So'nggi yillarda transport infratuzilmasi rivojlanishi bilan birga, xalqaro transport koridorlarining samaradorligini oshirishga qaratilgan loyihalar soni ortib bormoqda. Bu esa nafaqat alohida mamlakatlar uchun, balki butun mintaqaviy savdo va iqtisodiy taraqqiyot uchun yangi imkoniyatlar eshigini ochmoqda. Masalan, Osiyo va Yevropa o'rtasidagi transport yo'nalishlari global miqyosda savdo oqimlarining barqarorligini ta'minlashda asosiy ahamiyat kasb etmoqda.

Xalqaro transport koridorlarining tasnifiga ko'ra, besh turdagi transport koridorlari mavjud (1.2.1-rasm).



1.2.1-rasm. Xalqaro transport koridorlarining tasnifi

Milliy savdo koridori. Import va eksportni xalqaro shlyuzdan yoki chegara o'tish joyidan olib o'tish uchun foydalaniladigan milliy transport tarmog'idagi belgilangan marshrut. U mamlakatning bir yoki bir nechta yirik ishlab chiqarish va iste'mol markazlari bilan bog'lanadi. Eng keng tarqalgan yo'lak mamlakatning milliy poytaxti yoki sanoat markazini uning asosiy porti bilan bog'lashdir.

Ushbu tur savdo korridoriga Moskva-Nizhny Novgorod-Yekaterinburg-Omsk-Novosibirsk-Krasnoyarsk-Irkutsk-Ulan-Ude-Khabarovsk-Vladivostok savdo korridorini misol qilib keltirishimis mumkin. Ushbu corridor 1966- yilda ochilgan bo'lib, uzunligi 9259 km (5753 mil)ni tashkil etadi. Yuk va yo'lovchilarni tashish uchun o'rtacha 144-166 soat vaqt sarflanadi.

Ikki tomonlama savdo koridorlari. Yo‘laklar ikki davlat o‘rtasida savdosiqtini olib borish va har bir davlatga boshqasining xalqaro shlyuzlaridan foydalanish imkonini berish uchun ishlatilgan. Shunday qilib, ular bir yoki bir nechta chegara o‘tish joylarini o‘z ichiga oladi va bir yoki bir nechta xalqaro shlyuzlarga ulanadi. Yo‘laklar nafaqat yo‘nalishlarni, balki o‘zaro savdoning mamlakatga kirishi va chiqishi mumkin bo‘lgan joylarni ham belgilovchi milliy qonunchilik bilan belgilanadi.



1.2.2-rasm. Rossiya. Moskva-Vladivostok korridori⁴

Ikki tomonlama savdo yo‘laklari ikki davlat o‘rtasidagi savdoni tashish va har bir davlatga boshqasining xalqaro shlyuzidan foydalanishga imkon berish uchun ishlatiladi.

Shunday qilib, ikki tomonlama savdo koridorlari bir yoki bir nechta chegara o‘tish joylarini o‘z ichiga oladi va bir yoki bir nechta xalqaro shlyuzlarni bog‘laydi.

Ular odatda o‘zaro savdo amalga oshirilishi mumkin bo‘lgan yo‘nalishlar va joylarni belgilovchi milliy qonunchilik bilan belgilanadi. Qonun hujjatlarida

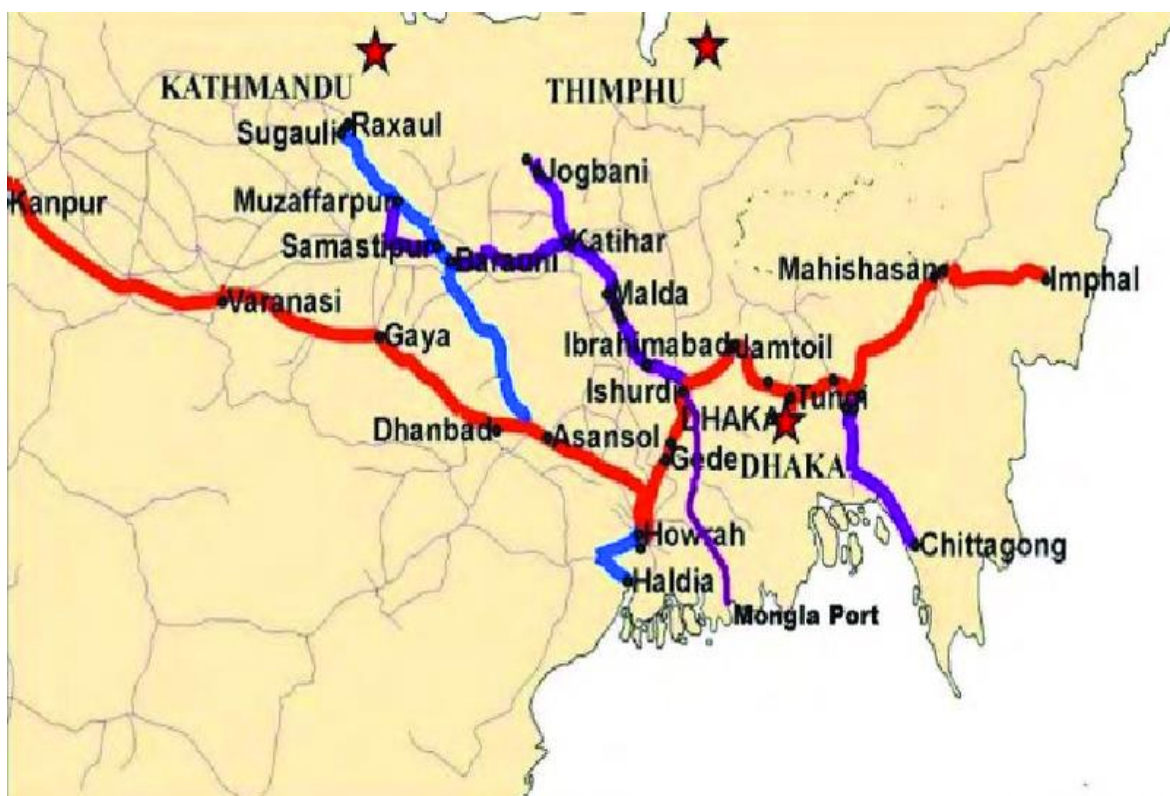
⁴ <https://www.agatetravel.com/moscow-to-vladivostok-trains.html>

tovarlarni chegaradan olib o'tish, bojxona majburiyatlari bo'yicha tovarlarni chegara o'tish joyi o'rtasida olib o'tish va ichki joylashuv (bojxona rasmiylashtiruvi tugallanishi mumkin bo'lgan joy) yoki xalqaro shlyuz orqali tovarlarni olib o'tish kabi qoidalar ham belgilanishi mumkin.

Milliy hukumat quruqlikdagi chegara o'tish joylarini nazorat qiladi, lekin faqat odatda viloyat hukumati tomonidan boshqariladigan xalqaro shlyuzlarni tartibga soladi.

Bojxona va tegishli chegara idoralari chegaradan o'tish joylarini nazorat qiladi va odatda viloyat idoralari idoralar ustidan ma'muriy nazoratga ega.

Darvoza va chegara o'tish joylarini saqlash xarajatlari odatda foydalanuvchi to'lovlari va yig'imlari hisobidan qoplanadi va aloqa va boshqa tugunlarni saqlash xarajatlari umumiy soliq tushumlari hisobidan qoplanadi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

1.2.3-rasm. Janubiy Osiyo mintaqaviy hamkorlik tashkiloti(SAACR) koridori⁵

⁵ https://www.researchgate.net/figure/SAARC-Railway-Corridors-in-Bangladesh_fig4_363280765

Ikki tomonlama koridorlarga misol bo'la oladigan koridorlardan biri bu Janubiy Osiyo mintaqaviy hamkorlik tashkiloti koridorlaridir.

Ko'p tomonlama savdo koridorlari. Bojxona va tegishli chegara idoralari chegaradan o'tish joylarini nazorat qiladi va odatda viloyat idoralari idoralar ustidan ma'muriy nazoratga ega. Milliy hukumat quruqlikdagi chegara o'tish joylarini nazorat qiladi, lekin faqat odatda viloyat hukumati tomonidan boshqariladigan xalqaro shlyuzlarni tartibga soladi. Yo'laklar yuklarni kamida bittasi tranzit mamlakat sifatida ishlaydigan uch yoki undan ortiq davlat orqali tashish uchun ishlatiladi. Natijada, kamida ikkita chegara o'tish joyi mavjud va bir yoki bir nechta xalqaro shlyuzlarga ulanish bo'lishi mumkin. Yo'laklarni farqlashning yana bir usuli koridor ta'rifiga kiritilgan transport turlari va marshrutlari qatoriga tegishli. Yo'l yoki temir yo'l liniyasi kabi bir rejimli, bitta yo'nalishli koridorni boshqarish nisbatan sodda. Yagona agentlik infratuzilmani rivojlantirish uchun javobgardir. Shu yoki boshqa organ ushbu transport turini tartibga solish uchun javobgardir.

Ko'p tomonlama savdo yo'laklari kamida bittasi tranzit mamlakat bo'lgan uch yoki undan ortiq mamlakatlar orqali yuklarni tashish uchun ishlatiladi. Natijada, kamida ikkita chegara o'tish joyi mavjud va ko'p tomonlama savdo koridorlarida bir yoki bir nechta xalqaro shlyuzlarga ulanish bo'lishi mumkin.

Ushbu yo'laklardagi yo'nalishlar ikki tomonlama kelishuvlar orqali belgilanishi mumkin, biroq chegaralar va tranzit mamlakatlar orqali yuklarni tashishda izchil tartib-qoidalarga rioya etilishini ta'minlash uchun mintaqaviy kelishuvlar talab qilinishi mumkin. Bunga tovarlar va transport vositalarini sug'urtalash hamda tranzit mamlakat orqali o'tishni tugatmagan tovarlar va transport vositalaridan bojxona to'lovlarini undirish bo'yicha mintaqaviy qoidalar kiradi.

Ushbu yo'nalishlarning maqsadi qo'shni yoki qo'shni bo'lmagan davlatlar o'rtasida mintaqaviy integratsiya va iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishdir. Ko'p tomonlama savdoni saqlash xarajatlari koridorlar ikki tomonlama savdo yo'llarini saqlash xarajatlari bilan bir xil tarzda qoplanadi. Biroq, tranzit mamlakatlar

mamlakatdan tranzit o'tadigan transport vositalari tomonidan foydalaniladigan infratuzilma xarajatlarini qoplash uchun to'lovlarni olishlari mumkin.

Multimodal koridorlar. Yo'laklarni farqlashning yana bir usuli koridor ta'rifiga kiritilgan transport turlari va marshrutlari qatoriga tegishli. Yo'l yoki temir yo'l liniyasi kabi bir rejimli (yoki bitta marshrut koridorini) boshqarish nisbatan osonroq. Yagona agentlik infratuzilmani rivojlantirish uchun mas'uldir va xuddi shu agentlik ushbu transport turini tartibga solish uchun javobgar bo'lishi mumkin.

Turli rejimlardan foydalangan holda parallel marshrutlar mavjud bo'lgan multimodal koridorni boshqarish qiyinroq. Bu ishlab chiqish va tartibga solish uchun modal agentliklar o'rtasida muvofiqlashtirishni talab qiladi. Ushbu muvofiqlashtirishga erishish uchun yuqori siyosiy rahbarlar, masalan, bosh vazir, rejalashtirish komissiyasi, yuqori vazirlik yoki qonunchilik qo'mitasi ishtirok etishi kerak.

Turli rejimlardan foydalangan holda parallel marshrutlar mavjud bo'lgan multimodal koridorni boshqarish qiyinroq. Bu rivojlanish va tartibga solish funksiyalari uchun modal agentliklar o'rtasida muvofiqlashtirishni talab qiladi. Ushbu muvofiqlashtirishga erishish uchun yuqori darajadagi siyosiy rahbariyatning ishtiroki talab qilinishi mumkin (masalan, bosh vazir, rejalashtirish komissiyasi, vazirlar mahkamasi yoki qonunchilik palatasi).



1.2.4-rasm. Pan American korridori⁶

Ko'p tomonlama savdo korridorlariga misol qilib Pan American savdo korridorini olishimiz mumkin.

1.2.1-jadval⁷

Ikki tomonlama va ko'p tomonlama korridorlar

Bilateral	Multilateral
Bolivia-Chile	TEN, EU
Northern Corridor, Kenya	TRACECA, C. Asia
Maputo, Mozambique	Can-Mex (NAFTA)
Mongolia-China	Pan American
SAARC Corridors, S. Asia	Trans-Kalahari, Namibia

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway_%28North_America%29

⁷ International Transport Corridors , M.E.Balmaa ,Tashkent-2022, 16-b.

Mercosur, S. America	ECOWAS, W. Africa
Northern West Borneo	Turkey-Jordan
West Bengal, India	Asian Highway, C. Asia
West Bank-Gaza, Palestine	GMS Corridors, S.E. Asia

Multimodal transport koridorlari. Transport koridorlarini farqlashning yana bir yo‘li bu ushbu koridorda ishlatiladigan transport vositalariga qarab farqlashdir. Faqat yo‘l yoki temir yo‘ldan iborat marshrutni boshqarish osonroq bo‘lib, uni boshqarish, tartibga solish, va infratuzilmani rivojlantirishga birgina tashkilotning qurbi yetadi. Ammo shunday Transport koridorlari borki, bunday koridorlarda mashina yo‘li va temir yo‘ldan tashqari suv transporti ham mavjud bo‘ladi va mahsulotlar bir turdagi transport vositasidan boshqa turdagi transport vositasiga o‘tkazilishga majbur bo‘linadi.

Bunday Multimodal transport koridorlarini boshqarish, tartibga solish va rivojlantirish uchun turli xil tashkilotlar bir-birlari bilan hamkorlikda ishlashga majbur bo‘lishadi.

Multimodal yo‘lda intermodal tashishdan farqli o‘laroq, sayohatning har bir bosqichi ko‘pincha boshqa tashuvchi tomonidan yoki alohida shartnomalar bo‘yicha amalga oshiriladi. Multimodal tashishda yuk uchun mas’uliyat marshrutning turli nuqtalarida bir tashuvchidan boshqasiga o‘tishi mumkin.

Bunday multimodal transport koridorlariga Markaziy Osiyo koridorlarining G‘arbiy yo‘nalish transport koridorlari misol bo‘la oladi. Ushbu korridor to‘g‘risida qisqacha ma’lumotni quyidagi jadvaldan bilib olishingiz mumkin.

Ushbu koridorda Turkmaniston hududidan o‘tish uchun ushbu davlat qonunchiligiga muvofiq yuk alohida shartnoma asosida Turkmaniston Mashinalari orqali boshqa davlat chegarasigacha, yoxud Kaspiy dengizi portigacha tashib beriladi. Bundan tashqari Kaspiy dengizida Paromlarga yuk ortish uchun ham alohida shartnoma talab etiladi.

G'arbiy yo'nalish transport koridorlari

Nomi	Masofa (km)	Tashish vaqti	20-22 tn. yukni tashish uchun o'rtacha xarajat, AQSH doll.
“Toshkent — Qo'ng'iro't — Beyneu — Oqtau — Boku — Tbilisi — Poti — (<i>Bolgariya, Ruminiya va boshqalar</i>)”	4 558 (<i>Konstansa</i>) 4 645 (<i>Burgas</i>)	19-21 kun	4 500-4 700
“Toshkent — Buxoro — Turkmanobod — Mari — Turkmanboshi — Boku — Tbilisi — Poti — (<i>Bolgariya, Ruminiya, Vengriya va boshqalar</i>)”	4 320 (<i>Burgas</i>) 4 233 (<i>Konstansa</i>)	19-21 kun	4 700-4 900

Intermodal koridor. Intermodal tashish bir nechta transport turlaridan (masalan, temir yo'l, avtomobil, dengiz yoki havo) foydalangan holda, lekin bitta konnosament yoki shartnoma bo'yicha tovarlarni tashishni o'z ichiga oladi. Intermodal tashishda konteynerlar yoki tirkamalar yukning o'zini tushirish va qayta yuklash zaruratisiz turli xil transport turlari o'rtasida o'tkaziladi. Misol uchun, konteyner bir mamlakatdan boshqasiga kemada sayohat qilishi mumkin, so'ngra oxirgi manzilga yetkazib berish uchun poyezd yoki yuk mashinasiga o'tkazilishi mumkin. Intermodal tashish yuklarni turli rejimlar o'rtasida uzluksiz uzatish bilan tavsiflanadi, odatda standartlashtirilgan konteynerlar va samarali uzatish terminallari bilan osonlashtiriladi. Hozirgi kunda deyarli barcha transport koridorlarida Intermodal usulda yuk tashish ta'minlangan.

Xulosa qilib aytganda, xalqaro transport koridorlari mintaqaviy va global iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi. Ularning tasnifi transport turlari, geografik yo'nalish va iqtisodiy ahamiyatiga qarab belgilanib, har bir koridor

⁸ O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi rasmiy veb sahifasi

savdo oqimlarini tezlashtirish va logistika xarajatlarini kamaytirishga xizmat qiladi. O'zbekiston o'zining strategik joylashuvini inobatga olgan holda, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va xalqaro koridorlarga integratsiyani kuchaytirishga yo'naltirilgan islohotlarni davom ettirmoqda. Bu esa mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish va tashqi savdo imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qiladi.

1.3. Xalqaro transport koridorlarining rivojlanish xususiyatlari

Zamonaviy globallashuv sharoitida xalqaro transport koridorlari jahon iqtisodiyotining asosiy bo'g'inlaridan biriga aylangan. Ular xalqaro savdo oqimlarini samarali tashkil etish, mintaqalararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish va geosiyosiy manfaatlarni uyg'unlashtirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Transport koridorlari nafaqat yuk tashish va logistika jarayonlarini yengillashtiradi, balki mamlakatlarning iqtisodiy o'sishida katalizator sifatida xizmat qiladi.

Xalqaro transport koridorlarining rivojlanishi texnologik taraqqiyot, ekologik talablar, mintaqaviy va global siyosiy o'zgarishlar bilan chambarchas bog'liq. Dengiz yo'llari, temiryo'llar, avtomobil yo'llari va aviatsiya yo'nalishlari orqali amalga oshiriladigan transport tizimlari global savdoning muvozanatini ta'minlab, davlatlararo hamkorlikni mustahkamlaydi. Shu bilan birga, barqaror rivojlanish tamoyillariga amal qilish, ekologik xavfsizlikni ta'minlash va raqamli texnologiyalarni joriy etish transport koridorlarining kelajakdagi rivojlanish yo'nalishlarini belgilab beradi.

Ushbu mavzuda xalqaro transport koridorlarining jahon iqtisodiyotidagi o'rni, ularning rivojlanishiga ta'sir ko'rsatuvchi asosiy omillar va texnologik innovatsiyalarni o'rganish dolzarb ahamiyatga ega. Transport infratuzilmasi va logistika tizimlarining rivoji nafaqat iqtisodiy samaradorlikni oshiradi, balki global savdo tizimidagi mavjud qiyinchiliklarni bartaraf etish uchun yangi imkoniyatlar yaratadi. Shu sababli, xalqaro transport koridorlarining rivojlanish xususiyatlarini

tahlil qilish zamonaviy ilmiy tadqiqotlarning ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi.

1. Global savdo va iqtisodiy integratsiya

Global savdo va iqtisodiy integratsiya xalqaro iqtisodiy tizimning ajralmas qismi bo‘lib, mamlakatlar o‘rtasida tovarlar, xizmatlar, kapital va mehnat resurslarining erkin harakatlanishini ta‘minlaydi. Savdo va integratsiya jarayonlari global iqtisodiy rivojlanishga turtki bo‘lib, iqtisodiy o‘zaro bog‘liqlikni kuchaytiradi va yangi bozor imkoniyatlarini yaratadi.

Global savdo asosan davlatlarning o‘z ichki resurslarini samarali foydalanib, chet el tovarlari va xizmatlariga bo‘lgan ehtiyojlarini qondirishi bilan bog‘liq. Har bir davlat o‘zining raqobatdosh afzalliklariga asoslangan holda savdo siyosatini olib boradi. Bu esa davlatlararo savdo oqimlarining kengayishiga olib keladi. Misol uchun, rivojlangan davlatlar yuqori texnologiyali mahsulotlar va xizmatlarni eksport qilsa, rivojlanayotgan davlatlar asosan xomashyo va agrar mahsulotlar bilan bozorga kiradi.

Iqtisodiy integratsiya esa davlatlar o‘rtasida iqtisodiy hamkorlikni mustahkamlashga qaratilgan. Bu jarayon odatda bosqichma-bosqich amalga oshiriladi va quyidagi bosqichlarni o‘z ichiga oladi:

1.3.1-jadvalda global savdo va iqtisodiy integratsiyaning bosqichlari keltirilgan.

Ushbu bosqichlar iqtisodiy integratsiyaning rivojlanish jarayonlarini ifodalaydi va davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni kuchaytirish uchun ishlatiladi.

Global savdoning rivojlanishi iqtisodiy integratsiyani tezlashtiradi, chunki davlatlar bir-birlariga iqtisodiy jihatdan bog‘liq bo‘lib qoladi. Misol uchun, Yevropa Ittifoqi (YI) dunyoning eng yirik iqtisodiy integratsion tashkilotlaridan biri bo‘lib, uning doirasida davlatlar o‘rtasidagi savdo to‘siqlari bartaraf etilgan va yagona valyuta – yevro joriy qilingan.

1.3.1-jadval

Global savdo va iqtisodiy integratsiyaning bosqichlari

Bosqich	Tavsif	Misol
Preferensial savdo kelishuvlari	Ayrim mahsulotlarga bojxona imtiyozlari beriladi.	Janubiy Amerika davlatlari o'rtasidagi MERCOSUR kelishuvlari.
Erkin savdo zonalari	A'zo davlatlar o'rtasida bojxona to'lovlari bekor qilinadi yoki sezilarli darajada kamaytiriladi.	NAFTA (hozirgi USMCA), ASEAN erkin savdo zonasi.
Bojxona ittifoqlari	O'zaro bojlarni bekor qilishdan tashqari, uchinchi tomon davlatlariga nisbatan yagona bojxona siyosati yuritiladi.	Rossiya, Qozog'iston va Belarus o'rtasidagi Yevroosiyo bojxona ittifoqi.
Yagona bozorlar	Kapital, mehnat va xizmatlarning erkin harakatlanishi ta'minlanadi.	Yevropa Ittifoqining yagona bozori.
Iqtisodiy va valyuta ittifoqi	Yagona iqtisodiy siyosat va yagona valyuta tizimi joriy etiladi.	Yevropa Ittifoqining Yevro hududi (Eurozone).

Global savdo jarayonlari nafaqat iqtisodiy o'sishning asosiy omillaridan biri, balki davlatlarning ijtimoiy va siyosiy rivojlanishida ham muhim rol o'ynaydi. Jahon savdo tashkiloti (WTO) kabi xalqaro tashkilotlar savdo nizomlarini tartibga solib, davlatlar o'rtasidagi savdo mojarolarini hal qilishda vositachi sifatida xizmat qiladi. WTO tomonidan ishlab chiqilgan qoidalarga amal qilish, savdoni ochiq va adolatli qilishga yordam beradi.

Raqamlashtirish va logistika texnologiyalarining rivojlanishi global savdo tizimini tubdan o'zgartirdi. Elektron tijoratning yuksalishi global bozorlarga kirishni osonlashtirdi va kichik korxonalar ham o'z mahsulotlarini xalqaro miqyosda sotish imkoniyatiga ega bo'ldi. Misol uchun, Amazon va Alibaba kabi platformalar global savdoning yangi yo'nalishlarini belgilab berdi.

Shu bilan birga, global savdo jarayonlarida mavjud bo'lgan ayrim cheklovlar va qiyinchiliklarni ham ta'kidlash kerak. Proteksionizmning kuchayishi, savdo to'siqlari, geosiyosiy ziddiyatlar va pandemiya kabi omillar xalqaro savdoga salbiy ta'sir ko'rsatadi. COVID-19 pandemiyasi vaqtida global yetkazib berish

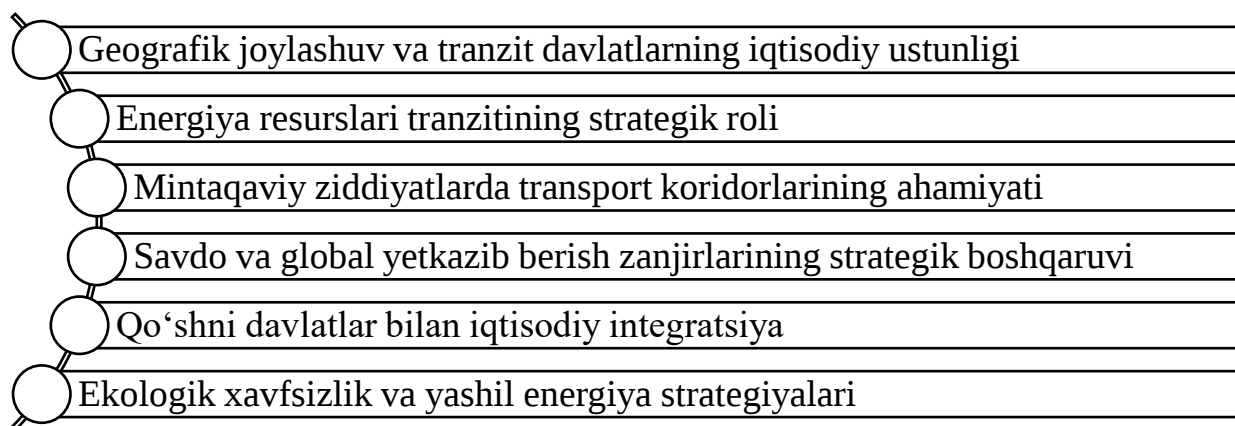
zanjirlaridagi uzilishlar savdoning zaif tomonlarini ochib berdi. Shu sababli, davlatlar global savdoning barqarorligini ta'minlash maqsadida yangi strategiyalar ishlab chiqmoqda.

Iqtisodiy integratsiyaning ijobiy natijalaridan biri davlatlararo ishlab chiqarish zanjirlarining shakllanishidir. Masalan, avtomobilsozlik yoki elektronika sanoatida mahsulot ishlab chiqarish turli davlatlar o'rtasida taqsimlanadi. Bu jarayon raqobatni oshirish bilan birga, iqtisodiyotning globallashtirishiga hissa qo'shadi.

Global savdo va iqtisodiy integratsiya dunyo iqtisodiyotini yanada uyg'unlashtiradi, yangi imkoniyatlar yaratadi va xalqaro aloqalarni mustahkamlaydi. Shu bilan birga, bu jarayon davlatlardan moslashuvchanlik, barqaror rivojlanish tamoyillariga rioya qilish va iqtisodiy siyosatni doimiy takomillashtirishni talab etadi.

2. Geosiyosiy va strategik ahamiyat

Xalqaro transport koridorlarining geosiyosiy va strategik ahamiyati xalqaro aloqalar, milliy xavfsizlik, savdo-iqtisodiy manfaatlar hamda mintaqaviy integratsiya jarayonlariga bog'liq. Bu koridorlar nafaqat iqtisodiy samaradorlikni oshiradi, balki davlatlar o'rtasidagi kuchlar muvozanatini shakllantirish va geosiyosiy manfaatlarni amalga oshirishda ham muhim rol o'ynaydi. Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirishda mamlakatning geosiyosiy va strategik ahamiyatini yoritib beruvchi omillar 1.3.1-rasmda keltirilgan.



1.3.1-rasm. Geosiyosiy va strategik ahamiyatga ta'sir etuvchi omillar

Geosiyosiy ahamiyat quyidagilarda o‘z aksini topadi:

Geografik joylashuvning roli. Transport koridorlari orqali bir davlat boshqa davlatlarga strategik ta’sir ko‘rsatish imkoniga ega bo‘ladi. Geografik jihatdan foydali joylashuvga ega davlatlar tranzit davlat sifatida katta iqtisodiy va siyosiy foyda oladi. Misol uchun, Suvaysh kanali orqali o‘tadigan koridor Misrni global dengiz savdosining markaziga aylantiradi. Xuddi shunday, Turkiya Boshqaruvidagi Bosfor va Dardanel bo‘g‘ozlari Sharqiy Yevropa va Osiyoni birlashtiruvchi strategik nuqtalar hisoblanadi.

Energiya resurslari tranziti. Energiya manbalarini tashish transport koridorlarining geosiyosiy ahamiyatini oshiradi. Neft va gaz quvurlari, masalan, Rossiyadan Yevropaga gaz yetkazib beruvchi quvurlar, davlatlar o‘rtasida siyosiy vosita sifatida ishlatilishi mumkin. Masalan, Kaspiy dengizi orqali o‘tadigan gaz quvurlari Rossiya, O‘zbekiston, Qozog‘iston va Xitoy o‘rtasidagi geosiyosiy hamkorlikni kuchaytirgan.

Mintaqaviy ziddiyatlar va transport koridorlari. Ba’zi transport koridorlari mintaqaviy ziddiyatlarning markazida turadi. Transport yo‘llarini nazorat qilish davlatlar o‘rtasida kuch kurashiga sabab bo‘ladi. Buning uchun shuni misol qilib keltirish mumkinki, Kashmir orqali o‘tadigan yo‘llar Hindiston, Pokiston va Xitoy o‘rtasidagi geosiyosiy nizolarning bir qismi hisoblanadi.

Qurolli kuchlarning joylashuv. Transport koridorlari harbiy strategiyalarda ham muhim ahamiyatga ega. Qo‘shinlarni tezkor harakatlantirish, harbiy ta’minot zanjirini qo‘llab-quvvatlash uchun transport infratuzilmasi zarur. Misol sifatida, NATO davlatlari Sharqiy Yevropadagi harbiy logistikani transport koridorlari orqali ta’minlaydi.

Strategik ahamiyat quyidagilardan iborat:

Global savdo tizimining yadro elementi. Transport koridorlari xalqaro savdo va yetkazib berish zanjirlarining uzluksizligini ta’minlaydi. Strategik ahamiyatga ega yo‘llarni boshqarish savdo oqimlarini yo‘naltirish imkonini beradi. Maslan,

Yangi Ipak Yo'li (Belt and Road Initiative) Osiyo, Yevropa va Afrikani birlashtirish orqali global savdo tarmog'ini kengaytirmoqda.

Qo'shni davlatlar bilan integratsiya. Transport koridorlari qo'shni davlatlar o'rtasida savdo, turizm va investitsiya oqimlarini osonlashtiradi. Buning natijasida iqtisodiy va siyosiy barqarorlik mustahkamlanadi. Markaziy Osiyo davlatlari orqali o'tuvchi yo'llar Xitoy va Yevropa Ittifoqi o'rtasidagi savdoni tezlashtiradi.

Tranzit salohiyat. Tranzit davlatlar transport koridorlari orqali bojxona to'lovlari, xizmat ko'rsatish va logistika sohasi orqali katta iqtisodiy daromad oladi. Singapur dunyoning eng yirik portlaridan biri bo'lib, global savdoning tranzit markaziga aylangan.

Ekologik va barqarorlik strategiyalari. Transport koridorlarining strategik ahamiyati ekologik xavfsizlikni ta'minlash va yashil energiya tizimlariga moslashuvchanlikni rivojlantirish bilan oshib bormoqda. Yashil transport tizimlari joriy etilishi ekologik talablarni qondirishga xizmat qiladi. Yevropa davlatlarining temiryo'l transportiga o'tishi uglerod izini kamaytirishga qaratilgan.

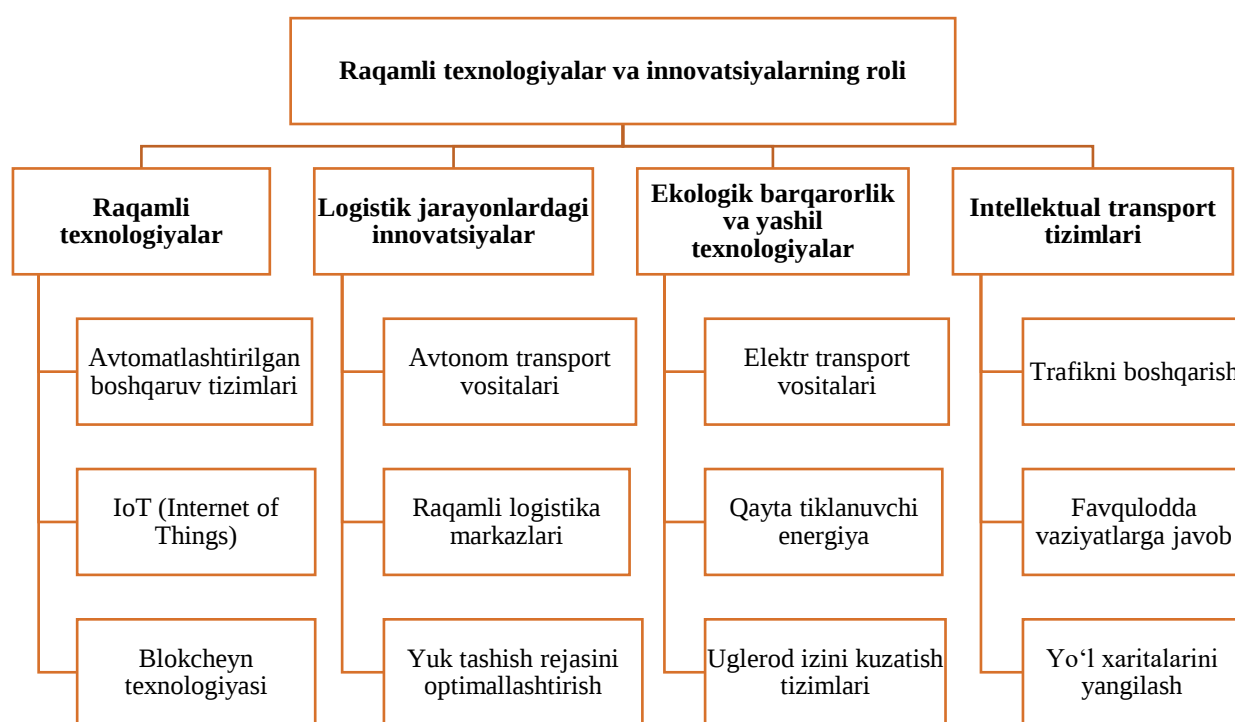
3. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarning roli

Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirishda texnologiyalar va innovatsiyalar muhim rol o'ynaydi. Zamonaviy texnologiyalar transport tizimlarini raqamlashtirish, yuk tashish va logistika jarayonlarini avtomatlashtirish, tranzit vaqtini qisqartirish, xarajatlarni kamaytirish va ekologik talablarga moslashishni ta'minlaydi. Innovatsiyalar bu koridorlarni nafaqat iqtisodiy, balki ekologik va strategik jihatdan ham samaraliroq qilish imkonini beradi.

Raqamli texnologiyalar xalqaro transport koridorlarida integratsiyalashgan boshqaruv tizimlarini yaratish imkonini beradi. Bu texnologiyalar avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlarini, IoT (Internet of Things) va blokcheyn texnologiyasini o'z ichiga oladi. Sun'iy intellekt asosidagi tizimlar yuklarni kuzatish, transport oqimlarini boshqarish va samaradorlikni oshirishga xizmat qiladi. Internetga ulangan qurilmalar yordamida yuklarning joylashuvi, holati va yetkazib berish jarayonini real vaqt rejimida kuzatib borish mumkin. Blokcheyn

texnologiyasi esa yuk tashish jarayonlarini xavfsiz va oshkora qilish orqali tranzaksiyalarni tezlashtiradi hamda korrupsiya xavfini kamaytiradi.

Innovatsiyalar transport va logistika sohasida yangi texnologiyalarni joriy qilishga yo'naltirilgan bo'lib, ular transport koridorlarining samaradorligini oshiradi. Avtonom transport vositalari, jumladan haydovchisiz yuk mashinalari, dronlar va poyezdlar yuk tashish vaqtini qisqartirib, xarajatlarni kamaytiradi. Germaniyada yirik logistika markazlarida avtomatlashtirilgan robotlar ishlatiladi. Raqamli logistika markazlari yuklarni avtomatlashtirilgan omborlarda saqlash va taqsimlashni ta'minlaydi. Sun'iy intellekt va katta ma'lumotlar (Big Data) asosida yuk tashish yo'nalishlarini optimallashtirish va yoqilg'i iste'molini kamaytirish mumkin. Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish xususiyatlaridan biri bo'lgan raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarning taqdim etuvchi imkoniyatlari 1.3.2-rasmda tasvirlangan.



1.3.2-rasm. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarning roli

Transport koridorlarini rivojlantirishda ekologik barqarorlik muhim ahamiyatga ega. Yashil texnologiyalar, masalan, elektr transport vositalari va qayta

tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanish karbonat angidrid chiqindilarini kamaytiradi. Elektr yuk mashinalari va poyezdlar, shuningdek, port va logistika markazlarida quyosh va shamol energiyasidan foydalanish ekologik zararni kamaytiradi. Transport infratuzilmasi uchun ekologik monitoring tizimlari joriy etilib, zararli chiqindilar darajasi nazorat qilinadi. Yashil logistika esa transport jarayonlarida qayta tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanishni ko'paytiradi.

Intellectual transport tizimlari (ITS) transport vositalari va infratuzilma o'rtasida interaktiv aloqa o'rnatib, transport oqimlarini samarali boshqarishga xizmat qiladi. Trafikni boshqarish va favqulodda vaziyatlarga tezkor javob berish orqali ITS tizimlari vaqt va xarajatlarni kamaytiradi, xavfsizlikni oshiradi. Yo'l xaritalarini yangilash tizimlari transport vositalarining real vaqt rejimidagi harakatlarini kuzatib, eng qisqa yo'nalishlarni tavsiya qilish imkonini beradi.

Xalqaro transport koridorlaridagi innovatsiyalar amalda keng qo'llanilmoqda. Misol uchun, Xitoyning Belt and Road Initiative (BRI) loyihasida raqamli transport tizimlari va avtomatlashtirilgan logistika markazlari faol qo'llanilmoqda. Yevropa Ittifoqida Trans-European Transport Network (TEN-T) loyihasida GPS, IoT va sun'iy intellekt yordamida integratsiyalashgan transport tizimlari ishlatiladi. Elon Musk tomonidan taklif qilingan Hyperloop texnologiyasi esa yuqori tezlikda yuk tashishni maqsad qilgan yangi transport innovatsiyasini tashkil etadi.

Texnologiyalar va innovatsiyalar xalqaro transport koridorlarining rivojlanishida markaziy rol o'ynaydi. Ular nafaqat transport tizimlarini samarali va tejankor qilishga, balki ekologik va ijtimoiy barqarorlikni ta'minlashga ham imkon yaratadi. Texnologik yutuqlar koridorlarning global savdodagi rolini oshiradi, yangi imkoniyatlar yaratadi va mintaqalararo bog'liqlikni mustahkamlaydi. Bu esa transport infratuzilmasi rivojlanishida texnologiyalarni joriy qilish zarurligini yana bir bor tasdiqlaydi.

4. Ekologik talablar va barqarorlik

Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirishda ekologik talablar va barqarorlik muhim o'rin tutadi, chunki transport sohasining ekologik ta'siri global

iqlim o'zgarishi, atrof-muhitni ifloslantirish va inson sog'lig'iga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Bugungi kunda dunyo miqyosida transport tizimlarining ekologik ta'sirini kamaytirish va barqaror rivojlanishni ta'minlash uchun bir qator yangi strategiyalar va texnologiyalar ishlab chiqilmoqda.

Transport tizimining atrof-muhitga ta'sirini kamaytirish va barqaror rivojlanishni ta'minlash uchun ekologik talablar va siyosatlar joriy etilmoqda. Bu talablar, ayniqsa, yuk tashish va yo'l harakati bo'yicha chiqindilarni kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish va qayta tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanishni rag'batlantirishga qaratilgan. Transport tizimlarining atrof-muhitga ta'sirini kamaytirish uchun boshqaruv va texnologik yondashuvlar muhim ahamiyatga ega.

Birinchi navbatda, transportning atmosferaga ta'sirini kamaytirish uchun ekologik talablar va standartlar kiritiladi. Bu, masalan, karbonat angidrid (CO_2) chiqindilarini kamaytirish, noxush gazlarni filtrlash, shuningdek, energiya samaradorligini oshirish kabi choralarga asoslanadi. Hozirgi kunda ko'plab davlatlar o'z transport tizimlarini ekologik jihatdan toza qilish uchun normativ hujjatlar ishlab chiqishmoqda. Elektr transport vositalari va avtonom transport texnologiyalari, masalan, emissiya miqdorini sezilarli darajada kamaytirish imkoniyatlarini taqdim etadi. Shuningdek, transport tizimlarini barqaror energiya manbalari bilan ta'minlash ham ekologik barqarorlikni ta'minlashda muhim rol o'ynaydi.

Yashil texnologiyalar, jumladan, qayta tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanish transport koridorlarining ekologik barqarorligini oshirishda muhimdir. Quyosh va shamol energiyasidan foydalanish, portlar va boshqa transport markazlarida energiya samaradorligini oshirishga imkon yaratadi. Boshqa tarafdin, ekologik transport texnologiyalari transport tizimlarining kam uglerodli va energiya samarali bo'lishiga yordam beradi. Elektr transport vositalari, masalan, elektr yuk mashinalari va poyezdlar, an'anaviy transport vositalariga nisbatan karbonat angidrid chiqindilarini kamaytiradi. Shuningdek, qayta tiklanuvchi energiya

manbalaridan foydalanish orqali transportning energiya samaradorligini oshirish mumkin.

Ekologik talablarga rioya qilish uchun, shuningdek, transport tizimlarining atrof-muhitga ta'sirini monitoring qilish va boshqarish tizimlari joriy etilmoqda. Ushbu tizimlar chiqindilarni kuzatish va ularni kamaytirish, shuningdek, ekologik xatarlarga tezkor javob berish imkoniyatini beradi. Shuningdek, ekologik barqarorlikni ta'minlash uchun ekologik sertifikatlash tizimlari ham joriy etilmoqda. Bu tizimlar orqali transport kompaniyalari va infratuzilma operatorlari o'z faoliyatlarini ekologik jihatdan toza qilish uchun zarur choralarni ko'rishlari kerak.

Shuningdek, transport tizimlarining ekologik jihatdan barqarorligini ta'minlash uchun iqtisodiy rag'batlar va subsidiyalar ham joriy etilmoqda. Masalan, ekologik toza transport vositalari va texnologiyalarini ishlab chiqish va joriy etish uchun davlat tomonidan rag'batlantiruvchi chora-tadbirlar qo'llanilmoqda. Bu chora-tadbirlar, o'z navbatida, transport koridorlarining ekologik samaradorligini oshiradi. 1.3.2-jadvalda Xalqaro transport koridorlarining ekologik barqarorligini oshirishda qo'llanilayotgan texnologiyalar keltirib o'tilgan.

1.3.2-jadval

Xalqaro transport koridorlarining ekologik barqarorligini oshirishda qo'llanilayotgan texnologiyalar

Texnologiya	Funksiyasi	Barqarorlikka ta'siri
Elektr transport vositalari	Yuk va yo'lovchilarni elektr energiyasida tashish	Uglerod chiqindilarini kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish
Quyosh va shamol energiyasi	Transport markazlari va portlarda energiya manbai sifatida foydalanish	Karbonat angidrid chiqindilarini kamaytirish, toza energiya ishlab chiqarish
Avtonom transport texnologiyalari	Haydovchisiz transport vositalarini boshqarish	Tezlikni optimallashtirish, energiya samaradorligini oshirish, xavfsizlikni oshirish

Qayta tiklanuvchi energiya manbalari	Portlarda, temir yo‘l stansiyalarida energiya ishlab chiqarish	Transport tizimlarining energiya ta’minotini diversifikatsiya qilish, ekologik barqarorlikni ta’minlash
Biokimyoviy yoqilg‘ilar	Transport vositalarini ekologik toza yoqilg‘ilar bilan ta’minlash	Atrof-muhitga ta’sirini kamaytirish, uglerod izini kamaytirish

Yuqoridagi texnologiyalar xalqaro transport koridorlarining barqarorligini ta’minlashda muhim o‘rin tutadi. Bu texnologiyalar orqali transport tizimlarining ekologik ta’sirini kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish va qayta tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanishni rag‘batlantirish mumkin.

Barqaror transport tizimlarini yaratish uchun transport kompaniyalari va hukumatlar birgalikda ishlashlari zarur. Davlat tomonidan ko‘rsatiladigan rag‘batlar va subsidiyalar ekologik toza texnologiyalarni joriy etishni rag‘batlantiradi, shu bilan birga, atrof-muhitga salbiy ta’sirlarni kamaytirishga imkon beradi. Ekologik talablar va barqaror transport tizimlari transport koridorlarining global miqyosda samarali va barqaror ishlashini ta’minlaydi, bu esa o‘z navbatida global iqtisodiy integratsiyaga yordam beradi.

5. Multimodal transport tizimlari

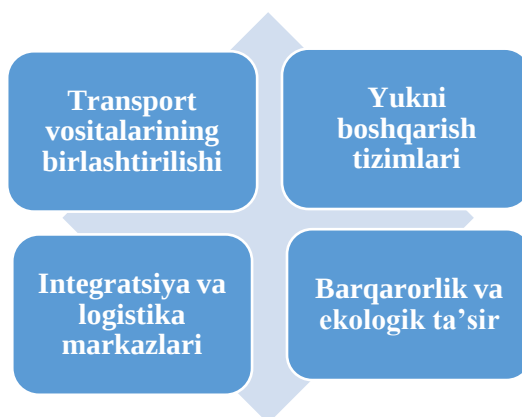
Multimodal transport tizimlari, turli transport turlari va vositalarining integratsiyasi orqali global va mintaqaviy savdo va logistika jarayonlarini samarali tashkil qilishni ta’minlaydi. Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirishda multimodal tizimlarning roli katta, chunki ular transport tizimlarining bir-biri bilan samarali bog‘lanishini va transport oqimlarining yaxlitligini ta’minlashga yordam beradi.

Multimodal transport tizimlari orqali eng samarali va arzon yo‘llar tanlanib, yuk tashish va yo‘lovchi tashish jarayonlari tezlashtiriladi va iqtisodiy samaradorlik oshadi. Bunday tizimlar, shuningdek, transport tarmoqlarining ekologik ta’sirini

kamaytirishga, xavfsizlikni oshirishga va umumiy logistika xarajatlarini pasaytirishga yordam beradi.

Multimodal transportning asosiy xususiyatlaridan biri shundaki, u bir nechta transport turlarining kombinatsiyasi orqali amalga oshiriladi. Bu transport turlari temir yo‘l, avtomobil, havo, suv (dengiz va daryo) va turli xil logistika va ombor tizimlarini o‘z ichiga oladi. Bunday tizimlar xalqaro transport koridorlarining integratsiyasini ta‘minlashda muhim o‘rin tutadi, chunki turli mamlakatlar va mintaqalar o‘rtasidagi tranzitni eng samarali va tezkor yo‘l bilan amalga oshirish imkonini beradi.

Xalqaro transport koridorlarida multimodal tizimlarning rivojlanish xususiyatlari quyidagi omillarga asoslanadi (1.3.3-rasm).



1.3.3-rasm. Multimodal tizimlarning rivojlanish xususiyatlariga ta'sir etuvchi omillar

1. Transport vositalarining birlashtirilishi. Multimodal tizimlar bir nechta transport turlarini, masalan, temir yo‘l, avtomobil, havo va dengiz transportlarini o‘zaro bog‘lab, bir xil yukni bir nechta transport vositalarida yetkazib berishga imkon yaratadi. Bu, transport jarayonlarini birlashtirish orqali tezlikni oshirish va xarajatlarni kamaytirishga imkon beradi.

2. Yukni boshqarish tizimlari. Multimodal tizimlar samarali boshqaruv tizimlariga asoslanadi. Bu tizimlar yukning joylashuvi, tezligi, holati va yetkazib berish jarayonini kuzatish imkonini beradi. Zamonaviy raqamli texnologiyalar,

masalan, IoT va sun'iy intellekt asosida bu jarayonlar real vaqt rejimida boshqariladi va optimallashtiriladi.

3. Integratsiya va logistika markazlari. Xalqaro transport koridorlarini rivojlantirishda multimodal tizimlarning samarali ishlashi uchun turli transport tarmoqlarining integratsiyalashgan logistika markazlarida jamlanishi muhimdir. Bu markazlar turli transport turlarini birlashtirish va ularni tezkor va samarali bog'lash imkonini beradi. Integratsiya qilishda innovatsion texnologiyalar va raqamli platformalar muhim ahamiyatga ega.

4. Barqarorlik va ekologik ta'sir. Multimodal transport tizimlari ekologik jihatdan barqaror bo'lishi mumkin, chunki ular turli transport vositalarining to'g'ri tanlanishiga asoslanadi, ya'ni eng kam energiya iste'moli va eng kam chiqindilarni yaratadigan transport vositalari tanlanadi. Elektr va ekologik toza transport vositalarini multimodal tizimlarda qo'llash orqali, uglerod izini kamaytirish va ekologik barqarorlikni ta'minlash mumkin.

Multimodal transport tizimlari xalqaro savdoni rivojlantirish va transport koridorlarining samaradorligini oshirish uchun quyidagi strategik afzalliklarga ega (1.3.3-jadval).

Bir nechta transport turlaridan foydalanish orqali xarajatlarni optimallashtirish mumkin. Masalan, temir yo'l va dengiz transporti arzonroq bo'lishi mumkin, shuning uchun ularni qo'shib ishlatish yuk tashish jarayonini samarali qiladi.

Turli transport turlarining kombinatsiyasi orqali, masalan, havo transporti va dengiz transporti orasida tezkor o'tishlar amalga oshiriladi, bu esa yukni yetkazib berish vaqtini sezilarli darajada qisqartiradi.

Multimodal transport tizimlari mamlakatlar o'rtasidagi savdo aloqalarini kengaytirish va iqtisodiy integratsiyani kuchaytirishga yordam beradi, chunki ular turli mamlakatlar va mintaqalar o'rtasida samarali va xavfsiz tranzitni ta'minlaydi.

Xalqaro transport koridorlarida multimodal tizimlarning asosiy afzalliklari

Afzallik	Tavsif
Transport xarajatlarini kamaytirish	Bir nechta transport vositalarining integratsiyasi orqali xarajatlar pasayadi.
Vaqtни qisqartirish	Tezkor va samarali yo‘nalishlar orqali yukning yetkazib berish vaqti qisqaradi.
Ekologik barqarorlik	Kam uglerodli transport turlarining qo‘llanishi orqali ekologik ta’sir kamayadi.
Savdo va iqtisodiy integratsiya	Mamlakatlar va mintaqalar o‘rtasida savdo aloqalarining rivojlanishiga yordam beradi.
Logistika jarayonlarini optimallashtirish	Real vaqt rejimida logistika jarayonlarini boshqarish orqali samaradorlik oshadi.

Multimodal transport tizimlari xalqaro transport koridorlarining samarali ishlashini ta’minlaydi va global savdo aloqalarining rivojlanishida markaziy rol o‘ynaydi. Bunday tizimlar turli transport turlari va texnologiyalarni birlashtirish orqali transport xarajatlarini kamaytiradi, vaqtни qisqartiradi va ekologik barqarorlikni ta’minlaydi. Xalqaro savdoni rivojlantirish uchun multimodal tizimlarni joriy etish, transport koridorlarining global integratsiyasini kuchaytiradi va mamlakatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni yanada mustahkamlaydi.

1.4. Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotidagi o‘rni

Xalqaro transport koridorlari mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida muhim ahamiyatga ega bo‘lgan asosiy omillardan biridir. Ular mamlakatlarning savdo aloqalarini, sanoat va xizmatlar sohasini, shu bilan birga, turizm va investitsiya oqimlarini shakllantirishda katta rol o‘ynaydi. Xalqaro transport koridorlari nafaqat tovarlarni va xizmatlarni tez va samarali tarzda yetkazib berishga yordam beradi, balki mamlakatlar o‘rtasidagi iqtisodiy integratsiya va hamkorlikni kuchaytiradi, ularning global iqtisodiy tizimga integratsiyasini ta’minlaydi.

Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotiga ta’siri asosan ularning tranzit salohiyatiga, ya’ni tovarlarni tez va xavfsiz yetkazib berish

qobiliyatiga bog‘liqdir. Bu koridorlar orqali o‘tadigan yuklar mamlakatlarning eksport va import salohiyatini oshiradi, shuningdek, biznes va sanoat tarmoqlarining rivojlanishiga yordam beradi. Ushbu koridorlar orqali amalga oshiriladigan savdo va logistika operatsiyalari mamlakatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga, yangi ish o‘rinlarini yaratishga va yangi investitsiyalarni jalb qilishga yordam beradi.

Xalqaro transport koridorlarining iqtisodiyotga ta’siri shuningdek, mintaqaviy barqarorlik va rivojlanish uchun ham muhimdir. Ular mintaqaviy iqtisodiy integratsiya jarayonlarini qo‘llab-quvvatlaydi, qishloq xo‘jaligi va sanoat tarmoqlarini qo‘llab-quvvatlashga yordam beradi, shuningdek, mintaqamamlakatlarning ijtimoiy va iqtisodiy barqarorligini oshiradi. Shu bilan birga, xalqaro transport koridorlari mamlakatlar o‘rtasida yangi diplomatik aloqalar va hamkorlikni yaratadi, bu esa o‘z navbatida iqtisodiy rivojlanishning yangi imkoniyatlarini yuzaga keltiradi.

Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotidagi o‘rni nafaqat tashqi savdo va logistika jarayonlarida, balki ichki iqtisodiy rivojlanishda ham ko‘zga tashlanadi. Transport tizimlarining rivojlanishi, yangi yo‘nalishlarning ochilishi va mavjud infratuzilmaning modernizatsiyasi ichki iqtisodiy faoliyatni yanada samarali va raqobatbardosh qilishga xizmat qiladi. Bu jarayonlar mamlakatning investitsiya jozibadorligini oshiradi va xalqaro bozorlar bilan yanada mustahkam aloqalar o‘rnatishga yordam beradi.

Transport koridorlari bo‘yicha amalga oshirilayotgan va taklif etilayotgan tashabbuslar soni ortib bormoqda. Imtiyozli takliflardan biri Afg‘onistonning Kobul shahridan Chittagong (Bangladesh)gacha bo‘lgan Katta magistral yo‘lini qayta tiklash bo‘lib, u dunyodagi kambag‘allarning katta qismi yashaydigan hududlarni bog‘laydi. Bundan ham ulug‘vor tashabbus Xitoy tomonidan taklif etilayotgan “Bir makon va bir yo‘l” tashabbusi bo‘lib, uning maqsadi Ipak yo‘li iqtisodiy kamari va Yangi dengiz ipak yo‘li (Jahon banki 2019) atrofida muhim infratuzilma

investitsiyalari orqali transkontinental miqyosda aloqa va hamkorlikni yaxshilashga qaratilgan.

Katta transport yo‘laklarini rivojlantirish mintaqaviy integratsiya va iqtisodiy o‘rishni rag‘batlantirish usuli sifatida tobora ko‘proq ko‘rilmoqda. Mamlakatlar ko‘pincha xalqaro hamjamiyat yordamida xususiy sektor investitsiyalari va savdosini oshirish, ish o‘rinlarini yaratish va iqtisodiy farovonlikni yaxshilash umidida ushbu yo‘laklarga sarmoya kiritadi.

Qadimiy davrlarda, xususan XVIII asrdan (sanoatdan) oldingi davrlarda transportning eng ko‘p tarqalgan turi bu insonlar tomonidan qo‘lga o‘rgatilgan jonzorlar, xususan, otlar, tuyalar bo‘lishgan. Odamlar ushbu transport vositalarida karvon yo‘llarida (o‘sha davrlarning transport koridorlari orqali) harakatlanishgan. Bunday transport koridorlariga “Buyuk ipak yo‘li”ni misol qilib keltirishimiz mumkin (1.4.1-rasm). Bu tur transport vositalari juda ham ko‘p tarqalganiga qaramasdan, unchalik samara bermagan. Otlar o‘rtacha soatiga 8-15 km yo‘l bosgan, tashilishi mumkin bo‘lgan yuk hajmi esa 125 kg atrofida bo‘lgan. Albatta otlar bilan uzoq yo‘l bosish, ayniqsa sahrolardan o‘tish birmuncha noqulayliklar keltirib chiqargan. Misol uchun ozuqaning ko‘p miqdorda talab etilishi, sug‘orishdagi muammolar va boshqalar. Bunday muammolarning yechimi esa tuyalardir, ular karvonda soatiga 5-8 km tezlikda yurishgan va har bir tuyaga o‘rtacha 200 kg yuk ortilgan.⁹

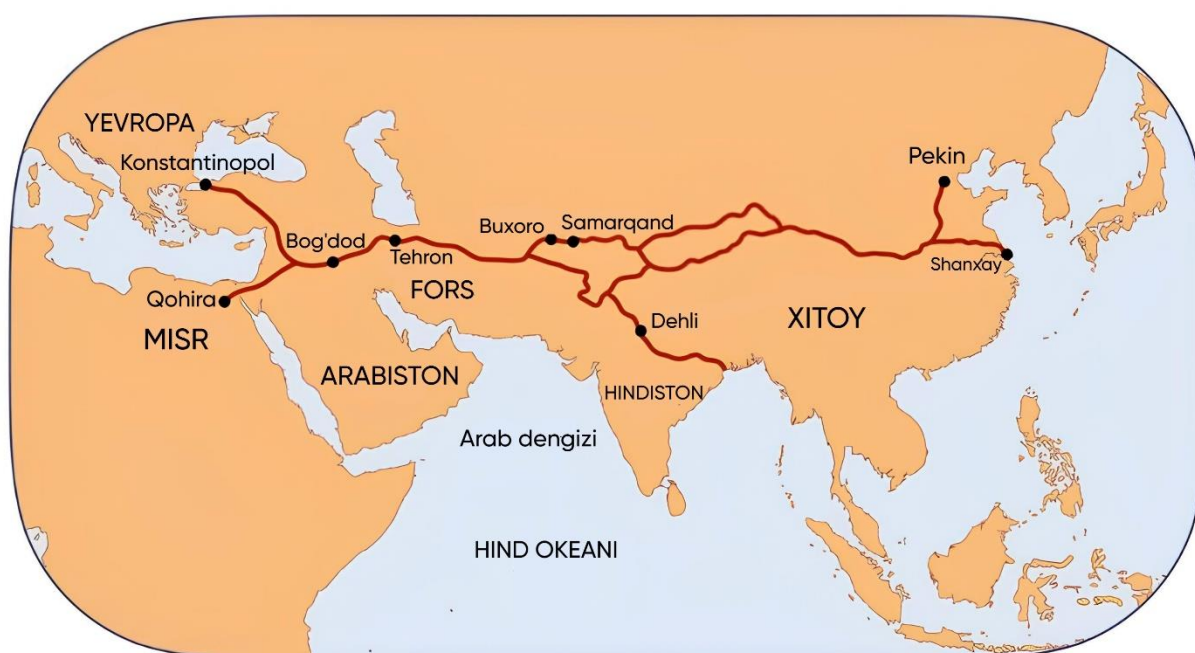
Buyuk ipak yo‘li transport koridoriga e‘tibor qaratadigan bo‘lsak, uzunligi taxminan 7000 mil yoki deyarli 12 ming kilometrni tashkil etadigan ushbu yo‘l Xitoyning Pekin va Shanghai shaharlaridan boshlanib, Changan, Lanjou, Jiuquan, Yumen, Anxi, Hami, Turfan, Kusha, Oqsu, Qoshg‘ar, O‘sh, Samarqand, Buxoro, Mashhad, Bag‘dod, Konstantinopol (hozirgi Istanbul), Qohira kabi ko‘plab shaharlardan o‘tgan kichik karvon yo‘llarining birlashmasidan iborat transport koridori hisoblanadi. Tarixiylik jihatdan esa 10000 yillik bo‘lishi mumkin, chunki

⁹ The geography of transport systems Jean-Paul Rodrigue 3rd edition 42b

eramizdan oldingi X asrga tegishli Misr fir'avnlari maqbaralarida Xitoy ipagining izlari aniqlangan.

Yuk tashish muddatiga kelsak, Xitoydan Rim imperiyasigacha borib qaytishga o'rtacha 2 yil vaqt sarflangan. Yuklarni faqat bitta karvon boshidan oxirigacha yetkazib borganmi degan savolga esa salbiy javob olamiz, chunki karvonlar bir shahardan boshqa bir shahargacha yo'l yurishgan xolos, yuklar esa keyingi karvonga sotilgan va o'sha karvon yuklarni keyingi punktgacha yetkazib bergan¹⁰.

Ipak Yo'li



1.4.1-rasm. Buyuk Ipak yo'li¹¹

Bu davrda quruqlikdagi transport tizimining samaradorligi past bo'lganligi sababli, savdoning katta qismi mahalliy edi. Muxtoriyat va asosiy tirikchilikka asoslangan iqtisodlar ko'p savdo-sotiq hosil qila olmadi. Mintaqaviy iqtisod nuqtai nazaridan shaharlarni tez buziladigan qishloq xo'jaligi tovarlari bilan ta'minlash ko'pi bilan 50 kilometr radius bilan chegaralangan. Shaharlarning kattaligi ham vaqt o'tishi bilan doimiy bo'lib qoldi. Odamlar soatiga taxminan 5 km yura olishlari va

¹⁰ <https://www.theglobalist.com/a-silk-road-caravan/>

¹¹ <https://www.iflscience.com/what-was-the-silk-road-and-why-was-it-so-hugely-important-67943>

ular kuniga bir soatdan ko‘proq vaqt sarflashni xohlamasliklari sababli, iqtisodiy munosabatlarning kunlik maydoni 2,5 km radius yoki taxminan 20 kvadrat kilometr bilan cheklanadi.

1.4.1-jadval

Top 14 davlatlarning YaIM, eksport va import hajmi (2022-yil)¹²

Davlat nomi	YaIM	Eksport	Eksport YaIMga nisbati	Import	Import YaIMga nisbati
AQSH	\$25 439 700 000 000	\$2 995 046 000 000	11,77%	\$3 969 644 000 000,00	15,60%
Xitoy	\$17 963 171 479 205	\$3 714 245 280 577	20,68%	\$3 139 497 839 473,03	17,48%
Yaponiya	\$4 256 410 760 724	\$916 904 220 798	21,54%	\$1 079 882 755 161,36	25,37%
Germaniya	\$4 082 469 490 798	\$2 078 953 894 568	50,92%	\$1 973 119 748 663,80	48,33%
Hindiston	\$3 416 645 826 053	\$778 547 052 989	22,79%	\$902 304 020 924,93	26,41%
Buyuk Britaniya	\$3 089 072 722 400	\$1 032 613 371 396	33,43%	\$1 112 016 212 896,31	36,00%
Fransiya	\$2 779 092 236 506	\$963 967 041 638	34,69%	\$1 102 655 769 490,92	39,68%
Kanada	\$2 161 483 369 422	\$731 555 074 344	33,85%	\$719 339 144 628,93	33,28%
Italiya	\$2 049 737 165 408	\$750 824 732 037	36,63%	\$781 083 185 842,36	38,11%
Korea, Respublikasi	\$1 673 916 469 027	\$808 029 011 186	48,27%	\$811 129 400 000,00	48,46%
Gollandiya	\$1 009 398 719 033	\$946 333 742 193	93,75%	\$835 470 254 029,17	82,77%
Irlandiya	\$533 140 011 838	\$730 869 814 169	137,09%	\$516 083 899 683,54	96,80%
Singapur	\$466 788 426 792	\$870 805 785 589	186,55%	\$701 629 497 098,64	150,31%
Gong Kong SAR	\$359 838 583 490	\$697 587 039 485	193,86%	\$683 414 517 073,09	189,92%

Shunday qilib, aksariyat qishloq joylari qishloq va shaharlar atrofida joylashgan bo‘lib, diametri 5 km dan oshig‘i kamdan-kam uchraydi. Rim, Pekin, Konstantinopol yoki Venetsiya kabi sanoat inqilobigacha bo‘lgan yirik shaharlar

¹² Jahon banki ma’lumotlari asosida ishlab chiqilgan

hech qachon 20 kvadrat kilometrdan oshmagan¹³. Haqiqatan ham xalqaro savdo xususan, Ipak yo‘li bo‘ylab mavjud edi, lekin sotiladigan tovarlar ziravorlar, ipak, vino va parfyumeriya kabi yuqori qiymatli (hashamatli) tovarlar edi. O‘rta yer dengizi atrofida amfora zaytun moyi, don yoki sharobning samarali standart transport mahsuloti sifatida keng tarqalishiga sabab bo‘ldi. Buyuk Ipak yo‘li esa insoniyat tarixidagi eng mustahkam savdo yo‘li bo‘lib, u taxminan 1500 yil davomida ishlatilgan. Aynan ushbu davrda buyuk geografik kashfiyotlar amalga oshirilgan¹⁴.

Yuqoridagi ma’lumotlardan kelib chiqadigan bo‘lsak transport vositalarining rivojlanmaganligi ushbu davrda mahsulotlarning faqat cheklangan doirada aylanganligini ta’minlagan xolos.

Endi mamlakatlar YaIM hajmi, Eksporti va Importini tahlil qilsak. Chunki mamlakat bir mahsulotni export yo import qilar ekan, Jahon transport koridorlariga murojaat qiladi.

1.4.1-jadvaldan kelib chiqib xulosa qiladigan bo‘lsak, mamlakatlar eksporti va importining YaIMga nisbati juda ham baland va ushbu ko‘rsatkichlar mamlakatlarning jahon savdo koridorlaridan qanchalik ko‘p foydalanishini ifoda etib keladi.

Shunday qilib, xalqaro transport koridorlari mamlakatning iqtisodiy o‘sishiga, barqaror rivojlanishiga va global miqyosda raqobatbardoshligini oshirishga hissa qo‘shadi. Ularning ta’siri va ahamiyati mamlakatning tashqi savdo siyosatidan tortib, ichki iqtisodiyotga bo‘lgan ta’sirigacha barcha sohalarda o‘z aksini topadi.

¹³

¹⁴ https://uz.wikipedia.org/wiki/Buyuk_geografik_kashfiyotlar

Asosiy tushunchalar

Xalqaro transport koridorlari – turli mamlakatlarni bog‘lovchi asosiy yo‘nalishlar bo‘lib, transport tarmoqlari orqali yuk va yo‘lovchi tashishni ta‘minlaydi. Ular savdo, iqtisodiy integratsiya va logistika jarayonlarini tezlashtirishga xizmat qiladi.

Koridorlar konsepsiyasi – xalqaro va mintaqaviy transport tarmoqlarini yaxlit tizim sifatida rivojlantirish g‘oyasi bo‘lib, u savdo yo‘nalishlarini optimallashtirish va tranzit imkoniyatlarini kengaytirishga qaratilgan.

Transport tizimi – turli transport vositalari va infratuzilma tarmoqlarini o‘z ichiga oluvchi majmua bo‘lib, yuk va yo‘lovchilarni samarali tashishni ta‘minlaydi.

Koridor tushunchasi – transport va logistika sohasida aniq belgilangan yo‘nalish bo‘lib, savdo oqimlarini muvofiqlashtirish va tranzit jarayonlarini samarali tashkil etishga xizmat qiladi.

Milliy savdo koridori – bitta davlat hududi ichida joylashgan savdo va transport yo‘nalishi bo‘lib, ichki iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash va eksport-import jarayonlarini qo‘llab-quvvatlashga qaratilgan.

Ikki tomonlama savdo koridorlari – ikki davlat o‘rtasidagi savdo va transport yo‘nalishlari bo‘lib, ularning o‘zaro iqtisodiy hamkorligini rivojlantirish va tashqi savdoni kengaytirishga xizmat qiladi.

Ko‘p tomonlama savdo koridorlari – uch va undan ortiq davlatlarni bog‘lovchi savdo va transport yo‘nalishlari bo‘lib, mintaqaviy iqtisodiy integratsiya va transchegaraviy hamkorlikni rivojlantirishga qaratilgan.

Multimodal koridorlar – yuk tashishda ikkita yoki undan ortiq transport turi ishlatiladigan yo‘nalishlar bo‘lib, bu tizim logistika jarayonlarini optimallashtirish va yuk yetkazib berish vaqtini qisqartirishga yordam beradi.

Intermodal koridorlar – yuk tashish jarayonida bir nechta transport turi qo‘llaniladigan, biroq yagona tashish hujjati asosida amalga oshiriladigan transport tizimi. Bu, ayniqsa, xalqaro yuk tashishlarda muhim rol o‘ynaydi.

Global savdo – dunyo bo‘ylab tovar va xizmatlarning erkin harakatlanishini anglatib, xalqaro transport koridorlari bu jarayonning samaradorligini oshirishda muhim rol o‘ynaydi.

Iqtisodiy integratsiya – turli mamlakatlar o‘rtasida savdo, investitsiya va transport sohalarida hamkorlikni rivojlantirish jarayoni bo‘lib, xalqaro transport koridorlari bu integratsiyaning asosi hisoblanadi.

Tranzit salohiyat – mamlakatning o‘z hududi orqali yuk va yo‘lovchilarni tashish imkoniyatlari bo‘lib, bu iqtisodiy daromad manbai va geostrategik ustunlik hisoblanadi.

Nazorat savollari:

1. Xalqaro transport koridorlarining paydo bo‘lish tarixi haqida gapirib bering.
2. Xalqaro transport koridorlari tushunchasiga ta’rif bering.
3. Xalqaro transport koridorlarining tasniflanishi deganda nimani tushunasiz?
4. Ikki tomonlama va ko‘p tomonlama transport koridorlarining farqlari nimalardan iborat?
5. Xalqaro transport koridorlarining rivojlanish xususiyatlarini ayting.
6. Global savdo va iqtisodiy integratsiyaning bosqichlari nechta?
7. Geosiyosiy va strategik ahamiyatga tasir etuvchi omillarni sanab bering.
8. Xalqaro transport koridorlarining rivojlanishida raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarning roli qanday?
9. Xalqaro transport koridorlarining ekologik barqarorligini oshirishda qo‘llanilayotgan texnologiyalar haqida gapirib bering.
10. Xalqaro transport koridorlarining mamlakat iqtisodiyotidagi o‘rni nimada o‘z aksini topadi?
11. Multimodal tizimlarning rivojlanish xususiyatlariga ta'sir etuvchi omillar nimalardan iborat
12. Xalqaro transport koridorlarida multimodal tizimlarning asosiy afzalliklarini sanab bering.

Case Study

Masala 1: O‘zbekiston hukumati mamlakatni Shimol-Janub xalqaro transport koridoriga faol integratsiya qilish bo‘yicha loyiha boshladi. Bu koridor Rossiya, O‘zbekiston va Eron o‘rtasida yuk tashishni amalga oshirishni maqsad qilgan bo‘lib, Hind okeanidagi bandargohlar orqali global bozorga chiqish imkoniyatini yaratadi. Mazkur loyiha O‘zbekistonning eksport-import jarayonlarini tezlashtirish va iqtisodiyotining turli tarmoqlarini rivojlantirish uchun muhim deb qaralmoqda.

Topshiriqlar:

1. “Shimol-Janub” transport koridori orqali tranzit yuk oqimini oshirish uchun O‘zbekiston qanday infrastrukturaviy va huquqiy islohotlarni amalga oshirishi kerak?
2. Ushbu koridorning rivojlanishi O‘zbekiston iqtisodiyotiga qanday ta’sir ko‘rsatadi?

Masala 2: O‘zbekiston “Sharq-G‘arb” transport yo‘lagi (Xitoy-O‘zbekiston-Kavkaz-Yevropa) orqali tranzit markazga aylanishni maqsad qilgan. Bu koridor orqali Xitoydan Yevropaga mahsulotlar temir yo‘l va avtomobil transportida tashiladi. Ushbu loyiha Yevropa bozorlariga qisqa yo‘nalishda yuk tashish imkonini beradi va Xitoy-O‘zbekiston hamkorligini mustahkamlaydi.

Topshiriqlar:

1. O‘zbekistonning “Sharq-G‘arb” yo‘nalishidagi tranzit imkoniyatlarini oshirish uchun qanday chora-tadbirlarni amalga oshirish kerak?
2. Ushbu koridordan foydalanish mamlakat iqtisodiy rivojlanishida qanday o‘rin tutadi?

2-BOB. TRANSPORT LOGISTIKASI TIZIMLARINING TURLARI, AHAMIYATI VA HUQUQIY ASOSLARI

2.1. Logistik tizim va uning turlari

2.2. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati

2.3. Xalqaro transport koridorlari faoliyatining huquqiy asoslari

2.4. Tashqi savdo bojxona rejimlarining zamonaviy tendensiyalari

2.1. Logistik tizim va uning turlari

Bugungi kunda transport-logistika tizimining rivojlanishi jahon iqtisodiyotining globallasuvi bilan chambarchas bog‘liq bo‘lib, xalqaro transport koridorlari bu jarayonning asosi sifatida namoyon bo‘lmoqda. O‘zbekiston so‘nggi yillarda o‘zining transport va tranzit imkoniyatlarini oshirish maqsadida qator muhim islohotlarni amalga oshirmoqda. Xususan, avtomobil va temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish hamda yangi logistika markazlarini barpo etish orqali xalqaro koridorlar bilan integratsiyani kuchaytirishga qaratilgan chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda. Shuningdek, O‘zbekiston MDH, Yevroosiyo va Janubiy Osiyo mamlakatlari bilan transport sohasidagi hamkorlikni mustahkamlab, “Shimol-Janub” va “G‘arb-Sharq” yo‘nalishlarida yangi imkoniyatlar yaratmoqda. Shundan kelib chiqib, avvalo logsitika va unga turlari haqida to‘xtalib o‘tamiz.

Logistika – iste’molchi talablarini ko‘proq qanoatlantirish maqsadlarida xomashyo, yarimfabrikatlar, tayyor mahsulotlar va tegishli axborotlarni jamlash, saqlash, ishlab chiqarilgan joydan iste‘mol joyiga tashish va uzatishning texnologik va tejamkor samarali operatsiyalarini rejalashtirish, amalga oshirish va nazorat qilish jarayonidir.

Logistika – keng ma’noda mikro va makro tizim oldiga qo‘yilgan maqsadlarga erishish uchun moddiy, axborot va moliyaviy oqimlarni boshqarish va optimallashtirishni anglatadi.

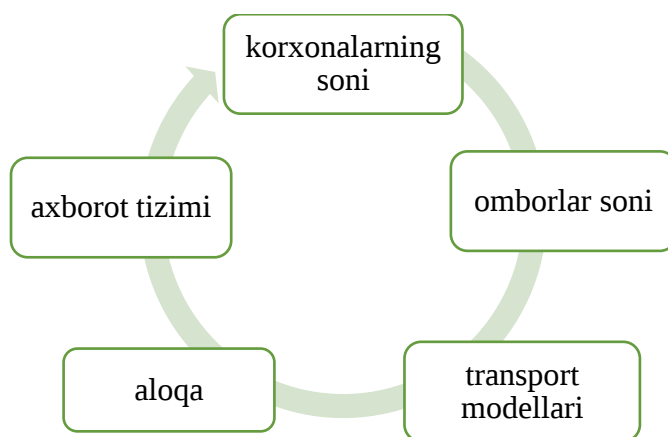
Logistika – tor ma’noda menejmentning umumlashgan vositasi bo‘lib, moddiy va servis oqimlar hamda ularga ergashgan axborot va moliyaviy oqimlarni samarali boshqarish orqali biznesning strategik, taktik va operativ maqsadlariga erishish imkoniyatini beradi.

Logistikaning asosiy tamoyillari quyidagilardan iborat:

1. O‘zini o‘zi tartibga solish (ishlab chiqarishning mutanosibligi).
2. Moslashuvchanlik (xarid va yetkazib berish jadvalriga o‘zgartirish kiritish mumkinligi).
3. Zahira hajmini minimallashtirish.
4. Tovar harakatini modellashtirish.
5. Yangi axborot tizimlaridan maksimal foydalanish (kompyuterlashtirish).
6. Resurslar bilan ta’minotdagi ishonchlilik.
7. Tejamkorlik (iste’molchida mavjud mahsulot zahirasi darajasini 30-40 foizgacha kamaytirish, axborot xizmati darajasini oshirish).

Logistik tizim – u yoki bu logistika vazifasi va operatsiyalarni bajaruvchi teskari aloqaga moslashtirilgan tizimdir. U qoidaga ko‘ra, bir necha tizimlardan iborat va tashqi muhit bilan rivojlangan aloqaga ega. Nazariyadan ma’lumki, har qanday tizim ikki yoki undan ortiq elementlardan tashkil topadi.

Logistik tizimning tuzilishida quyidagi omillar hisobga olinadi (2.1.1-rasm).



2.1.1-rasm. Logistik tizimning tuzilishiga ta’sir qiluvchi omillar

Korxonalar soni tizimning miqyosi va o‘zaro bog‘liqligini belgilaydi. Katta miqdordagi korxonalar birgalikda faoliyat yuritadigan tizimlar o‘zaro integratsiya

va hamkorlikni talab qiladi. Korxonalar sonining ko'pligi logistika jarayonlarining murakkabligini oshiradi, lekin shu bilan birga yanada ko'proq resurslar va imkoniyatlar yaratadi.

Omborlar soni logistik tizimning saqlash va ta'minlash imkoniyatlarini ko'rsatadi. Omborlar tovarlarni saqlash, inventarizatsiya qilish va ularni kerakli vaqt va joyda yetkazib berish uchun zarurdir. Omborlar sonining ortishi tizimning o'zgaruvchan talabga moslashishini va tovarlarni tez yetkazib berish imkoniyatini oshiradi.

Transport modellari tizimning samarali ishlashini ta'minlaydigan asosiy elementlardan biridir. Transport modellarining turli xil variantlari mavjud, masalan, avtomobil, temir yo'l, dengiz va havo transporti. Har bir modelning o'z afzalliklari va cheklovlari mavjud bo'lib, ular tizimning ehtiyojlariga qarab tanlanadi. Transport modellari tizimning tezligini, arzonligini va xavfsizligini ta'minlashda muhim rol o'ynaydi.

Aloqa va axborot tizimi logistik jarayonlarning samaradorligini oshirishda muhim ahamiyatga ega. Zamonaviy axborot texnologiyalari orqali logistik tizimlar o'rtasida tezkor va to'g'ri axborot almashinuvi amalga oshiriladi. Bu tizimlar orqali transport, omborlar va yetkazib berish jarayonlarini rejalashtirish, kuzatish va boshqarish osonlashadi. Yaxshi rivojlangan aloqa va axborot tizimi orqali logistika jarayonlaridagi xatoliklar kamayadi va samaradorlik oshadi.

Ta'minot (xarid qilish) logistikasi tadbirkorlik logistikasining bo'limi bo'lib, u quyidagi masalalarni qamrab oladi:

- bozorda kerakli xomashyo, materiallar, qismlar va hokazolarni xarid qilish;
- qabul qilingan yuklarni rasmiylashtirish, ularni nazorat qilish va hisobga olish;
- korxonaga kelgan yuklarni tashish va omborga joylashtirish.

Taqsimlash va sotish logistikasi tadbirkorlik logistikasining yakuniy qismi hisoblanadi va buyurtmachi bilan ishlab chiqaruvchilarning aloqasini ta'minlaydi. U quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- buyurtmalarning bajarilishini tashkil etish;
- omborga joylashtirish va tashish.

Logistik tizim quyidagi xususiyatlarga ega:

- bir butunlik va alohidalik;
- aloqalar;
- tashkil qilish;
- integrativ sifatlar.

Logistik tizimlar quyidagi belgilariga ko'ra farqlanadi (2.1.1-jadval).

2.1.1-jadval

Logistik tizimlarning belgilariga ko'ra farqlanishi

T/r	Logistik tizimlarning belgilari	Tasniflanishi
1.	Ko'lam bo'yicha	- mikroiqtsodiyot tizimlari (sanoat korxonasi doirasida); - makroiqtisodiy tizimlar (mamlakat, hudud yoki mamlakatlar guruhi ko'lamida); - mezologistik tizimlar – alohida turdagi tovarlar yoki tovarlar guruhlarining ta'minoti, ishlab chiqarish va sotish alohida tizimlarning majmuasi.
2.	Tayyorlash va qo'llash doirasi bo'yicha	- logistik tizimlar va jarayonlarni tahlil qilish, rejalashtirish, loyihalashtirish va konstruktiv rasmiylashtirish bo'yicha vazifalarni tayyorlash; - logistik jarayonlarni boshqarish, nazorat qilish va o'tkazish bo'yicha vazifalarni amalga oshirish; - logistik quvvatlar va tizimlar unumdorligining hisob-kitoblari bo'yicha vazifalar.
3.	Xizmatning belgilanishi bo'yicha	- transport logistikasi (tashish, ortish, tushirish, qayta ortish, omborga joylashtirish, taqsimlash); - ishlab chiqarish logistikasi; - savdo sohasidagi logistika; - xizmat ko'rsatish sohasidagi logistika.
4.	Jarayonga bog'liq moddiy oqimlarning izchilligi bo'yicha	- ta'minotda logistika; - ishlab chiqarishda logistika; - ombor logistikasi; - transport logistikasi; - idishlarga joylashtirish jarayonidagi logistika; - mahsulotlarni sotish sohasidagi logistika; - ehtiyot qismlar bilan ta'minlash logistikasi; - ishlab chiqarish chiqindilarini yig'ish va qayta ishlash sohasidagi logistika;
5.	Logistikadan foydalanadigan sohalar bo'yicha	- tadbirkorlik faoliyati; - tibbiyot; - harbiy ish; - qurilish;

Barcha transport majmuasi masshtabida yuk oqimlarini yagona markazlashgan logistik tizim asosida boshqarishni tashkil etish inter va multimodal tashish turlarini yanada samarali amalga oshirishga hamda yagona optimallashtirilgan transport konveyerini yaratishga imkon beradi. Logistik tizim asosida ekspeditorlik, stividorlik va boshqa yordamchi operatsiyalar markazlashadi, yuqori malakali transport, operatorlik va boshqa kompaniyalar vujudga keladi va mamlakat transport majmuasi infrastrukturasi ratsional rivojlanishi uchun sharoit yaratiladi.

Transportni hududiy boshqarish – logistik tizimi konsepsiyasi va ishining texnologiyasi ishlab chiqilsa, quyidagilarni amalga oshirish mumkin bo‘ladi:

- yuk oqimlarini boshqarish;
- temir yo‘lda yuk tashuvchilar va boshqa transport turlarining texnik imkoniyatlarini bog‘lash;
- yuklarni bir transport turidan ikkinchi transport turiga qayta ortish va vagonlarni turib qolish vaqtini tejash va yuklarni ortish-tushirish vaqtini tejash va samarali ta‘minlash;
- multimodal tashishlarda barcha transport turlari qatnashchilarining manfaatlari ko‘zlanadi;
- hududiy muammolar e‘tiborga olinadi.

Yuqoridagi masalalarning hal qilinishida logistik markaz yuklangan vagonlarning kelishini boshqa transport turlari kelishi vaqtiga muvofiqlashtiradi. Taklif etilgan logistik markaz konsepsiyalari yaqin vaqtda orilgan vagonlar oqimini o‘tkazish bilan bog‘liq muammolarni bartaraf etishga imkon beradi. Boshqa transport turlarida qayta ishlov berish imkonini va xalqaro transport yo‘lkalarining raqobatbardoshligini oshiradi.

Transport logistik tizimi (TLT) samarali xizmat ko‘rsatishi uchun logistik axborot tizimi quyidagi mezonlarga javob berishi lozim:

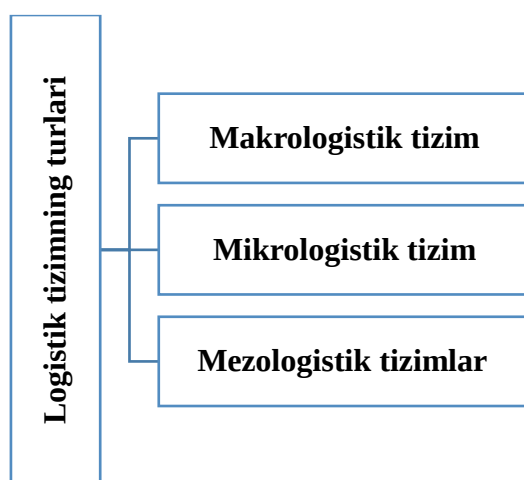
- oddiylik – logistik axborotlarga yengil va oddiy yondoshish;

- aniqlik – transport terminallarida joriy operatsiyalarni, buyurtmalarni bajarishdagi jarayonning o‘zgarishi yuk konsolidatsiyasi haqidagi axborotlarni aniq aks ettirish;

- egiluvchanlik – transport-logistik zanjirdan foydalanuvchilar va mijozlarning ma’lumotlarga bo‘lgan talabini boshqara olish qobiliyati;

- hisobot ma’lumotlarini samarali rasmiylashtirish – ma’lumotlar kompyuter monitorlari va hisobotda qulay shaklda bo‘lishi lozim.

Logistik tizimlar makro, mikro, mezo logistik tizimlarga bo‘linadi (2.1.2-rasm)



2.1.2.-rasm. Logistik tizimning turlari

Makrologistik tizim – mamlakatdagi savdo, transport, sanoat, vositaviy korxonalarni qamrab oluvchi materiallar oqimini boshqaruvchi yirik tizimdir. Makrologistik tizim biror bir mamlakatning aniq iqtisodiy infrastrukturasi o‘zida aks ettiradi. Makrologistik tizim quyidagi ko‘rsatkichlarga qarab tavsiflanadi:

- mamlakatning ma’muriy-hududiy bo‘linish belgisiga ko‘ra;
- tuman, tumanlararo, shahar, viloyat va o‘lka;
- mintaqaviy, mintaqalararo, respublika va respublikalararo;
- funksional – obyekt belgisiga ko‘ra;
- korxona, soha, korxonalar o‘rtasida, sohalararo, harbiy, institutsional va h.k.

Mikrologistik tizim makrologistik tizimning tarkibiy qismlari, tizimchalari hisoblanadi. Unga har xil ishlab chiqarish, savdo korxonalari, hududiy ishlab

chiqarish majmualari kiradi. Mikrologistik tizim ichki (ishlab chiqarish ichidagi), tashqi va integratsiyalashgan turlarga bo'linadi. Ishlab chiqarish ichidagi logistik tizimlar mahsulot ishlab chiqarishning texnologik sikli doirasida materiallar oqimini boshqarishni optimallashtiradi. Ishlab chiqarish ichidagi logistik tizimning asosiy vazifasi – yakunlanmagan ishlab chiqarish va material resurslar zaxiralarini kamaytirish, firmaning kapital aylanishini tezlashtirish, uzoq muddatli ishlab chiqarish davrini kamaytirish, material resurslar zaxira darajasini nazorat qilish va boshqarish, texnologik (sanoat) transport ishini optimallashtirishdir. Ishlab chiqarish ichidagi logistik tizim ishini optimallashtirish mezonini mahsulot tannarxini va tayyor mahsulot sifatini berilgan darajada ta'minlash, uzoq muddatli davrni minimallashtirish hisoblanadi.

Mezologistik tizimlar. Odatda davlatning xo'jalik faoliyati makroekonomika deb yuritiladi. Bu tushuncha mustahkam iqtisodiy aloqalar bilan bog'langan mamlakatlarning xo'jalik faoliyatini tavsiflash uchun ishlatiladi. Oxirgi yillarda iqtisodiy rivojlanishdan mamlakatlarda va butun jahon amaliyotida yagona logistik tizimga bog'langan korxonalarning katta guruhlaridan konglomeratlar tuzish jarayoni kuzatilmoqda.

Konglomeratlar moliya – sanoat guruhlar korporatsiyasi hisoblanadi, bunda kapitallar birlashishi nazarda tutiladi. Ko'rsatib o'tilgan korporatsiyalar (bir mamlakatni qamrovchi) va transmilliy, ya'ni bir nechta mamlakatlar xo'jalik faoliyatini birlashtiruvchi bo'lishi mumkin. Har xil darajadagi shunday konglomeratlar tashkil bo'lish jarayoni korporativlash nomini oldi. Moliyaviy kapital sohasida ham yirik xalqaro banklar birlashuvini yaratish, korporativlash jarayoni kuzatilmoqda. Bunday xo'jalik faoliyati iqtisodiyotning o'rta bo'g'ini – mezoiqtisodiyot sohasining yaratilishiga olib keladi.

Xulosa qiladigan bo'lsak, logistik tizim global savdo va iqtisodiy rivojlanishning ajralmas qismi bo'lib, uning samarali ishlashi ta'minot zanjirlarining uzluksizligini ta'minlaydi. Turli xil logistik tizimlar – global, mintaqaviy, korporativ va tarmoqli logistika – har biri o'z vazifasiga ega bo'lib, yuk va xizmatlarning

optimal harakatlanishiga xizmat qiladi. Zamonaviy texnologiyalar va raqamli yechimlarning joriy etilishi esa logistika tizimlarining samaradorligini oshirib, transport xarajatlarini kamaytirish va xizmat sifatini yaxshilash imkonini bermoqda.

2.2. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati

Bugungi kunda xalqaro avtomobil yo‘laklari yuk tashish jarayonining ajralmas qismi bo‘lib, global savdo va logistika tizimining samaradorligini oshirishda muhim rol o‘ynamoqda. O‘zbekiston tranzit salohiyatini kuchaytirish maqsadida bojxona tartiblarini soddalashtirish, raqamli logistika tizimlarini joriy etish hamda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirishga qaratilgan islohotlarni amalga oshirmoqda. Shuningdek, Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan transport integratsiyasini rivojlantirish doirasida yangi avtomobil yo‘laklarini ochish va mavjud yo‘nalishlarni modernizatsiya qilish bo‘yicha kelishuvlar amalga oshirilmoqda. Bu tashabbuslar yuk tashish jarayonlarini tezlashtirish, transport xarajatlarini kamaytirish va mintaqaviy iqtisodiy hamkorlikni mustahkamlashga xizmat qilmoqda.

Ushbu yo‘laklar mamlakatlar o‘rtasidagi tovarlar va xizmatlar almashinuvini tezlashtiradi, bu esa savdo aloqalarini rivojlantirishga, iqtisodiy barqarorlikni ta’minlashga, va logistika jarayonlarini optimallashtirishga yordam beradi. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati 2.2.1-rasmda tasvirlangan.

Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati	Savdo va iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash
	Transport xarajatlarini kamaytirish
	Tezkor va barqaror yetkazib berish
	Logistika tizimining optimallashtirilishi
	Xalqaro raqobatbardoshlikni oshirish
	Iqtisodiy o‘sish va ish o‘rinlari yaratish
	Ekologik ta’sir va barqarorlik

2.2.1-rasm. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati

Birinchidan, **savdo va iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash** Xalqaro avtomobil yo‘laklari orqali amalga oshiriladi. Xalqaro transport yo‘laklari mavjud bo‘lganda, mamlakatlar o‘rtasida savdo hajmi ortadi, chunki bu transport tizimi iqtisodiy jihatdan samarali bo‘ladi. Masalan, 2022-yilda Yevropa Ittifoqi va Osiyo o‘rtasidagi avtomobil transporti orqali o‘tkazilgan tovarlar hajmi 200 milliard yevrodan ortdi.¹⁵ Bu esa transport tizimining savdoni oshirishdagi ahamiyatini ko‘rsatadi. Yevropa bilan Osiyo o‘rtasida xalqaro avtomobil yo‘laklarining rivojlanishi, ikki mintaqada o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga yordam beradi, savdoning sezilarli ravishda oshishiga olib keladi.

Transport xarajatlarini kamaytirish xalqaro avtomobil yo‘laklarining asosiy afzalliklaridan biridir. Avtomobil transporti ko‘pincha arzonroq va tezroq bo‘lishi mumkin, chunki transport masofalari qisqaradi va yo‘l infratuzilmasi yaxshilanadi. Misol uchun, Xitoy va Yevropa o‘rtasida amalga oshirilgan “Yangi Ipak yo‘li” tashish dasturi orqali avtomobil yo‘laklari orqali tovarlar olib o‘tilganda transport xarajatlari 10% ga kamaydi¹⁶, bu esa logistika kompaniyalari uchun katta iqtisodiy foyda keltirdi. Shuningdek, transport yo‘laklarining optimallashtirilgan rejaları orqali yo‘lni ta‘mirlash va o‘zgartirish xarajatlari ham kamayadi, bu esa butun tizimning samaradorligini oshiradi.

Tezkor va barqaror yetkazib berish xalqaro avtomobil yo‘laklari orqali ta‘minlanadi, bu esa ishlab chiqarish va savdo tarmoqlarining samarali ishlashini ta‘minlaydi. O‘z vaqtida yetkazib berish jarayonlari ishlab chiqarish liniyasini uzluksiz ravishda ta‘minlaydi. Masalan, 2021-yilda Yaponiyada avtomobil transporti orqali yetkazib berilgan yuklarning 85% tez va xavfsiz tarzda maqsadga yetkazildi¹⁷, bu esa ishlab chiqarish jarayonlarining uzluksizligini va

¹⁵ Manba: European Commission, "EU trade in goods - Statistics explained", 2022

¹⁶ Manba: China Railway Corporation, "China-Europe Railway Express Overview," 2020

¹⁷ Manba: Japan External Trade Organization (JETRO), "The Role of Transport Infrastructure in Japan's Logistics System," 2021

samaradorligini oshirdi. Tezkor yetkazib berish tizimining ishlashi nafaqat mamlakat ichki iqtisodiyoti, balki xalqaro savdo aloqalariga ham ijobiy ta'sir qiladi.

Logistika tizimining optimallashtirilishi xalqaro avtomobil yo'laklari orqali yanada samarali bo'ladi. Tovarlarini tez va xavfsiz tashish jarayonini rejalashtirish va amalga oshirish, dunyo bo'ylab global ta'minot zanjirlarini kuchaytiradi. 2020-yilda Hindiston va Eron o'rtasidagi xalqaro avtomobil yo'lagi orqali eksport qilingan tovarlar hajmi 15% ga oshdi¹⁸, bu logistika jarayonlarining optimallashtirilganligini va transport yo'laklarining iqtisodiy foydaliligini ko'rsatadi. Shuningdek, optimallashtirilgan transport tizimi orqali yetkazib berish vaqtlarini qisqartirish va ishlab chiqarish resurslarini tejash mumkin.

Xalqaro raqobatbardoshlikni oshirish ham avtomobil yo'laklaridan foydalanishning muhim jihatidir. Yaxshi rivojlangan transport yo'laklari, ayniqsa mamlakatlar o'rtasidagi bog'lanishlar, global bozorda raqobatbardoshlikni oshiradi. 2021-yilda Turkiya va Germaniya o'rtasidagi transport yo'laklarining rivojlanishi natijasida, Turkiyaning eksporti 7% ga oshdi¹⁹, bu esa raqobatbardoshlikni oshirishga xizmat qildi. Raqobatbardosh bozorlarni yaratish va yangi savdo yo'nalishlarini ochish, mamlakatlar iqtisodiyotini jahon bozorida yanada mustahkamlaydi.

Iqtisodiy o'sish va ish o'rinlari yaratish xalqaro avtomobil yo'laklarining rivojlanishi natijasida yuzaga keladi. Transport infratuzilmasining kengayishi va yangi yo'laklarning ochilishi yangi ish o'rinlarini yaratadi. Masalan, 2022-yilda Markaziy Osiyo davlatlarida avtomobil yo'laklarining rivojlanishi natijasida 5000 dan ortiq yangi ish o'rinlari yaratildi²⁰. Bu esa iqtisodiy o'sishni ta'minlaydi va mamlakatlarning global iqtisodiyotda o'z o'rnini mustahkamlaydi.

Ekologik ta'sir va barqarorlik ham xalqaro avtomobil yo'laklaridan foydalanishda hisobga olinishi kerak. Yo'l infratuzilmasining yaxshilanishi, transport vositalarining energiya samaradorligini oshirishi va chiqindilarni

¹⁸ Manba: Ministry of Road Transport and Highways, India, "India-Eiran Transport Corridor", 2020

¹⁹ Manba: Turkish Ministry of Trade, "Transport and Logistics Development in Turkey", 2021

²⁰ Manba: Asian Infrastructure Investment Bank, "Central Asia Transport Connectivity Report", 2022

kamaytirishi mumkin. Misol uchun, 2020-yilda Yevropada avtomobil transportining ekologik samaradorligi 15% ga yaxshilandi²¹, bu esa transport tizimlarining ekologik izini kamaytirishga xizmat qildi. Barqaror transport yo‘laklarining rivojlanishi, global miqyosda ekologik izni kamaytirish va atrof-muhitni himoya qilishga yordam beradi.

Shunday qilib, xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati faqat transport tizimining samaradorligini oshirib qolmay, balki iqtisodiy o‘sish, raqobatbardoshlik, ekologik barqarorlik va global integratsiyaga hissa qo‘shishda katta rol o‘ynaydi. Statistika ma’lumotlar va misollar, bu yo‘laklarning ahamiyatini yanada yaxshiroq tushunishga yordam beradi va ularning iqtisodiy va ekologik foydalarini ko‘rsatadi.

2.3. Xalqaro transport koridorlari faoliyatining huquqiy asoslari

Xalqaro transport koridorlarini boshqarishda turli xalqaro tashkilotlar va mintaqaviy tashkilotlar muhim ahamiyatga ega hisoblanadi. Ular transport tizimlarining samarali va xavfsiz ishlashini ta’minlaydigan normativ-huquqiy asoslarni yaratadi. Xalqaro transport tizimlarini boshqarish va rivojlantirishda bir nechta xalqaro tashkilotlar ishtirok etadi (2.3.1-jadval).

2.3.1-jadval

Xalqaro transport tizimlarini boshqarish va rivojlantirishda ishtirok etadigan xalqaro tashkilotlar

Xalqaro tashkilot	Funksiyalari
BMT (Birlashgan Millatlar Tashkiloti)	Xalqaro savdo va transportni tartibga soluvchi umumiy normativ asoslarni yaratadi, transport infratuzilmasini rivojlantirishga yordam beradi.
UNECE (BMT Yevroosiyo Iqtisodiy Komissiyasi)	Xalqaro transport tizimlarini rivojlantirish va xavfsizlikni ta’minlash, shuningdek, transport sohasida texnik va me’yoriy hujjatlar ishlab chiqadi.
UNCTAD (BMTning Savdo va Taraqqiyot Konferensiyasi)	Global savdoni osonlashtirish va transport infrastrukturasi rivojlantirish uchun iqtisodiy tahlil va siyosatni shakllantiradi.
IMO (Xalqaro Dengiz Tashkiloti)	Xalqaro dengiz transportini boshqaradi, xavfsizlikni ta’minlaydi va ekologik me’yorlar ishlab chiqadi.

²¹ Manba: European Environment Agency, “Sustainable Transport and Environmental Impact”, 2020

ICAO (Xalqaro Fuqaro Aviatsiyasi Tashkiloti)	Xalqaro havo transportini tartibga soladi, xavfsizlik, texnik va operatsion me'yorlar, havo yo'llari tizimini ishlab chiqadi.
IATA (Xalqaro Aviatsiya Transporti Assotsiatsiyasi)	Aviatsiya sohasidagi xalqaro hamkorlikni rivojlantiradi, aviakompaniyalar uchun me'yorlar va qoidalar ishlab chiqadi.
OTIF (Xalqaro Temiryo'l Transporti Tashkiloti)	Xalqaro temiryo'l transportini rivojlantiradi, temiryo'l tizimida xavfsizlik va texnik standartlarni belgilaydi, transportni tartibga soladi.
IRU (Xalqaro Yo'lovchi Avtomobil Transporti Assotsiatsiyasi)	Avtomobil transportining xalqaro rivojlanishini qo'llab-quvvatlaydi, yo'lovchi va yuk tashish bo'yicha xalqaro bitimlar va kelishuvlar ishlab chiqadi.
ADB (Osiyo Taraqqiyot Banki)	Osiyo va Yaqin Sharqdagi transport infratuzilmasi va savdo yo'llarini rivojlantirish uchun moliyaviy va texnik yordam ko'rsatadi.
EBRD (Yevropa Tiklanish va Rivojlanish Banki)	Yevropa, Markaziy Osiyo va Sharqiy Yevropadagi transport infratuzilmasini rivojlantirish uchun investitsiya va moliyaviy yordam beradi.

Yuqoridagi ma'lumotlarga ko'ra,

- BMTning Yevroosiyo iqtisodiy komissiyasi (UNECE) va BMTning Savdo va Taraqqiyot Konferensiyasi (UNCTAD) xalqaro transportni tartibga soluvchi normativ huquqiy hujjatlarni ishlab chiqishda ishtirok etadi.

- Xalqaro temiryo'l transporti tashkiloti (OTIF), Xalqaro aviatsiya tashkiloti (ICAO) va Xalqaro dengiz tashkiloti (IMO) kabi ixtisoslashgan tashkilotlar transportning har bir turini boshqarish uchun o'z me'yorlarini va qoidalarini ishlab chiqadi.

- Yevropa Ittifoqi (EU) va Osiyo taraqqiyot banki (ADB) kabi tashkilotlar transport koridorlarini rivojlantirish va modernizatsiya qilishda muhim rol o'ynaydi.

UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) – Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi, 1947-yilda tashkil topgan va Yevropa mintaqasida iqtisodiy rivojlanishni rag'batlantirishga, savdo va transport aloqalarini yaxshilashga, barqaror rivojlanishni ta'minlashga qaratilgan xalqaro tashkilotdir. UNECE Yevropa mamlakatlarini, shuningdek, Osiyo, Markaziy Osiyo va Kavkaz kabi mintaqalarni o'z ichiga olgan 56 ta a'zo davlat bilan faoliyat yuritadi.



UNECE ning asosiy maqsadlari va funksiyalari:

1) Transport tizimlarini rivojlantirish: UNECE xalqaro transport tarmoqlarini integratsiyalash, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, xavfsiz va samarali transport yo‘llarini tashkil etishda ishtirok etadi. UNECE tomonidan ishlab chiqilgan Euro-Asian Transport Links (EATL) va Trans-European Networks (TEN-T) kabi tashabbuslar mintaqaviy va xalqaro transport aloqalarini yaxshilashga qaratilgan.

2) Xalqaro shartnomalar va konvensiyalar: UNECE xalqaro transport tizimlarining samarali ishlashi uchun turli konvensiyalar va huquqiy hujjatlarni ishlab chiqadi. Masalan, UNECE ADR (o‘tov moddalarni transport qilishning xalqaro konvensiyasi), CEMT (Markaziy Yevropa transport tashkilotining konvensiyasi) va UN Convention on Road Traffic kabi muhim huquqiy aktlarni ishlab chiqishda faol qatnashadi.

3. Barqaror rivojlanish va ekologiya: UNECE transport koridorlarining barqarorligini ta’minlash, ekologik xavfsizlikni oshirish, yashil transportni rivojlantirish va iqlim o‘zgarishiga qarshi kurashishda ham muhim rol o‘ynaydi. Tashkilot, transport sohasida atrof-muhitga zarar keltirmaslik va ekologik jihatdan barqaror tizimlarni yaratish bo‘yicha o‘zgarishlarni amalga oshiradi.

4. Savdo va logistika: UNECE, shuningdek, savdo aloqalarini rivojlantirish va mintaqaviy logistikani optimallashtirishga katta e‘tibor qaratadi. Bunga xalqaro savdo qoidalarini harmonizatsiya qilish, bojxona tizimlarini soddalashtirish va tranzit jarayonlarini yaxshilash kiradi.

5. Texnik yordam va maslahat: UNECE iqtisodiy, ijtimoiy va transport sohalarida a‘zo davlatlarga texnik yordam ko‘rsatadi, maslahatlar beradi, o‘quv dasturlarini tashkil etadi va sohadagi ilg‘or tajribalarni almashish uchun platformalar yaratadi.

UNECE, transport va logistika tizimlarini yaxshilashga, transchegaraviy savdo va transportni soddalashtirishga xizmat qiluvchi yirik xalqaro tashabbuslarni

rivojlantiradi. Bu tashkilot tomonidan yaratilgan ko‘plab normativ hujjatlar, shartnomalar va konvensiyalar xalqaro transport koridorlarini samarali boshqarish va rivojlantirishga yo‘naltirilgan. UNECE shuningdek, davlatlararo transport siyosatini muvofiqlashtirishda muhim rol o‘ynaydi va turli xalqaro transport tarmoqlarining integratsiyasiga ko‘maklashadi.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) — Birlashgan Millatlar Tashkilotining Savdo va Taraqqiyot Konferensiyasi bo‘lib, 1964 yilda tashkil etilgan. UNCTADning asosiy maqsadi rivojlanayotgan mamlakatlarga iqtisodiy o‘sinh va taraqqiyot yo‘lida yordam berish, global savdoning samarali ishlashini ta‘minlash, va rivojlanayotgan davlatlarga xalqaro savdo tizimiga integratsiya qilishda yordam berishdir. UNCTAD rivojlanayotgan mamlakatlar uchun eng muhim iqtisodiy siyosat ishlab chiqaruvchi va tahlilchi tashkilotlardan biridir. Uning faoliyati global savdo va iqtisodiyotga ta’sir qiladigan siyosatlar va tavsiyalar ishlab chiqishga qaratilgan. Rivojlanayotgan davlatlar uchun bu tashkilotning tavsiyalari global bozorlarni yaxshiroq tushunishga, resurslarni samarali ishlatishga va iqtisodiy mustahkamlikni ta‘minlashga yordam beradi. UNCTAD, BMTning Barqaror Rivojlanish Maqsadlarini amalga oshirishda ham faol qatnashadi. Tashkilot global savdo va iqtisodiy taraqqiyot orqali kambag‘allikni kamaytirish, inklyuziv iqtisodiy o‘sinhni ta‘minlash va sanoat va infratuzilmani modernizatsiya qilish bo‘yicha ishlaydi. UNCTAD bu xalqaro savdo, investitsiyalar va iqtisodiy taraqqiyot sohalarida samarali hamkorlikni ta‘minlash va rivojlanayotgan mamlakatlarga o‘z iqtisodiy o‘sinhini qo‘llab-quvvatlashga yordam beradigan eng muhim BMT tashkilotlaridan biridir. U global iqtisodiy va savdo tizimlarida adolat va barqarorlikni ta‘minlashga intiladi. UNCTAD har uch yilda bir marotaba o‘zining xalqaro konferensiyasini o‘tkazadi. Bu konferensiyalar global iqtisodiy siyosatni shakllantirish va davlatlar o‘rtasidagi savdo va taraqqiyot masalalarini muhokama qilish uchun platforma bo‘lib xizmat qiladi. UNCTAD BMTning Iqtisodiy va Ijtimoiy Kengashiga (ECOSOC) bo‘ysunadi. Tashkilotning markazi Geneva, Shveytsariyada joylashgan. UNCTADda a‘zo davlatlar tomonidan

saylanadigan direktorlar kengashi mavjud bo'lib, tashkilotning strategik yo'nalishlarini belgilaydi. Har yili UNCTADning Bosh kotibi va boshqaruv kengashi tomonidan tashkilot faoliyatining umumiy yo'nalishlari belgilab boriladi.

UNCTADning asosiy vazifalari:

- *savdoni rivojlantirish*: UNCTAD global savdo aloqalarini qo'llab-quvvatlaydi va rivojlanayotgan mamlakatlarga savdo siyosatini shakllantirishda yordam beradi. Bu mamlakatlarga o'z mahsulotlarini xalqaro bozorlarga samarali ravishda olib chiqish imkoniyatlarini yaratish, tarif va boji tizimlarini o'zgartirish, shuningdek, savdo kelishuvlarini yaxshilashga yordam beradi.

- *iqtisodiy tahlil*: UNCTAD o'z a'zolari va jahon iqtisodiyotini tahlil qilish orqali global savdo va taraqqiyot masalalariga oid tavsiyalar beradi. Bu tahlillar rivojlanayotgan mamlakatlar uchun siyosat yaratishda va iqtisodiy tahlilni amalga oshirishda muhim ahamiyatga ega.

- *barqaror rivojlanish*: UNCTAD barqaror rivojlanish uchun savdo va investitsiyalarning integratsiyasi asosida siyosatlarni ishlab chiqadi. Ushbu tashkilot barqaror iqtisodiy o'sishni rag'batlantiradi va global iqtisodiy hamkorlikni mustahkamlashga qaratilgan strategiyalarni ishlab chiqadi.

- *investitsiyalar va texnologiya transferi*: UNCTAD texnologiya transferi, xorijiy investitsiyalarni jalb qilish va rivojlanayotgan mamlakatlarga zamonaviy texnologiyalarni o'zlashtirishda yordam beradi. Tashkilot innovatsiyalar va ilg'or texnologiyalarni rivojlanayotgan mamlakatlarga olib kirish uchun ko'maklashadi.

- *savdo va taraqqiyot siyosatlarini ishlab chiqish*: UNCTAD rivojlanayotgan mamlakatlar uchun savdo siyosatini ishlab chiqishda va bozor iqtisodiyotini rivojlantirishda muhim tavsiyalar beradi. Bu mamlakatlarga iqtisodiy

mustahkamlikni ta'minlash uchun zarur bo'lgan strategiyalarni yaratishda yordam beradi.

IMO (xalqaro dengiz tashkiloti) Birlashgan Millatlar tashkilotining yuk tashishni tartibga solish uchun mas'ul bo'lgan ixtisoslashgan



agentligi. U 1948 yilda tashkil etilgan va uning bosh qarorgohi London, Birlashgan Qirollikda joylashgan. IMO xalqaro yuk tashish xavfsizligi va ekologik ko'rsatkichlarini ta'minlash uchun xalqaro qoidalar va standartlarni yaratish va amalga oshirishda hal qilishda rol o'ynaydi. IMOning asosiy vazifasi toza okeanlarda xavfsiz, xavfsiz va samarali yuk tashishni targ'ib qilishdir. Tashkilot a'zo davlatlar tomonidan qabul qilingan majburiy xalqaro shartnomalar va qoidalarini ishlab chiqadi.

IMO global dengiz sanoati uchun keng qamrovli huquqiy asoslarni o'rnatadi. Ushbu ramkalarga mamlakatlar imzolaydigan va o'zlarining ichki qonunlariga tatbiq etadigan konvensiyalar va protokollar kiradi. Asosiy konvensiyalar va protokollar:

SOLAS (dengizdagi hayot xavfsizligi bo'yicha xalqaro Konvensiya): kemalarning minimal xavfsizlik standartlariga javob berishini ta'minlaydi.

MARPOL (kemalar ifloslanishining oldini olish bo'yicha xalqaro Konvensiya): neft, kimyoviy moddalar, kanalizatsiya va axlatni qoplaydigan kemalar tomonidan ifloslanishni tartibga soladi.

STCV (dengizchilarni tayyorlash, sertifikatlash va qo'riqlash standartlari to'g'risidagi xalqaro Konvensiya): dengiz xodimlarining malakasi va o'qitish standartlarini belgilaydi.

COLREG (dengizda to'qnashuvlarning oldini olish bo'yicha xalqaro qoidalar): kemalar o'rtasida to'qnashuvni oldini olish uchun dengizda xavfsiz navigatsiya qoidalarini belgilaydi.

ISM kodi (xalqaro xavfsizlikni boshqarish kodi): framni taqdim etadi.

IMO 175 a'zo davlat va 3 assotsiatsiyaga ega. IMO tarkibiga kiradigan har bir mamlakat qoidalariga rioya qilishi kerak, ammo ular yangi qoidalar yoki o'zgartirishlarni taklif qilish huquqiga ega. IMO dengiz transportining o'ziga xos jihatlariga e'tibor qaratadigan turli qo'mitalar va ishchi guruhlar orqali ish olib boradi. Bularga dengiz xavfsizligi qo'mitasi (MSC), yuridik qo'mita, dengiz muhitini muhofaza qilish qo'mitasi (MEPC) va texnik hamkorlik qo'mitasi kiradi.

IMO yuk tashish uchun global ekologik standartlarni ishlab chiqishda, shu jumladan issiqxona gazlari chiqindilarini kamaytirishda, dengiz ifloslanishini minimallashtirishda va kemalarning balast suvi va cho'kindilarini nazorat qilish va boshqarish bo'yicha xalqaro Konvensiya (BVM Konvensiyasi) kabi chora-tadbirlar orqali iqlim o'zgarishini hal qilishda muhim rol o'ynadi. Shuningdek rivojlanayotgan mamlakatlarga dengiz xavfsizligi va atrof-muhit ko'rsatkichlarini yaxshilash bo'yicha texnik hamkorlik va salohiyatni oshirish tashabbuslarini taqdim etish orqali yordam beradi, turli tashabbuslar, jumladan, qaroqchilik va kemalarga qarshi qurolli talonchilik orqali dengiz xavfsizligini oshirishga qaratilgan. Bu boradagi asosiy asoslardan biri bu xalqaro kema va Port ob'ektlarining xavfsizlik kodi (ISPS kodi). IMO ishi xalqaro savdo va dengiz muhitini muhofaza qilishni osonlashtiradigan katta hajmdagi global dengiz transportining xavfsiz va barqaror harakatini qo'llab-quvvatlaydi. Aslida IMO (xalqaro dengiz tashkiloti) global dengiz sanoatining xavfsiz va ekologik mas'uliyatli ishlashini ta'minlaydi va a'zo davlatlar yuk tashish faoliyatini tartibga solish uchun qabul qiladigan qonuniy majburiy asosni yaratishga yordam beradi.

IATA (Xalqaro Aviatsiya Transporti Assotsiatsiyasi) — bu butun dunyo bo'ylab aviakompaniyalarni birlashtirgan global tashkilotdir. IATA 1945-yilda tashkil topgan bo'lib, uning bosh qarorgohi Kanadaning Montreal shahrida joylashgan. IATA aviatsiya sanoatini himoya qiladi, xavfsizlikni ta'minlaydi, xalqaro standartlarni ishlab chiqadi va aviatransportni samarali, xavfsiz va barqaror rivojlantirish uchun ishlaydi. Asosiy vazifalari:

1) *Aviakompaniyalarni birlashtirish*: dunyo bo'ylab 290 dan ortiq aviakompaniyani birlashtiradi, ularning birgalikdagi faoliyati 80% dan ko'proq global havo transporti hajmini tashkil etadi.

2) *Xalqaro standartlar va me'yorlar*: aviatsiya sanoatida turli xil xalqaro standartlar va me'yorlarni ishlab chiqadi. Bu me'yorlar aviakompaniyalarning bilek sotish, yuk tashish, xavfsizlik va yo'lovchi xizmatlar kabi operatsiyalarini boshqarishda qo'llaniladi.

3) *Xavfsizlik*: xavfsizlikka oid global standartlarni belgilaydi, shu jumladan uchish, texnik xizmat ko'rsatish va ekipajning malakasini tekshirish.

4) *Aviatsiya sanoatini himoya qilish*: hukumatlar bilan hamkorlik qilib, aviatsiya sanoatini qo'llab-quvvatlash uchun siyosatlarni ishlab chiqadi. Bunga soliq siyosati, havo harakatini boshqarish va samarali aviatransportni rivojlantirish kabilar kiradi.

IATA aviakompaniyalarga turli xil xizmatlar, jumladan, billetlash tizimlari, yo'lovchi xizmatlari, yuk tashish va transportni boshqarish bo'yicha texnologik innovatsiyalarni taqdim etadi. IATA Travel Pass: COVID-19 pandemiyasi davrida yo'lovchilarga sog'liq holati haqida ma'lumot taqdim etish va ular uchun xavfsiz sayohat qilish imkonini beradigan raqamli pass.

IATA ning asosiy maqsadi 2050 yilga borib aviatsiya sanoatini karbonsiz qilishdir va buning uchun o'z strategiyalarini birma-bir amalga oshirmoqda.

IATA aviatransport sohasida moliyaviy tizimlarni boshqaradi, shu jumladan, BSP (Billing and Settlement Plan), bu aviakompaniyalar va sayohat agentliklari o'rtasidagi to'lovlarni soddalashtiradi. U aviaxavfsizlik va sanoatning ishlashiga xalaqit beradigan global krizislar, masalan, COVID-19 pandemiyasi kabi voqealarda faol ishtirok etadi. U ko'plab xavfsizlik protokollarini ishlab chiqadi va aviakompaniyalar uchun kerakli yordamni taqdim etadi.



1945



1953



2019

Asosiy xizmatlari quyidagilardan iborat:

Xavfsizlik va Xavfsizlik Auditlari (IOSA).

Aviatsiya Transporti Yüklariğa Doir Standartlar (DGR).

Aviakompaniyalar uchun Raqamli Platformalar (Travel Pass).

IATA xalqaro aviatsiya sanoatida samarali va xavfsiz ishlarni tashkil etishda, aviakompaniyalar o'rtasida kelishuvlarni amalga oshirishda va sanoatni barqaror rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi.

ICAO (Xalqaro Fuqarolik Aviatsiyasi Tashkiloti) – bu Birlashgan Millatlar Tashkilotining (BMT) ixtisoslashgan agentligi bo'lib, uning asosiy vazifasi xalqaro fuqarolik aviatsiyasining xavfsiz, samarali va barqaror rivojlanishini ta'minlashdir. ICAO 1944-yilda tashkil topgan va uning bosh qarorgohi Kanadadagi Montreal shahrida joylashgan.



ICAO

ICAO fuqarolik aviatsiyasining xavfsizligini ta'minlash uchun global standartlar va me'yorlarni ishlab chiqadi va ularga rioya qilishni ta'minlaydi. U samolyotlar, uchish maydonchalari, aviakompaniyalar va

boshqalar uchun xavfsizlik qoidalarini belgilaydi, xalqaro aviatsiya me'yorlari va qoidalarini yaratishda asosiy rol o'ynaydi. Bu me'yorlar aviakompaniyalar va davlatlar o'rtasida aviatsiya sohasida hamkorlikni osonlashtiradi. Montreal konvensiyasi va Beyl avtorizatsiyasi kabi ko'plab xalqaro kelishuvlar ICAO tomonidan ishlab chiqilgan. ICAO fuqarolik aviatsiyasining barcha sohalarini standartlashtirishga harakat qiladi. Bu havo yo'llari, havo harakati boshqaruvi, samolyotlar xavfsizligi va boshqa ko'plab sohalarga oid standartlarni o'z ichiga oladi. ICAO barcha a'zo davlatlar bilan hamkorlikda aviatsiya xavfsizligini ta'minlashda, transport va texnologiyalarni yaxshilashda va atrof-muhitni himoya qilishda faoliyat yuritadi. Tashkilot aviatsiya sanoatining integratsiyalashgan va barqaror rivojlanishini ta'minlashda muhim rol o'ynaydi. ICAO ning qo'llab-quvvatlashi va ko'rsatmalari aviatsiya sohasidagi aviakompaniyalar, hukumatlar, aeroportlar va boshqalar uchun mustahkam asos yaratadi.

OTIF (Organization for International Rail Transport) — Xalqaro Temiryo‘l Transporti Tashkiloti, 1893 yilda tashkil topgan xalqaro tashkilot bo‘lib, uning maqsadi temiryo‘l transportining xalqaro tizimini rivojlantirish, xavfsizlikni ta‘minlash, va temiryo‘l transportini samarali boshqarishdir. OTIF, temiryo‘l transporti sohasida xalqaro huquqiy me‘yorlar va standartlar ishlab chiqadi va davlatlar o‘rtasida temiryo‘l tizimi bo‘yicha hamkorlikni rivojlantiradi. Ushbu tashkilot temiryo‘l transportini boshqaruvchi xalqaro konvensiyalar va normativ hujjatlar ishlab chiqadi. Bu me‘yorlar, temiryo‘l transporti xavfsizligini ta‘minlash, temiryo‘l tashish jarayonlarini soddalashtirish va yagona standartlarga asoslanishga yordam beradi. Masalan, OTIF tomonidan ishlab chiqilgan COTIF (Convention concerning International Carriage by Rail) konvensiyasi temiryo‘l transporti uchun asosiy huquqiy dokumentlardan biridir. Xususan bu uning asosiy konvensiyasi hisoblanib u quyidagicha ta‘rifga ega: COTIF (Convention concerning International Carriage by Rail) — Xalqaro temiryo‘l tashish konvensiyasi, OTIFning asosiy huquqiy asosi hisoblanadi. Bu konvensiya temiryo‘l transporti bo‘yicha xalqaro huquqiy me‘yorlarni belgilaydi va a‘zo davlatlar o‘rtasidagi temiryo‘l transporti faoliyatini tartibga soladi. COTIF konvensiyasiga imzo chekkan davlatlar temiryo‘l tashish bo‘yicha umumiy qoidalarga rioya qilishga majburlar.

OTIFga 50 dan ortiq davlat a‘zo bo‘lib, ular asosan Yevropa, Osiyo, Afrika va Shimoliy Amerika mintaqalarini o‘z ichiga oladi. A‘zolik orqali davlatlar, temiryo‘l transportining xalqaro tizimida o‘zaro hamkorlikni kuchaytiradi, xavfsizlikni ta‘minlaydi va texnik me‘yorlarga moslashadi.

Xalqaro tashkilotlar bilan bir qatorda xalqaro transport koridorlarining huquqiy asoslari xalqaro transport tizimining samarali va xavfsiz ishlashini ta‘minlash uchun zarur bo‘lgan normativ hujjatlar, konvensiyalar, bitimlar va xalqaro huquqiy me‘yorlardan iboratdir. Ushbu huquqiy asoslar transport



yo'llarini boshqarish, tartibga solish va davlatlar o'rtasidagi hamkorlikni kuchaytirishga yordam beradi.

IRU (Xalqaro Avtomobil Transporti Ittifoqi) — xalqaro transport tashkiloti bo'lib, u 1948-yilda tashkil etilgan. Uning asosiy maqsadi avtomobil transporti sohasi va xalqaro yuk tashish jarayonlarini rivojlantirish, xavfsizlikni ta'minlash va transport tizimini yanada samarali qilishdir. IRU tashkiloti a'zolarga xalqaro savdo va tashish amaliyotlarida yordam ko'rsatadi hamda transport uchun qonun va qoidalarni belgilashda ishtirok etadi. Bu tashkilot xalqaro avtomobil tashishida huquqiy va iqtisodiy me'yorlarni ishlab chiqadi. U dunyodagi eng yirik avtomobil transporti tashkiloti hisoblanadi va 100 dan ortiq mamlakatdan 180 dan ziyod a'zo tashkilotga ega. IRUning asosiy maqsadlari va faoliyat yo'nalishlari quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- xalqaro avtomobil transportini qulaylashtirish va samarali qilish uchun global darajada transport tizimlari, yirik yo'l tarmoqlari, bojxona va chegara nazorati tizimlarini yaxshilashga ko'maklashadi. Ular shu orqali xalqaro savdoning yengillashishiga yordam beradi;

- IRU ning eng muhim yutuqlaridan biri TIR (Transports Internationaux Routiers) tizimi hisoblanadi. Bu tizim orqali xalqaro yuk tashishda hujjatlarni rasmiylashtirish va transportning xavfsizligini ta'minlashga yordam beradi. TIR tizimi orqali avtomobillar orqali chet elga yuklarni tashish jarayonlari oson va xavfsiz tarzda amalga oshiriladi. TIR orqali yuklarni bojxona nazorati ostida bir mamlakatdan boshqasiga olib o'tish mumkin bo'ladi, bu esa vaqtni tejash va qog'ozbozlikni kamaytirishga imkon yaratadi. Shuningdek,

- yo'l xavfsizligini ta'minlash va transportning ekologik ta'sirini kamaytirish bo'yicha global tashabbuslarni qo'llab-quvvatlaydi. Xalqaro avtomobil transportida xavfsizligini oshirish uchun yangi texnologiyalarni tatbiq qilish, professional haydovchilarni tayyorlash va transport infratuzilmasini yaxshilashda ishtirok etadi. Shuningdek, atrof-muhitni muhofaza qilishga qaratilgan tashabbuslarni amalga oshirishga ham ko'maklashadi;

- xalqaro avtomobil tashishlarida yagona huquqiy normalar va qoidalar ishlab chiqadi. Tashkilot davlatlar va mamlakatlar o'rtasida transport bo'yicha turli kelishuvlarni tashkil etadi va bu kelishuvlar orqali tashish jarayonlarini osonlashtiradi. Masalan, CMR Konvensiyasi (Xalqaro avtomobil yuk tashishlari bo'yicha konvensiya) va boshqa xalqaro hujjatlar IRU tomonidan qo'llab-quvvatlanadi.

- xalqaro transport sohasida bojxona jarayonlarini optimallashtirish va xalqaro ruxsatnomalar tizimini boshqarish bo'yicha keng qamrovli tizimlarga ega. Bu orqali transport kompaniyalari tashish jarayonlarini tez va samarali amalga oshirishlari mumkin;

- uning a'zolari global miqyosda turli mamlakatlardagi transport kompaniyalari, professional uyushmalar va davlatlar hisoblanadi. A'zolik tashkilotlarga xalqaro miqyosda hamkorlik qilish, tajriba almashish, treninglar o'tkazish va ilg'or amaliyotlarni joriy etish imkonini beradi.

ADB — bu Osiyo Taraqqiyot Banki (Asian Development Bank), 1966-yilda tashkil etilgan xalqaro moliya instituti bo'lib, uning maqsadi Osiyo va Tinch okeani mintaqasida iqtisodiy o'sish, rivojlanish va farovonlikni ta'minlashdir. Uning asosiy maqsadlari:

- iqtisodiy rivojlanishni rag'batlantirish bo'lib, ADB Osiyo va Tinch okeani mintaqasida iqtisodiy o'sish va barqaror rivojlanishni qo'llab-quvvatlaydi. U rivojlanayotgan mamlakatlar uchun iqtisodiy tahlil, investitsiyalar va texnik yordam taqdim etadi;

- kambag'allikni qisqartirish va ijtimoiy adolatni ta'minlashdir. Bank, infrastrukturani rivojlantirish, ta'lim va sog'liqni saqlash sohalarida yordam ko'rsatadi;

- ekologik barqarorlikni oshirishga, qayta tiklanuvchi energiya manbalarini rivojlantirishga va iqlim o'zgarishiga qarshi kurashishda ko'maklashadi.

ADB o'z a'zolariga iqtisodiy va moliyaviy masalalar bo'yicha maslahatlar berish, siyosat ishlab chiqish va qonunlarni takomillashtirishda yordam ko'rsatadi.

ADBga 68 ta mamlakat a'zo bo'lib, ularga Osiyo va Tinch okeani mintaqasidagi davlatlar hamda boshqa rivojlangan mamlakatlar kiradi. Mintaqaviy va global miqyosda faoliyat yuritadigan tashkilot sifatida ADBning a'zolari orasida AQSh, Yaponiya, Xitoy, Hindiston, Janubiy Koreya kabi yirik iqtisodiy kuchlar mavjud. ADBning bosh qarorgohi Filippinning Manila shahrida joylashgan.

EBRD (Yevropa Tiklanish va Taraqqiyot Banki (European Bank for Reconstruction and Development)) — bu bozor iqtisodiyotini rivojlantirish, xususiy sektorni qo'llab-quvvatlash, barqaror rivojlanishni ta'minlash va ijtimoiy infratuzilmani yaxshilashga yo'naltirilgan xalqaro moliyaviy tashkilotdir. Tashkilot, iqtisodiy islohotlar, ekologik barqarorlik va xususiy sektorni rivojlantirishda rivojlanayotgan mamlakatlarga keng ko'lamli moliyaviy va texnik yordam ko'rsatadi. EBRDning faoliyati boshlanishidan buyon Markaziy va Sharqiy Yevropa, Markaziy Osiyo, va undan tashqaridagi mintaqalarda iqtisodiy islohotlar va barqaror rivojlanishni qo'llab-quvvatlashda muhim rol o'ynadi. Bank, xususiy sektorni rivojlantirish, infratuzilma loyihalarini amalga oshirish va bozor iqtisodiyotini tatbiq etishda katta hissasini qo'shgan.

Xalqaro transport bitimlari va konvensiyalari mamlakatlar o'rtasida transport sohasini tartibga soluvchi muhim hujjatlardir. Ular orqali mamlakatlar bir-biriga yuk tashish, yo'lovchi tashish, xavfsizlik, ekologiya va iqtisodiy masalalar bo'yicha bir-birini qo'llab-quvvatlashadi. Bu hujjatlar global miqyosda transportning samarali, xavfsiz va barqaror rivojlanishini ta'minlaydi. Asosiy xalqaro transport bitimlari va konvensiyalar:

1. CMR Konvensiyasi (Xalqaro avtomobil yuk tashishlari bo'yicha konvensiya)

Asosiy maqsad: CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) konvensiyasi, avtomobil transporti orqali xalqaro yuk tashish shartlari va majburiyatlarini belgilaydi. Ushbu konvensiya 1956-yilda imzolangan.

Muammolar: Bu konvensiya tashuvchilar va yuk jo‘natuvchilar o‘rtasidagi huquqiy munosabatlarni tartibga soladi, shu jumladan yukning yo‘qolishi, shikastlanishi yoki kechikishi holatlarini belgilaydi.

Ahamiyati: CMR konvensiyasi orqali mamlakatlar o‘rtasida hujjatlar va to‘lovlar muvofiqlashtiriladi, bu esa xalqaro transportda tartib va xavfsizlikni ta‘minlaydi.

2. TIR Konvensiyasi (Transports Internationaux Routiers)

Asosiy maqsad: TIR (International Road Transport) konvensiyasi, xalqaro yuk tashish uchun ruxsatnomalar tizimi bo‘lib, u tashish jarayonida bojxona nazoratini soddalashtirishga qaratilgan. 1975-yilda imzolangan.

Muammolar: TIR tizimi orqali yuklarni to‘liq bojxona nazorati ostida bir mamlakatdan boshqasiga olib o‘tish mumkin. Bu tizim cheklovlarni kamaytirish va tashish vaqtini qisqartirishga yordam beradi.

Ahamiyati: TIR konvensiyasi xalqaro transportni soddalashtiradi va xavfsiz qiladi, bojxona tartiblarini samarali ravishda boshqarishga imkon beradi.

3. RID Konvensiyasi (Xalqaro temir yo‘l transporti)

Asosiy maqsad: RID (Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises dangereuses) konvensiyasi, xalqaro temir yo‘l orqali xavfli yuklarni tashish bo‘yicha qoidalarni belgilaydi.

Muammolar: Xavfli yuklarni temir yo‘l orqali tashish xavfsizligini ta‘minlash uchun barcha a‘zo mamlakatlar bir xil xavfsizlik standartlariga rioya qilishlari kerak.

Ahamiyati: RID konvensiyasi xavfli materiallarni temir yo‘l orqali xavfsiz tashish va nazorat qilishni ta‘minlaydi.

4. Basel Konvensiyasi (Xavfli chiqindilarni xalqaro transporti)

Asosiy maqsad: Basel Konvensiyasi, 1989-yilda imzolangan, xavfli chiqindilarni xalqaro miqyosda tashish va ularni yo‘q qilish bo‘yicha qoidalarni belgilaydi.

Muammolar: Xavfli chiqindilarni transport qilishda atrof-muhitga zarar yetkazilmasligini ta'minlash va ular bilan bog'liq xavf-xatarlarni kamaytirish.

Ahamiyati: Konvensiya chiqindilarni tasniflash, tashish va saqlashda xavfsizlikni ta'minlaydi va atrof-muhitni himoya qilishga qaratilgan.

5. Montreal Konvensiyasi (Yo'lovchi tashish va xavfsizlik)

Asosiy maqsad: Montreal Konvensiyasi, 1999-yilda imzolangan bo'lib, xalqaro havo yo'lovchilarini tashish bilan bog'liq majburiyatlar va mas'uliyatlarni belgilaydi.

Muammolar: Konvensiya aviakompaniyalarga yo'lovchilarni xavfsiz tashish, yo'qolgan yoki shikastlangan yukni kompensatsiya qilish va aviahalokatlar bilan bog'liq mas'uliyatlarni belgilaydi.

Ahamiyati: Montreal Konvensiyasi aviatsiya sohasida xalqaro yo'lovchilarni himoya qilishga, shikastlangan yoki yo'qolgan yuklarni kompensatsiya qilishga yordam beradi.

6. SOLAS Konvensiyasi (Xalqaro dengiz xavfsizligi)

Asosiy maqsad: dengiz transporti sohasida xavfsizlikni ta'minlash. 1974-yilda qabul qilingan.

Muammolar: SOLAS konvensiyasi, dengizda sayohat qilish, yuk tashish va xavfsizlikni ta'minlash bo'yicha bir qator xavfsizlik standartlarini belgilaydi, shu jumladan qutqarish jihozlari, xavfli yuklar va maxsus qurilmalar.

Ahamiyati: SOLAS konvensiyasi dengizda yuzaga keladigan xavflarni kamaytirish va sayohatlar xavfsizligini oshirishga yordam beradi.

7. COTIF (Xalqaro temir yo'l transporti va huquqlari)

Asosiy maqsad: COTIF (Convention concerning International Carriage by Rail) xalqaro temir yo'l tashishlari uchun huquqiy asosni ta'minlaydi va temir yo'l transporti bo'yicha yagona qoidalarni o'rnatadi.

Muammolar: COTIF, temir yo'l orqali xalqaro yuk va yo'lovchi tashishni soddalashtiradi, shu bilan birga transportdagi huquqiy masalalarni tartibga soladi.

Ahamiyati: COTIF konvensiyasi xalqaro temir yo‘l transporti tizimini yagona va tartiblangan qilishga yordam beradi.

8. Kyoto Protokoli (Iqlim o‘zgarishi va transport)

Asosiy maqsad: Kyoto Protokoli, 1997-yilda imzolangan, iqlim o‘zgarishiga qarshi kurashish va global issiqlikni kamaytirishga qaratilgan bitimdir. U transport sektori hamda sanoatga ekologik talablarga rioya qilishni majburiy qiladi.

Muammolar: Kyoto protokoli orqali mamlakatlar iqlim o‘zgarishiga qarshi kurashish uchun o‘z transport tizimlarini ekologik toza qilishga va energiya samaradorligini oshirishga majbur bo‘ladi.

Ahamiyati: Kyoto Protokoli atrof-muhitni himoya qilish va transportning ekologik ta‘sirini kamaytirishga yordam beradi.

Umuman olganda, Xalqaro transport koridorlarining samarali faoliyat yuritishi ularni tartibga soluvchi huquqiy asoslarning mavjudligiga bog‘liq. Ushbu yo‘nalishda xalqaro konvensiyalar, mintaqaviy bitimlar va milliy qonunchilik transport va logistika jarayonlarining huquqiy muvofiqligini ta‘minlaydi. O‘zbekiston xalqaro transport huquqiy tizimiga integratsiyalashgan holda, tranzit, bojxona va logistika sohasidagi qonunlarni takomillashtirish orqali transport koridorlaridan samarali foydalanish imkoniyatlarini kengaytirmoqda. Bu esa yuk tashish jarayonlarini optimallashtirish, mintaqaviy savdo aloqalarini mustahkamlash va global logistika tizimiga integratsiyani kuchaytirishga xizmat qiladi.

2.4. Tashqi savdo bojxona rejimlarining zamonaviy tendensiyalari

Bugungi kunda tashqi savdo bojxona rejimlarining rivojlanishi globallashev, raqamli texnologiyalar va xalqaro iqtisodiy integratsiya jarayonlari bilan chambarchas bog‘liq. Jahon miqyosida bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish, savdo to‘siqlarini kamaytirish va elektron hujjatlashtirish tizimlarini keng joriy etish bo‘yicha keng ko‘lamli islohotlar olib borilmoqda. Xalqaro tashkilotlar, jumladan, Jahon Savdo Tashkiloti (WTO) va Jahon Bojxona Tashkiloti (WCO), bojxona jarayonlarini avtomatlashtirish va “yashil” bojxona yo‘laklarini rivojlantirishni

qo‘llab-quvvatlamoda. O‘zbekiston ham bu tendensiyalardan kelib chiqib, bojxona tizimini modernizatsiya qilish, elektron deklaratsiya va “Yagona darcha” tamoyilini joriy etish orqali tashqi savdoni yanada qulay va samarali qilish yo‘lida muhim islohotlarni amalga oshirmoqda. Bu chora-tadbirlar tashqi savdo jarayonlarini tezlashtirish, tranzit salohiyatini oshirish va xalqaro iqtisodiy hamkorlikni mustahkamlashga xizmat qilmoqda.

Shundan kelib chiqib, bojxona rejimlarining ahamiyati, mohiyati va tasnifini ushbu bo‘limda ko‘rib chiqish maqsadga muvofiq hisoblanadi.

Tashqi savdoda bojxona rejimlari – bu mamlakatlar o‘rtasidagi savdo aloqalarini tartibga soluvchi qoidalar va normativlar majmuasidir. Bojxona rejimlari tashqi savdo operatsiyalarini boshqarish, iqtisodiy xavfsizlikni ta’minlash, hamda davlat byudjeti uchun daromadlarni yig‘ish maqsadida ishlatiladi. Ushbu rejimlar bojxona to‘lovlari, tartiblar va boshqa bojxona siyosatiga bog‘liq.

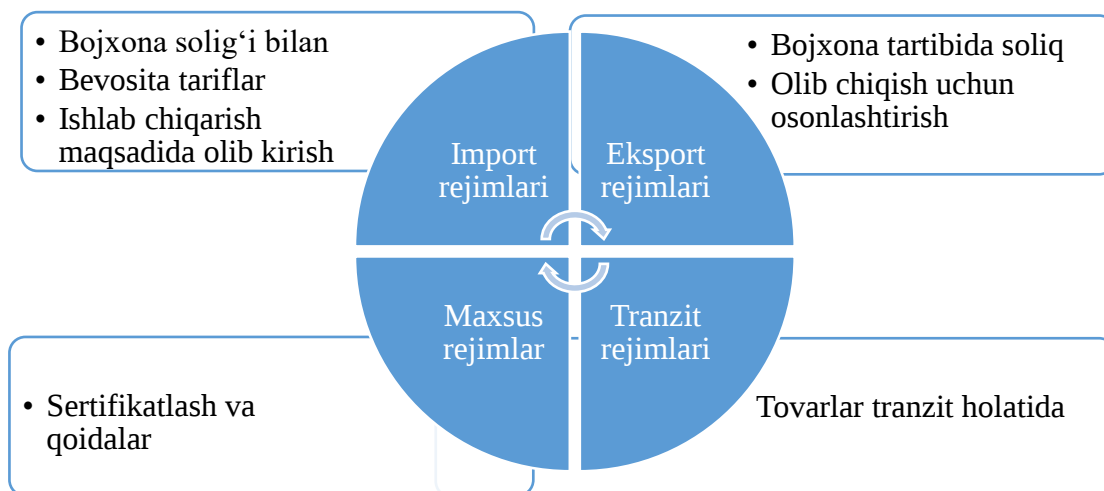
Bojxona rejimlarining mohiyati:

1. Bojxona tartibi: Tashqi savdo operatsiyalari orqali olib kirilayotgan va chiqarilayotgan mahsulotlar, shuningdek, tranzit tovarlari uchun maxsus tartiblar ishlab chiqilgan bo‘ladi. Bu tartiblar mahsulotlarning bojxona hududiga kirish yoki chiqish jarayonlarini nazorat qilishga qaratilgan.

2. Bojxona to‘lovlari: Tashqi savdo operatsiyalariga tegishli bo‘lgan to‘lovlar, ya’ni bojxona rasmiylashtiruv, import-eksport solig‘i, aksizlar va boshqa xarajatlar davlat tomonidan belgilangan me’yorlarga asoslanadi.

3. Himoya va xavfsizlik: Bojxona rejimlari davlatning ichki bozorini himoya qilish, noqonuniy savdolarni oldini olish va atrof-muhitni saqlash uchun mo‘ljallangan.

Bojxona rejimlarining tasnifi 2.4.1-rasmda tasvirlangan.



2.4.1-rasm. Bojxona rejimlarining tasnifi

Yuqoridagi ma'lumotlarga asoslanib, bojxona rejimlarining tasnifining turlariga ko'ra farqlanishini ko'rib chiqamiz.

1. Import rejimlari:

- Bojxona solig'i bilan: Tashqi savdoga kiritilayotgan tovarlarga bojxona to'lovlari qo'llaniladi.
- Bevosita tariflar: Mahsulotlarga qo'yiladigan soliq va tariflar, ya'ni tovarning narxini oshiradigan elementlar.
- Ishlab chiqarish maqsadida olib kirish: Tovarlar ishlab chiqarish jarayonida foydalanish uchun olib kiriladi, shuningdek, ular uchun bojxona to'lovlari kamaytirilishi yoki ozod qilinishi mumkin.

2. Eksport rejimlari:

- Bojxona tartibida soliq: Tovarlar eksport qilinayotganida maxsus rasmiylashtirish va tartiblar qo'llanilishi mumkin. Ba'zi hollarda eksportga maxsus kvotalar qo'yiladi.
- Olib chiqish uchun osonlashtirish: Tovarlarni eksport qilish jarayonida ba'zi mamlakatlar bojxona jarayonlarini soddalashtirishi mumkin, chunki eksport uchun tartiblar kamroq bo'ladi.

3. Tranzit rejimlari:

- Tovarlar tranzit holatida: Tovarlar bir davlatdan boshqasiga o'tayotgan vaqtida, ularning bojxona rasmiylashtiruvi va tariflari aniqlanadi. Bu rejimda tranzit to'lovlari va qoidalari belgilangan.

4. Maxsus rejimlar:

- Sertifikatlash va qoidalar: Tashqi savdo bo'yicha ayrim tovarlar uchun maxsus bojxona rejimlari qo'llaniladi, bu o'z ichiga tovarlar sertifikatsiyasi, standartlarga mosligi va xavfsizlikni ta'minlashni o'z ichiga oladi.

Jahon bozoridagi bojxona siyosati va amaliyoti – bu xalqaro savdoni tartibga soluvchi bojxona rejimlari, qonunlar va qoidalarni o'z ichiga oladi. Bojxona siyosati, asosan, mamlakatlar o'rtasida tovarlar va xizmatlarning harakatini boshqarish, bojxona to'lovlarini belgilash, savdo cheklovlarini qo'llash va xalqaro hamkorlikni kuchaytirish uchun muhim vosita hisoblanadi. Bojxona siyosati nafaqat davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni, balki global iqtisodiy o'sishni ham ta'minlashga qaratilgan. Jahon bozoridagi bojxona siyosati bir qator asosiy tamoyillarga asoslanadi.

Erkin savdo tamoyili jahon bozoridagi bojxona siyosatining eng muhim prinsipi hisoblanadi. Bu tamoyilga ko'ra, davlatlar o'rtasida savdo to'siqlari, jumladan, bojxona to'lovlari, kvotalar, eksport va import cheklovlarini kamaytirish kerak. Erkin savdo tamoyilini amalga oshirish uchun ko'plab xalqaro tashkilotlar va bitimlar mavjud, masalan:

Jahon Savdo Tashkiloti (WTO): WTO tashqi savdo va bojxona siyosatining erkinlashuviga xizmat qiladi. WTO a'zo mamlakatlarga o'zaro savdoni cheklovlarsiz amalga oshirishga imkoniyat yaratadi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

2.4.2-rasm. Jahondagi asosiy iqtisodiy ittifoqlar²²

Bojxona to'lovlarini kamaytirish - global savdo tizimi bo'yicha bojxona siyosati bo'yicha davlatlar o'rtasidagi bojxona to'lovlarini kamaytirish va soddalashtirishga yo'naltirilgan. Bojxona to'lovlari tovarlar va xizmatlarning cheklangan harakatini va savdo jarayonlarini sekinlashtirishi mumkin. Shu sababli, ko'plab mamlakatlar o'rtasida bojxona to'lovlarini kamaytirish uchun bitimlar va shartnomalar ishlab chiqilgan.

Bojxona tartiblarini soddalashtirish - global bozor bojxona siyosati bo'yicha bojxona jarayonlarini soddalashtirishga alohida e'tibor beriladi. Bu jarayonlar bojxona deklaratsiyalarini, rasmiylashtirishlarni va tranzitlarni tezlashtirishni o'z ichiga oladi. Soddalashtirilgan jarayonlar, o'z navbatida, global savdoni rag'batlantiradi va tranzit xarajatlarini kamaytiradi.

Bojxona siyosatining bir muhim jihati — tovarlar va xizmatlar xavfsizligini ta'minlash. Bu, ayniqsa, noqonuniy savdo, narkotiklar, qurollar va boshqa xavfli tovarlarning o'zgartirilishini oldini olish uchun zarurdir. Shuningdek, bojxona siyosati ekologik xavfsizlik, sog'liqni saqlash va terorizmga qarshi kurashishning bir vositasi sifatida ishlatiladi. Bojxona amaliyoti jahon bozorida global savdoning

²² <https://studfile.net/preview/5970563/>

soddalashtirilishi, xavfsizligi va samaradorligini ta'minlash uchun amalga oshiriladi. Asosiy tamoyillar va jarayonlar quyidagicha tasniflanishi mumkin:

Bojxona qiymatini baholash amaliyoti bo'yicha davlatlar o'rtasida yagona me'yorlar mavjud. **Jahon Savdo Tashkiloti** tomonidan ishlab chiqilgan **Bojxona qiymatini baholash bitimi** (Customs Valuation Agreement) bojxona qiymatini baholashning asosiy prinsiplarini belgilaydi. Tovarlarning bojxona qiymatini aniq baholash orqali davlatlar o'rtasidagi adolatli savdo amalga oshiriladi. Jahon bozorida bojxona amaliyoti jarayonlarini avtomatlashtirishga katta e'tibor qaratilmoqda. Bojxona tizimi raqamlashtirilgan va maxsus dasturlar yordamida avtomatlashtirilgan. Bu nafaqat jarayonlarni tezlashtiradi, balki xatolarni kamaytiradi va byurokratik to'siqlarni yo'q qiladi.

Bojxona deklaratsiyalari va rasmiylashtirish - jahon bozoridagi bojxona amaliyotida bojxona deklaratsiyalari va rasmiylashtirish jarayonlari asosiy rol o'ynaydi. Tovarlar eksport yoki import qilinayotganda bojxona deklaratsiyasi to'ldirilishi kerak. Bu jarayonning soddalashtirilgan shakllari va elektron deklaratsiyalar jahon bozorida zamonaviy savdoni tezlashtirishga yordam beradi.

Bojxona nazorati va audit - bojxona siyosatining bir qismi sifatida bojxona nazorati va audit jarayonlari muhim ahamiyatga ega. Bu jarayonlar noqonuniy savdoning oldini olish va bojxona to'lovlarining to'g'ri yig'ilishini ta'minlashga qaratilgan. Bojxona nazorati, shuningdek, bojxona rasmiylashtirishining to'g'riligini tekshiradi.

Jahon bozorida savdo to'siqlari, jumladan, bojxona tariflari va kvotalar, ko'plab iqtisodiy tahlilchilarning fikricha, global savdoga to'sqinlik qiladi. Tariflar va cheklovlar qisqartirilgan bo'lsa-da, ba'zi davlatlar o'z iqtisodiyotlarini himoya qilish maqsadida hali ham yuqori tariflarni qo'llab-quvvatlamogda.

Xalqaro bozor integratsiyasi - jahon bozorida bojxona siyosati va amaliyoti samarali ishlash uchun mamlakatlar o'rtasidagi iqtisodiy integratsiya zarur. Bu integratsiya nafaqat savdo, balki bojxona tizimining ham o'zaro moslashishini talab

qiladi. Bojxona siyosati doirasidagi hamkorlik davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni yanada kuchaytiradi.

Bojxona xavfsizligi va ekologik normativlar - jamiyatning jahon bozorida barqaror o'sishiga ta'sir qiladi. Shu boisdan, bojxona siyosati ekologik xavfsizlik va odamlarning sog'lig'ini ta'minlashni ko'zlab, qattiq nazoratlar o'rnatmoqda.

Jahon bozorida yangi texnologiyalarning ta'siri - texnologiyalarning rivojlanishi, ayniqsa blokcheyn texnologiyasi va sun'iy intellektning qo'llanilishi, bojxona amaliyotini yanada samarali va xavfsiz qilishga yordam beradi. Yangi texnologiyalar bojxona to'lovlarini to'lash, tranzitlarni kuzatish va savdo jarayonlarini optimallashtirishni soddalashtiradi.

Bojxona deklaratsiyalari va ular bilan bog'liq hujjatlarni rasmiylashtirish tartibi – bu tashqi savdo operatsiyalarini amalga oshirishda, ayniqsa, import, eksport va tranzit tovarlarini bojxona rasmiylashtiruv jarayonida bajariladigan asosiy qadamdir. Bojxona deklaratsiyalari, shuningdek, bojxona organlariga tovarlarning harakatini, manbasini, qiymatini va boshqa muhim xususiyatlarini tasdiqlovchi hujjatlardir. Ushbu hujjatlarni rasmiylashtirish tartibi, o'z navbatida, bojxona tizimining samarali ishlashini ta'minlaydi va xalqaro savdoni soddalashtirishga xizmat qiladi.

Bojxona deklaratsiyasi — bu import, eksport yoki tranzit tovarlari bo'yicha bojxona organlariga taqdim etiladigan hujjat bo'lib, u tovarlarning mamlakatga kirishi yoki chiqishi bilan bog'liq barcha zaruriy ma'lumotlarni o'z ichiga oladi. Bojxona deklaratsiyasining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- tovarlarning manbai, qiymati, miqdori va boshqa xususiyatlari haqida ma'lumot berish.
- tovarlarning bojxona rasmiylashtiruv va to'lovlarini amalga oshirish uchun zarur bo'lgan barcha ma'lumotlarni taqdim etish.
- savdo operatsiyalarini nazorat qilish va bojxona siyosatini amalga oshirish.

Bojxona deklaratsiyasini to'g'ri va to'liq rasmiylashtirish, bojxona operatsiyalarining samarali va tez bajarilishini ta'minlaydi. Bu hujjat orqali tovarlarning to'g'ri rasmiylashtirilganligi va bojxona to'lovlarining to'g'ri hisoblanganligi tekshiriladi. Bojxona deklaratsiyasini rasmiylashtirish tartibi umumiy ravishda quyidagi bosqichlarni o'z ichiga oladi:

1. Bojxona deklaratsiyasi shaklini to'ldirish

Bojxona deklaratsiyasini to'ldirishda quyidagi ma'lumotlar kerak bo'ladi:

Tovarlarning tavsifi: Tovar nomi, brendi, ishlab chiqaruvchi mamlakat, tovarning asosiy xarakteristikalar (masalan, miqdori, o'lchov birliklari).

Tovarlarning qiymati: Tovarlarning narxi, qiymatini hisoblash asoslari va valyutasi.

Import yoki eksport shartlari: Tovarlarning o'tish shartlari (masalan, CIP, FOB, CIF) va ular uchun qo'llaniladigan bojxona tariflari.

Tovarlarning manbai: Tovarlarning kelib chiqish mamlakati va ishlab chiqaruvchi korxona haqida ma'lumot.

Bojxona kodi: Tovarlarning bojxona kodlari (Harmonizatsiya kodeksi, HS-kod).

2. Tovarlar va hujjatlar bilan birgalikda bojxona organlariga taqdim etish

Deklaratsiyani to'ldirganidan so'ng, tovarlar bilan birga zarur hujjatlarni (masalan, faktura, yuklash hujjatlari, transport hujjatlari, sertifikatlar) bojxona organlariga taqdim etish zarur. Bojxona organlari, taqdim etilgan ma'lumotlar va hujjatlar asosida tovarlarni rasmiylashtiradi.

3. Bojxona tekshiruvlari va rasmiylashtirish jarayoni

Bojxona deklaratsiyasi taqdim etilganidan so'ng, bojxona organlari ushbu hujjatni tekshiradi. Tekshiruv jarayoni quyidagi bosqichlarni o'z ichiga oladi:

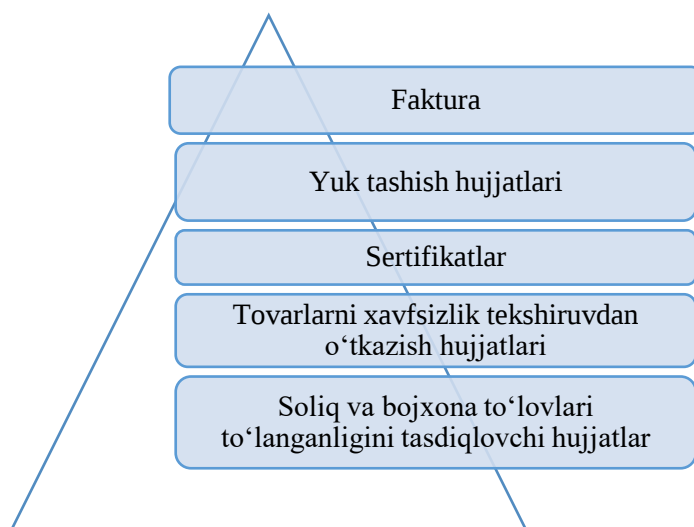
- bojxona qiymatini baholash-tovarlarning bozor qiymati, import yoki eksport shartlari asosida bojxona to'lovlarini hisoblash.

- tovarlarni tasdiqlash-tovarlarining tavsifi va miqdori bojxona hujjatlari bilan mosligini tekshirish.

- bojxona to'lovlarini hisoblash-bojxona to'lovlari, soliq va boshqa yig'imlar asosida to'lanishi kerak bo'lgan summani hisoblash.

4. Bojxona deklaratsiyasini rasmiylashtirish va chiqarish

Agar barcha hujjatlar va ma'lumotlar to'g'ri bo'lsa, bojxona organlari bojxona deklaratsiyasini tasdiqlaydi va rasmiylashtiradi. Bojxona deklaratsiyasining tasdiqlanishi — bu tovarlarning mamlakat hududiga kirishi yoki chiqishiga ruxsat berishning rasmiysi hisoblanadi. Bojxona deklaratsiyasini rasmiylashtirish jarayonida quyidagi hujjatlar talab qilinadi (2.4.3-rasm).



2.4.3-rasm. Bojxona deklaratsiyasini rasmiylashtirish jarayonida talab qilinadigan hujjatlar

Faktura: Tovarning sotilish narxi, sotuvchi va xaridorning ma'lumotlari ko'rsatilgan hujjat.

Yuk tashish hujjatlari: Tovarlarni tashish uchun rasmiylashtirilgan transport hujjatlari (masalan, Bill of Lading, CMR).

Sertifikatlar: Tovarlar bo'yicha zarur bo'lgan sertifikatlar, masalan, kelib chiqish sertifikati, sifat sertifikati.

Tovarlarni xavfsizlik tekshiruvdan o'tkazish hujjatlari: Ba'zi tovarlar uchun xavfsizlik va salomatlik normativlariga mosligini tasdiqlovchi hujjatlar.

Soliq va bojxona to'lovlari to'langanligini tasdiqlovchi hujjatlar: Bojxona to'lovlarini to'laganlikni va boshqa soliq to'lovlarini amalga oshirganlikni ko'rsatuvchi hujjatlar.

Bojxona deklaratsiyalarini rasmiylashtirishda qo'llaniladigan muhim qoidalar:

Deklaratsiyaning to'liqligi: Bojxona deklaratsiyasi to'liq, aniq va xatolarsiz bo'lishi kerak. Har qanday noto'g'ri yoki to'liq bo'lmagan ma'lumotlar bojxona jarayonini kechiktirishi yoki rad etilishiga olib kelishi mumkin.

Hujjatlarning rasmiyligi: Tovarlar bilan birga taqdim etilgan barcha hujjatlar (faktura, yuk tashish hujjatlari va boshqalar) rasmiy va tasdiqlangan bo'lishi kerak.

Bojxona to'lovlarining to'g'riligini ta'minlash: Bojxona to'lovlari, soliq va yig'imlar aniq va to'g'ri hisoblanishi zarur.

Bojxona deklaratsiyalarini elektron rasmiylashtirish - hozirgi kunda ko'plab mamlakatlarda, shu jumladan O'zbekistonda ham bojxona deklaratsiyalarini elektron shaklda rasmiylashtirish joriy qilingan. Elektron bojxona deklaratsiyasi tizimi orqali quyidagilar amalga oshiriladi:

- Bojxona deklaratsiyasini va boshqa zarur hujjatlarni onlayn tarzda taqdim etish.
- Hujjatlarning tasdiqlanishi va tekshirilishi jarayonlarini tezlashtirish.
- Tovarlarining harakati va bojxona jarayonlarini elektron ravishda kuzatish.
- Bojxona to'lovlari va boshqa yig'imlarni onlayn tarzda to'lash imkoniyati.

Xulosa qilib aytganda, Bojxona deklaratsiyalari va ular bilan bog'liq hujjatlarni rasmiylashtirish tartibi tashqi savdo operatsiyalarining asosiy qismini tashkil qiladi. Tovarlarini to'g'ri rasmiylashtirish, bojxona to'lovlarini to'g'ri hisoblash va hujjatlarni to'liq taqdim etish bojxona jarayonlarining samarali amalga oshirilishiga yordam beradi. Elektron tizimlarning joriy qilinishi esa, bojxona rasmiylashtiruv jarayonlarini soddalashtiradi va tezlashtiradi.

Asosiy tushunchalar

Logistika – xomashyo, mahsulot va xizmatlarning ishlab chiqarishdan iste'molchiga yetkazib berish jarayonlarini rejalashtirish, muvofiqlashtirish va optimallashtirish bilan bog'liq tizim.

Logistik tizim – mahsulot va xizmatlarni samarali taqsimlash uchun transport, saqlash, ta'minot zanjiri va axborot texnologiyalarini o'z ichiga olgan kompleks boshqaruv mexanizmi.

Makrologistik tizim – milliy va xalqaro miqyosdagi logistika tizimi bo'lib, transport infratuzilmasi, huquqiy tartibga solish va global ta'minot zanjirlarini o'z ichiga oladi.

Mikrologistik tizim – korxona yoki tashkilot darajasida mahsulot oqimini boshqaruvchi tizim bo'lib, saqlash, transport, ta'minot va mijozlarga yetkazib berish jarayonlarini o'z ichiga oladi.

Mezologistik tizim – mintaqaviy yoki tarmoqli logistika tizimi bo'lib, u muayyan sanoat tarmog'iga yoki hududga yo'naltirilgan logistika jarayonlarini boshqaradi.

Konglomeratlar moliyasi – yirik korporatsiyalar va turli tarmoqlarda faoliyat yurituvchi kompaniyalar guruhi uchun moliyaviy boshqaruv tizimi bo'lib, investitsiyalar, xarajatlarni optimallashtirish va kapital oqimini muvofiqlashtirishni o'z ichiga oladi.

Logistika tizimining optimallashtirilishi – yuk tashish, omborxona va ta'minot zanjirlarini samarali boshqarish orqali transport va operatsion xarajatlarni kamaytirish hamda yetkazib berish jarayonlarini tezlashtirish jarayoni.

Tashqi savdoda bojxona rejimlari – import, eksport va tranzit operatsiyalarining huquqiy asoslari bo'lib, tovarlarning mamlakat bojxona hududidan o'tish tartibini belgilaydi.

Bojxona nazorati va audit – tashqi savdo operatsiyalarining qonuniyligi va muvofiqligini tekshirish, bojxona bojlarini to'g'ri hisoblash hamda bojxona qonunchiligiga rioya etilishini ta'minlashga qaratilgan tizim.

Xalqaro bozor integratsiyasi – davlatlar o‘rtasida savdo, investitsiya va bojxona sohasida o‘zaro hamkorlikni rivojlantirish orqali yagona iqtisodiy hudud shakllantirish jarayoni.

Bojxona xavfsizligi va ekologik normativlar – xalqaro yuk tashishda noqonuniy tovarlar va xavfli yuklarning harakatini nazorat qilish, atrof-muhitga zarar yetkazmaydigan transport va bojxona amaliyotlarini joriy etishga qaratilgan qoidalar majmui.

Bojxona deklaratsiyasi – tovar va transport vositalarining bojxona chegarasidan o‘tishida ularning tavsifi, qiymati, kelib chiqishi va bojxona bojlarini hisoblash uchun rasmiy hujjat.

Ta’minot (xarid qilish) logistikasi – xomashyo, materiallar va butlovchi qismlarni xarid qilish, saqlash hamda ishlab chiqarish jarayoniga o‘z vaqtida yetkazib berishni ta’minlovchi logistika yo‘nalishi. Bu tizim ta’minotchilar bilan hamkorlikni yo‘lga qo‘yish, xarid strategiyasini ishlab chiqish va yetkazib berish jarayonlarini optimallashtirishni o‘z ichiga oladi.

Taqsimlash va sotish logistikasi – tayyor mahsulotlarni iste’molchilarga yoki savdo tarmoqlariga yetkazib berish jarayoni bo‘lib, transport, omborlash, buyurtmalarni qayta ishlash va mijozlarga xizmat ko‘rsatishni qamrab oladi. Bu tizim mahsulotni bozorga tez yetkazish, xaridor talabini qondirish va sotuv samaradorligini oshirishga qaratilgan.

Nazorat savollari:

1. Logistika tizimi va uning turlarini sanab bering.
2. Logistikaning asosiy tamoyillari nimalardan iborat.
3. Logistik tizimning tuzilishiga ta’sir qiluvchi omillar nimalardan iborat?
4. Yuk tashishda xalqaro avtomobil yo‘laklaridan foydalanishning ahamiyati nimalarda namoyon bo‘ladi?
5. Logistika tiziminig optimallashtirilishi deganda nimani tushunasiz?

6. Yuk tashishda xalqaro raqobatbardoshlikni oshirishning o‘rni qanday?
7. Xalqaro transport tizimlarini boshqarish va rivojlantirishda ishtirok etadigan xalqaro tashkilotlarni sanab bering.
8. Xalqaro tashkilotlarning funksiyalari nimalardan iborat?
9. Qanday xalqaro transport bitimlari va konvensiyalarini bilasiz?
10. Bojxona rejimlarining mohiyatini tushuntirib bering.
11. Bojxona deklaratsiyalari va rasmiylashtirish qanday amalga oshiriladi?
12. Bojxona deklaratsiyasini rasmiylashtirish jarayonida talab qilinadigan hujjatlar nimalardan iborat?

Case Study

Masala 1: “UztransLogistics” kompaniyasi O‘zbekistondagi ishlab chiqaruvchilarga mahsulotlarini Yevropa bozorlariga eksport qilishda yordam beradi. Kompaniya logistika tarmog‘ini takomillashtirish maqsadida, Xitoydan Markaziy Osiyo orqali Yevropaga o‘tadigan **Xalqaro transport yo‘lagi (CAREC koridorlari)** imkoniyatlaridan foydalanishni rejalashtiradi. Ushbu yo‘nalish Xitoydan O‘zbekiston orqali Yevropa Ittifoqi davlatlariga mahsulot yetkazishni tezlashtiradi.

Topshiriqlar:

1. CAREC yo‘lagi orqali yuk tashish iqtisodiy samaradorligini oshirish uchun kompaniya qanday chora-tadbirlarni amalga oshirishi kerak?
2. Bojxona protseduralarini tezlashtirish uchun qanday huquqiy hujjatlar yoki xalqaro kelishuvlardan foydalanish lozim?

Masala 2: O‘zbekistondagi “AgroExport” kompaniyasi qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini eksport qilishda muammolarga duch kelmoqda. Asosiy qiyinchiliklar — mahsulotlar uchun bojxona protseduralarining uzoq davom etishi va yuk tashish jarayonida harorat rejimlariga rioya etilmasligi. Shu sababdan kompaniya

“Transxazar transport koridori” (O‘zbekiston-Turkmeniston-Ozarbayjon-Turkiya) orqali eksport yo‘nalishini sinab ko‘radi.

Topshiriqlar:

1. Mazkur koridordan samarali foydalanish uchun qanday logistika strategiyalari ishlab chiqilishi lozim?
2. Bojxona rejimlarining soddalashtirilishi mahsulot eksporti uchun qanday ijobiy natijalarni olib kelishi mumkin?

3-BOB. XALQARO MAGISTRALLAR, TEMIR YO‘LLAR VA JAMOAT YO‘LLARIDAN FOYDALANISHNI TASHKIL ETISH TIZIMI

3.1. Transport turlari, tashqi iqtisodiy faoliyatda ulardan foydalanish

3.2. Transport xarajatlari tahlili

3.3. Yuk jo‘natuv xujjatlarini tayyorlash: inyoyslar, yuk xatlari, tir karnet, yuklarni yetkazib berishda nazorat kitobchasi

3.4. Tezkorlik va sifat, optimal narxlarida transport xizmatlarini tashkil etish masalalari

3.1. Transport turlari, tashqi iqtisodiy faoliyatda ulardan foydalanish

Transport tizimi global iqtisodiyotning muhim bo‘g‘ini hisoblanadi va u davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda hal qiluvchi rol o‘ynaydi. Transport turlari iqtisodiyotning turli sohalarida qo‘llanilib, xom ashyo, tayyor mahsulotlar, energetika resurslari va boshqa tovarlarni mamlakatlar o‘rtasida samarali harakatlanishini ta‘minlaydi.

Tashqi iqtisodiy faoliyatda transport turlari tovarlarni tezkor, xavfsiz va arzon yetkazib berish imkoniyatini beradi, bu esa xalqaro savdo hajmini oshirish, mintaqalararo integratsiyani kuchaytirish va yangi bozorlarni ochishda muhim ahamiyatga ega. Har bir transport turi o‘ziga xos xususiyatlari va afzalliklariga ega bo‘lib, ular tovarlarning turiga, masofaga, transport xarajatlariga va geografik omillarga qarab tanlanadi.

Global savdoning o‘sib borishi bilan transport infratuzilmasini rivojlantirishga bo‘lgan talab ham ortib bormoqda. Ayniqsa, avtomobil, temir yo‘l, suv, havo va quvur transporti orqali tashuvlar xalqaro iqtisodiy faoliyatda muhim rol o‘ynaydi. Ushbu transport turlari davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashda va global savdo zanjirini samarali tashkil etishda asosiy vositalar sifatida qaraladi.

Transportning samaradorligi va raqobatbardoshligi mamlakatlarning tashqi iqtisodiy salohiyatini oshirishda va ularning xalqaro bozorlardagi o‘rnini

mustahkamlashda muhim omil hisoblanadi. Shu sababli, transport turlarining xususiyatlarini chuqur tahlil qilish va ularning tashqi iqtisodiy faoliyatda qanday qo‘llanilishini o‘rganish bugungi kunda dolzarb masalalardan biridir.

Quyida asosiy transport turlari, ularning afzalliklari, kamchiliklari va xalqaro tashqi iqtisodiy faoliyatdagi o‘rnini ko‘rsatuvchi jadval keltiriladi (3.1.1-jadval).

3.1.1-jadval

Transport turlari va ularning xalqaro iqtisodiyotdagi o‘rni

Transport turi	Afzalliklari	Kamchiliklari	Xalqaro iqtisodiyotdagi o‘rni
Avtomobil transporti	- Tezlik va moslashuvchanlik - Qisqa va o‘rta masofalarga qulay - Har qanday yuk uchun mos	- Transport xarajatlari yuqori - Tirbandlik muammolari - Ekologik ta’siri salbiy	Mintaqaviy va qisqa masofadagi yuk tashishlar uchun qulay; Savdo aloqalarini rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi.
Temir yo‘l transporti	- Katta hajmdagi yuklarni tashish imkoniyati - Energiyadan samarali foydalanish - Barqarorlik	- Harakatlanish moslashuvchan emas - Qurilish xarajatlari yuqori - Yangi yo‘nalishlar tashkil qilish murakkab	Uzoq masofalarga yirik yuklarni tashishda ishlatiladi; Yirik tranzit yo‘llarni rivojlantirish uchun asosiy vosita.
Suv transporti	- Arzon narx - Juda katta hajmdagi yuklarni tashish imkoniyati - Geografik qamrov keng	- Tez emas - Port infrastrukturasiga bog‘liq - Ob-havo sharoitlariga ta’sirchan	Xalqaro savdoning 80% suv transporti orqali amalga oshiriladi; Resurslarni global miqyosda yetkazib berishda yetakchi.
Havo transporti	- Eng tez tashish vositasi - Xavfsizlik yuqori - Qimmatbaho yuklar uchun qulay	- Juda qimmat - Yuk hajmi cheklangan - Yonilg‘i xarajatlari yuqori	Yuqori qiymatli va tezkor yetkazib berish talab qilinadigan yuklar uchun muhim; Global savdo logistikasini tezlashtiradi.
Quvur transporti	- Uzluksiz tashish - Xavfsizlik yuqori - Ekologik toza	- Faqat maxsus yuklar uchun mos - Qurilish xarajatlari katta - Yo‘nalish moslashuvchan emas	Energetika resurslarini eksport-import qilishda ishlatiladi; Energetik xavfsizlikni ta’minlashda muhim ahamiyatga ega.

Bu jadval orqali transport turlarining har biri tashqi iqtisodiy faoliyatda qanday rol o'ynashini tizimli ravishda ko'rish mumkin.

Avtomobil transporti xalqaro va ichki yuk hamda yo'lovchi tashishda eng keng qo'llaniladigan transport vositalaridan biri bo'lib, uning moslashuvchanligi, tezkorligi va "eshikdan-eshikka" xizmat ko'rsatish imkoniyati uni global iqtisodiyotning ajralmas qismiga aylantiradi. Avtomobil transporti har qanday turdagi yuklarni, jumladan, kichik, o'rta va yirik hajmdagi tovarlarni tashishda samarali vosita hisoblanadi. Bu transport turi qisqa va o'rta masofalarda yuklarni tez va oson yetkazish uchun ishlatiladi. Shuningdek, u logistika zanjirlarida boshqa transport turlari bilan integratsiyalashgan holda foydalaniladi, bu esa multimodal tashishlarni samarali tashkil etishga imkon beradi. Avtomobil transportining asosiy afzalliklaridan biri bu yo'llar infratuzilmasining kengligi bo'lib, u yuklarni boshlang'ich manzildan to oxirgi manzilgacha to'g'ridan-to'g'ri yetkazib beradi. Muzlatilgan oziq-ovqat, xavfli kimyoviy moddalar yoki katta hajmdagi yuklar kabi maxsus tovarlarni tashishda moslashtirilgan avtomobillardan foydalanish bu transport turini universal va samarali qiladi.

Biroq, avtomobil transportining kamchiliklari ham yo'q emas. Ushbu transport turi ekologik jihatdan zararli bo'lib, yoqilg'i iste'moli va havoga chiqadigan zararli moddalar sababli atrof-muhitga salbiy ta'sir ko'rsatadi. Shuningdek, yo'l harakati tirbandligi yuklarni o'z vaqtida yetkazib berishga to'sqinlik qilishi mumkin. Uzoq masofalarda esa transport xarajatlari nisbatan yuqori bo'lib, bu xalqaro savdo jarayonlarida xarajatlarning oshishiga olib keladi.

Avtomobil transporti xalqaro savdo jarayonlarida muhim o'rin tutadi. Ayniqsa, chegaradosh davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda avtomobil transporti asosiy vosita sifatida qo'llaniladi. Yevropa Ittifoqida yuk tashishlarning 70 foizdan ortig'i avtomobil transportiga to'g'ri keladi²³. Osiyo mintaqasida ham bu transport turi jadal rivojlanmoqda. Masalan, Markaziy Osiyo mamlakatlari, jumladan, O'zbekiston va Qozog'iston o'rtasidagi savdo yuklarining

²³ "Eurostat", 2023

katta qismi avtomobil transporti orqali amalga oshiriladi. Toshkent–Olmaota yo‘nalishi mintaqaviy savdoda eng faol yo‘llardan biri hisoblanadi.

Statistik ma’lumotlarga ko‘ra, 2022-yilda global avtomobil transporti orqali tashilgan yuk hajmi 10 milliard tonnadan oshgan²⁴. Shu bilan birga, Xitoy va Markaziy Osiyo mamlakatlari o‘rtasidagi savdo aloqalarida avtomobil transportining o‘rni sezilarli darajada o‘sib bormoqda. Ushbu transport turi xalqaro savdo hajmini oshirish va logistika jarayonlarini optimallashtirishda hal qiluvchi omil bo‘lib xizmat qilmoqda.

Avtomobil transporti global va mintaqaviy iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashda muhim vosita hisoblanadi. Uning moslashuvchanligi va tezkorligi sababli u xalqaro savdo zanjirida boshqa transport turlari bilan birgalikda samarali ishlatiladi. Shunga qaramay, ekologik muammolar va infratuzilma bilan bog‘liq cheklovlarni bartaraf etish avtomobil transportining yanada samarali bo‘lishi uchun dolzarb masala bo‘lib qolmoqda.

Avtomobil transportidan foydalanishga misol sifatida **Markaziy Osiyo mintaqasidagi xalqaro transport koridorlari**, jumladan, **“Yevropa–Xitoy” transport koridori (Trans-Kavkaz koridori)** ni ko‘rsatish mumkin. Ushbu yo‘lak avtomobil transporti orqali yuklarni tezkor va samarali tashishni ta’minlaydi hamda Yevropa bilan Osiyo mamlakatlari o‘rtasida iqtisodiy aloqalarni rivojlantiradi.

Yana bir muhim misol – **Markaziy Osiyo–Janubiy Osiyo koridori** bo‘lib, bu yo‘nalish O‘zbekistonni Afg‘oniston va Pokiston orqali Arab dengizidagi portlarga bog‘laydi. Ushbu koridor avtomobil transporti yordamida qisqa masofalarda yuklarni tez yetkazib berish imkoniyatini yaratadi. Ayniqsa, Pokistondagi Karachi porti orqali yuklarni tashish Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun strategik ahamiyatga ega.

Bundan tashqari, **TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)** yo‘lagi avtomobil transportida yuk tashish uchun ko‘p ishlatiladi. Bu koridor orqali yuklarni Yevropa, Kavkaz va Osiyo davlatlari o‘rtasida tashish amalga

²⁴ “Statista”, 2023

oshiriladi. TRACECA avtomobil transporti orqali yuklarni tezkor yetkazib berish imkonini beruvchi eng samarali yo‘llardan biri hisoblanadi.



3.1.1-rasm. Markaziy Osiyo O‘rta korridori²⁵

Ushbu koridorlarda avtomobil transportidan foydalanish yuklarni “eshikdan-eshikka” yetkazib berish tizimini amalga oshiradi. Bu esa nafaqat yuklarni o‘z vaqtida yetkazib berishni ta’minlaydi, balki savdo jarayonlarini tezlashtirib, mintaqalar o‘rtasidagi iqtisodiy integratsiyani kuchaytiradi.

Temir yo‘l transporti. Temir yo‘llar insoniyatning eng ajoyib yutuqlaridan biri bo‘lib, ilm-fan, innovatsiyalar va taraqqiyotga tinimsiz intilishning dalilidir. 19-asr boshidagi kamtarona boshlanishidan tortib, bugungi kunda qit‘alarni kesib o‘tuvchi keng tarqalgan tarmoqlarigacha temir yo‘llar zamonaviy dunyoni shakllantirishda o‘chmas rol o‘ynadi. Temir “arteriya”lar bepoyon landshaftlarni qamrab olgan va uzoq qirg‘oqlarni bog‘lagan holda, xalqlar, madaniyatlar va savdo-sotiqni bir vaqtlar tasavvur qilib bo‘lmaydigan shaklda rivojlantirdi.

²⁵ <https://www.voanews.com/a/central-asian-trade-corridor-gains-interest-amid-regional-tensions-/7390284.html>

200 yil oldin, lokomotivlar birinchi marta ishlab chiqilganda, odamlar ularning tezligidan yo'lovchilar "nafas ololmaydilar" yoki "tebranishlardan hushidan ketishadi" deb xavotirlanishgan.

Ammo bugun biz hammamiz buning aksini bilamiz. Darhaqiqat, hozirda soatiga 300 milya (mph) dan yuqori tezlikda harakatlanadigan poyezdlar mavjud. Shubhasiz, poyezdlar birinchi marta relsga chiqqanidan beri keskin o'zgargan. Har qanday boshqa transport turlari singari, poyezdlar ham, bugungi kunda biz bilganimizdek, asrlar davomida rivojlangan.

Temir yo'llar 1550 yilda Germaniyada mavjud edi. "Vagon yo'llari" deb nomlangan. Relslari yog'ochdan yasalgan bu yo'llar zamonaviy temir yo'l transportining boshlanishi bo'lib, ot qo'shilgan vagonlar yoki aravalarning tuproq yo'llari bo'ylab harakatlanishini osonlashtirdi.

1700-yillarning oxiriga kelib, temir yog'och relslar va g'ildiraklarni almashtirdi, chunki vagon yo'llari "tramvay yo'llari" ga aylandi va butun Yevropada mashhur bo'ldi. 1800-yillarning boshlarida bug' bilan ishlaydigan lokomotiv paydo bo'lgunga qadar, otlar hali ham yuk uchun "ot kuchini" ta'minlagan.

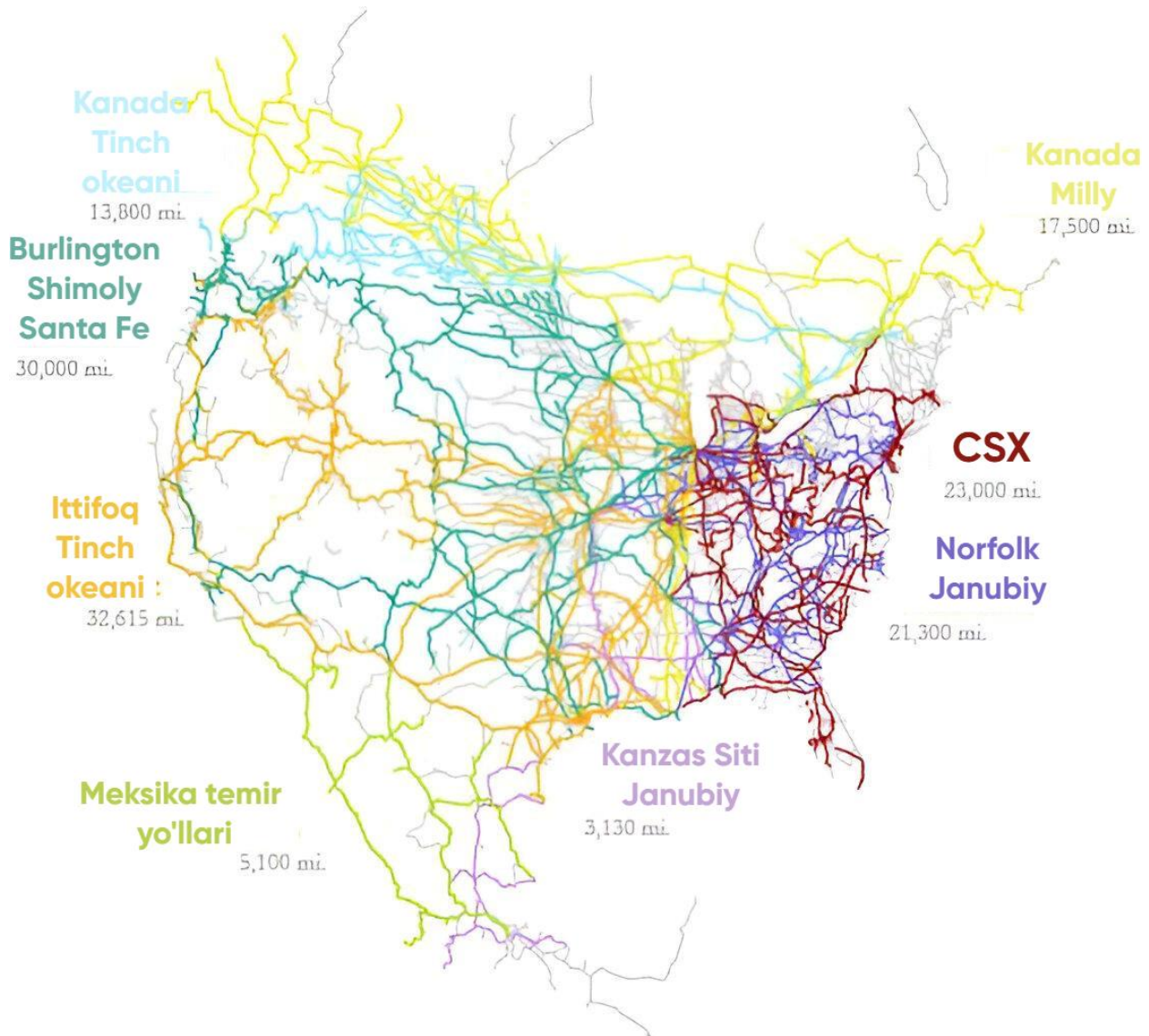
Bug'li temir yo'l texnologiyasi dastlab 1814 yilda ko'mirni tashish uchun paydo bo'lgan. Bug' dvigatelini silliq relslarda ishlatish kamroq quvvat talab qilishi va og'irroq yuklarni ushlab turishi aniqlandi. Birinchi tijoriy temir yo'l 1830 yilda Manchesterni Liverpul bilan bog'lagan (masofasi 65 km). Ko'p o'tmay, rivojlangan mamlakatlarda temir yo'l liniyalari yotqizildi va bu milliy tizimlarning o'rnatilishiga olib keldi. Tezlik sezilarli darajada yaxshilandi, chunki birinchi temir yo'l tarmoqlari soatiga 30 dan 50 km gacha tezlikda harakatlanardi, bu poyafzal xizmatlaridan uch baravar tezroq. Temir yo'l tarmoqlarini qurish uchun kapital xarajatlar juda katta bo'lib, ko'pincha xususiy sektor ixtiyorida qoldi, lekin kreditlar va yer grantlari bo'yicha davlatning muhim ishtiroki bilan. Ularga yo'l huquqlari, qurilish, texnik xizmat ko'rsatish va foydalanish xarajatlari kiradi. Bu, hech bo'lmaganda, keng jamoatchilik tomonidan cheksiz imkoniyatlar sifatida qabul

qilingan sektorga kapital oqimi bilan bir nechta temir yo‘l maniyalari bilan birga bo‘ldi.

1850-yillarga kelib, temir yo‘l shaharlari barpo etilib, temir yo‘llar ulkan hududlarning resurslari va bozorlariga kirish imkonini berdi. O‘shanda Angliyada 10 000 km ga yaqin temir yo‘llar ishlagan va G‘arbiy Yevropa va Shimoliy Amerikada temir yo‘llar tezda qurilmoqda (3.1.2-rasm).

Temir yo‘l xizmatlarini tashkil qilish va rejalashtirish zarurati standart vaqtni (ko‘pincha standart temir yo‘l vaqti bilan belgilanadi) qabul qilishni qo‘zg‘atdi. Angliya birinchi bo‘lib 1855 yilda Grinvich o‘rtacha vaqtini standart vaqt tizimini joriy qildi va bu global ma’lumot vaqtiga aylandi.

U joriy qilinganidan keyin atigi 30 yil ichida Amerika temir yo‘l tarmog‘i fuqarolar urushi arafasida taxminan 28,900 milya (46,500 km) ni tashkil etdi. Shunga qaramay, Amerika temir yo‘l tarmog‘i Shimoliy (Ittifoq shtatlari) va Janubiy (Konfederatsiya shtatlari) o‘rtasidagi ijtimoiy-siyosiy bo‘linishni aks ettiruvchi ikkita tizimdan iborat edi. Vashington orqali ulanishdan tashqari, tarmoqlar boshqa iqtisodiy tizimlarga ulanmagan va ularga xizmat ko‘rsatmagan. Ushbu ulanishning yetishmasligi bir xil shaharga xizmat ko‘rsatadigan temir yo‘llarning ko‘pincha bog‘lanmaganligi, yuklarni bir terminaldan ikkinchisiga olib o‘tishni va yo‘lovchilarning ertasi kuni poyezdga tushishi uchun bir kecha-kunduz o‘tkazishni talab qilganligi bilan qo‘shildi.



3.1.2-rasm. Amerika temir yo'l tarmog'i²⁶

Janubning asosan qishloq jamiyati asosan qishloq xo'jaligi ichki hududlarini ortiqcha mahsulotlar eksport qilinadigan portlar bilan bog'lashga intiladigan penetratsion liniyalar orqali xizmat ko'rsatgan (masalan, Yangi Orlean va Charleston). Shunday qilib, tarmoq unchalik yaxlit emas edi. Ko'proq urbanizatsiyalashgan Shimol o'zining asosiy shahar markazlari va O'rta G'arbdagi qishloq xo'jaligi rayonlarini murakkab panjarada o'zaro bog'lashga asoslangan tarmoqni ishlab chiqdi. Fuqarolar urushi oxirida tarmoqning kengayishi va integratsiya darajasi qayta tiklandi.

²⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/File:North_American_Rail.gif

Yevropa davlatlari ham o‘zining yirik temir yo‘l tarmog‘iga ega bo‘lib, ushbu temir yo‘l tarmog‘ini quyidagi rasmda ko‘rishingiz mumkin (3.1.3-rasm).



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo‘ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo‘l urilmadi.

3.1.3-rasm. Yevropa temir yo‘l tarmog‘i. 2024-yil²⁷

Hozirgi kunga kelib jahon temir yo‘l tarmog‘i taxminan 1.2-1.3 million km masofani qamrab oluvchi barcha davlatlarning temir yo‘l tarmoqlari yig‘indisidan iborat bo‘lib, bu tarmoqning katta qismi quyidagi davlatlarda joylashgan:

²⁷ <https://www.eurail.com/en/plan-your-trip/railway-map>

Amerika Qo‘shma Shtatlari: 250 000 km; Xitoy: 100 000 km; Rossiya: 85 500 km; Hindiston: 65 000 km; Kanada: 48 000 km; Germaniya: 41 000 km; Avstraliya: 40 000 km; Argentina: 36 000 km; Fransiya: 29 000 km; Braziliya: 28 000 km ni tashkil etadi.

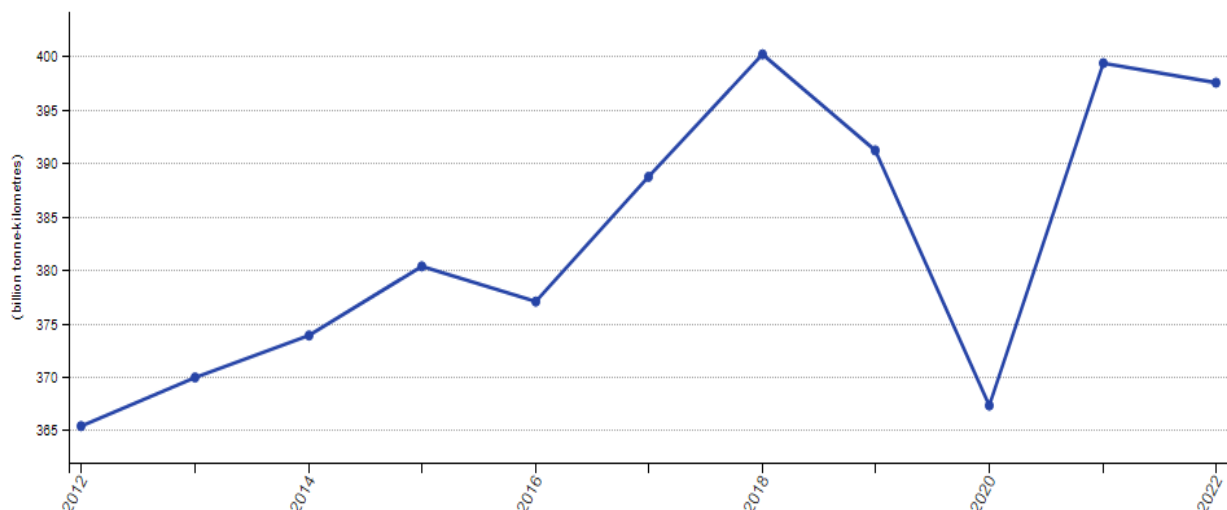
Dunyoning eng uzun temir yo‘l liniyalarini esa quyidagi jadvalda ko‘rishingiz mumkin (3.1.2-jadval).

3.1.2-jadval

Dunyoning eng uzun temir yo‘l liniyalari

Poyezd	Qabul qilingan masofa Millarda
Trans-Sibir temir yo'li	5772 milya
Pekin-Moskva temir yo'li	4735 milya
Shanxay-Lhasa temir yo'li	2666 milya
Kaliforniya Zefir	2438 milya
Toronto-Vankuver poezdi	2740 milya
Sharq va Sharq Ekspresi	1262 milya
Gan	1851 milya
Hindiston Tinch okeani	2704 milya
Moviy poezd	994 milya
Maharajalarning ekspresi	1692 milya

Ushbu temir yo‘l tarmoqlari mamlakatlarning jahon bozoriga mahsulot olib chiqishlari uchun muhim ahamiyat kasb etadi desak mubolag‘a bo‘lmaydi. Hozirgi kunga kelib yaratilgan mahsulotlarning logistikasi deyarli 90% holatda suv transporti orqali amalga oshirilayotganligiga qaramasdan, mamlakatlarning markaziy qismlaridan portlargacha masofada logistika aynan temir yo‘l orqali amalga oshiriladi.



3.1.4-rasm. Asosiy korxonalar uchun temir yo'l yuk tashish, EI, 2012-2022²⁸

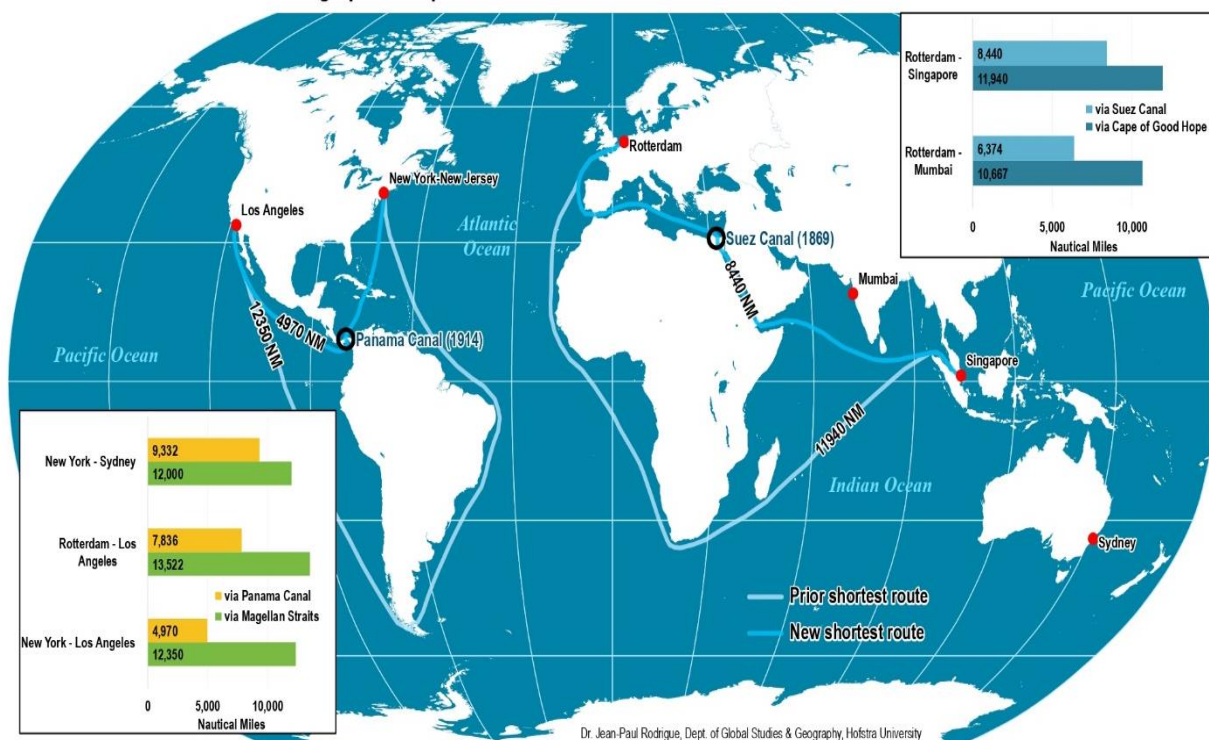
Ushbu grafikdan kelib chiqib aytishimiz mumkinki, 2012-yilda yuk hajmi kilometriga 365 mlrd. tonnani tashkil qilgan bo'lsa, 2018-yilga kelib bu holat kilometriga 400 mlrd. tonnagacha ko'tarilgan. COVID-19 pandemiyasi hisobiga 2020-yilda 367 mlrd. tonnaga tushgan va 2022-yilda sal kam 400 mlrd. tonnani tashkil qilmoqda.

Suv transporti. Dengiz transportining o'sishi xalqaro savdoning rivojlanishi bilan kuchli bog'liqdir, chunki dengiz transporti va portlar xalqaro savdo oqimlari uchun asosiy arzon va tezkor vositadir. 1955 yilda taxminan 800 million tonna yuk tashilgan bo'lsa, 2007 yilda dengiz transporti birinchi marta 8 milliard tonnadan oshdi, bu bir milya yo'l uchun 32.5 ming tonna deganidir.

Dengiz yo'llari - bu "tranzit" o'tishning majburiy punktlari vazifasini bajaradigan joylar. Ushbu o'tish joylari siyosiy ahamiyatga ega bo'lgan strategik nuqtalardan o'tadi, shuning uchun ularni geosiyosiy nuqtalarga aylantiradi. Tarqoq qirg'oq chizig'i, kontinental shelflar, dengiz oqimlari, arxipelaglar yoki xavfsiz suzishga to'sqinlik qilishi mumkin bo'lgan muz va siyosiy chegaralar kabi moddiy cheklovlar ham muhim rol o'ynaydi.

²⁸ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics

Bunday yuqori ko'rsatkichlarga erishish yo'lidagi qadamlardan biri bu Suvaysh va Panama kanallarining qurilishidir, bu loyihalar dengizda kemalarning harakatini sezilarli darajada tezlashtirdi (3.1.5-rasm).



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

3.1.5.-rasm. Panama va Suvaysh kanallari²⁹

Xususan, Nyu-Yorkdan Sidneygacha bo'lgan masofa 2668 kilometr ga, Nyu Yorkdan Los Anjeles shahrigacha masofa 7380 kilometr ga qisqardi (3.1.3-jadval).

²⁹ <https://transportgeography.org>

Suvaysh va Panama kanallarining dengiz yo‘lini qisqartirishi

Marshrut Nomi	Narshrut Masofasi, km	Marshrut Yangi Masofasi, km	Farq, km
Nyu York- Sidney	12000	9332	2668
Rotterdam-Los Anjeles	13522	7836	5686
Nyu York- Los Anjeles	12350	4970	7380
Rotterdam-Singapur	11940	8440	3500
Rotterdam-Mumbay	10667	6374	4293

Xalqaro dengiz yo‘llari o‘tish joylari va bo‘g‘ozlar kabi ma’lum joylardan o‘tadi. Bu yo‘nalishlar odatda G‘arbiy Yevropa, Shimoliy Amerika va Sharqiy Osiyo kabi yirik savdo bozorlari o‘rtasida joylashgan. Bu joylarda sanoat inqilobi davridan beri faol savdo tizimlari mavjud. Tarixan, bo‘g‘ozlar kabi dengiz o‘tish joylari muhim strategik ahamiyatga ega bo‘lgan. Bo‘g‘oz ikki katta suv havzasini, qit‘alarni yoki orollarni bog‘laydigan tor suv havzasidir. Bo‘g‘oz o‘tish joyi vazifasini bajaradi. Qizig‘i shundaki, bo‘g‘oz kabi suv havzasi transport yo‘llarini boshqarish uchun to‘sib qo‘yilishi yoki hatto yopilishi mumkin. Qaysi davlat bo‘g‘ozni nazorat qilsa, butun mintaqaning dengiz yo‘llarini nazorat qilishi mumkin edi. Quyida ularning tarixiy izlari va geosiyosiy ahamiyatini ta’kidlaydigan muhim bo‘g‘ozlar keltiriladi.

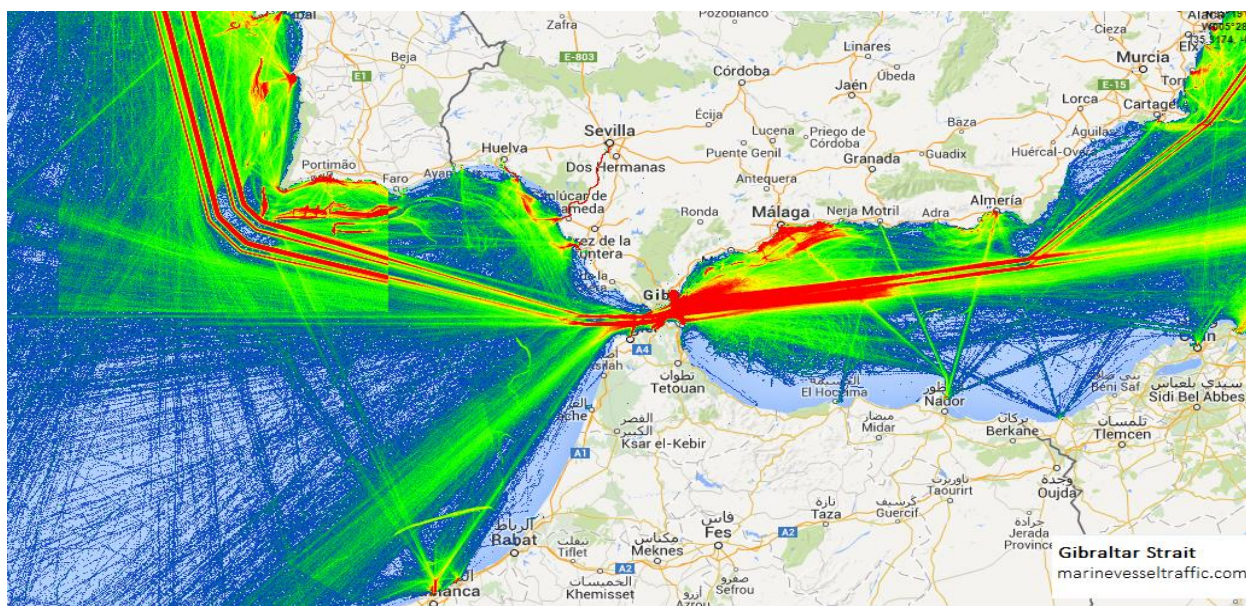
Bunday strategik dengiz yo‘llarining top 6 tasini keltirib o‘tsak, shipsgo.com saytining ma’lumotlariga ko‘ra dunyoning eng yirik dengiz savdo yo‘llari quyidagilardir:

1. Panama kanali
2. Suvaysh kanali
3. Ingliz kanali
4. Daniya bo‘g‘ozlari
5. Malakka bo‘g‘ozi

6. Gibraltar bo'g'oz.

Ushbu suv yo'llari juda ham katta havzalar hisoblanmasada, lekin jahon dengiz transportida eng muhim punktlar hisoblanadi. Keyingi o'rinlarda ushbu yirik dengiz yo'llarining eng yirik vakillarini ko'rib chiqamiz³⁰.

Gibraltar bo'g'ozini Atlantika okeani va O'rta Yer dengizini bog'laydigan dunyodagi eng muhim bo'g'ozlardan biri bo'lgan, Pirenei yarim orolning janubiy chekkasi (Yevropa) bilan Afrikaning shim.-g'arbiy uchi o'rtasidagi bo'g'oz. Uzunligi 65 km, eni 14—44 km, chuq. 1181 m gacha, eng sayoz joyi chuqurligi 53 m. Shimolda Gibraltar qoyasi, janubda yunon afsonalariga ko'ra, Gerakl (Gerkules) o'rnatgan Gerkules ustunlari deb nomlanuvchi Jabal-Muso tog'i bor.³¹ Tarixan, O'rta Yer dengizi va Atlantika okeani o'rtasidagi deyarli barcha savdo Gibraltar bo'g'ozini orqali o'tgan va ispan va fransuzlar tomonidan Marokashda "ta'sir zonalarini" yaratishda muhim rol o'ynagan, "migrantlar tomonidan Marokashdan Ispaniyaga O'rta Yer dengizi orqali o'tish uchun" foydalaniladi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

3.1.6-rasm. Gibraltar bo'g'oz³²

³⁰ <https://blog.shipsgo.com/major-shipping-routes/>

³¹ https://uz.wikipedia.org/wiki/Gibraltar_bo%CA%BBg%CA%BBBozi

³² <https://www.marinevesseltraffic.com/GIBALTAR-STRAIT/ship-traffic-tracker>

Biroq, Hormuz bo‘g‘ozi so‘nggi yillarda muhim bo‘g‘ozga aylandi. Hormuz bo‘g‘ozi Fors ko‘rfazini bog‘laydi va Ummon ko‘rfazi oxir-oqibat Hind okeaniga ochiladi. Yaqin Sharq davlatlaridan katta miqdorda neft Hormuz bo‘g‘ozi orqali jo‘natiladi. Bo‘g‘oz Ummon, Birlashgan Arab Amirliklari va Eron tomonidan birgalikda nazorat qilinadi. Nazorat qiluvchi barcha davlatlar mintaqada harbiy kuchga ega. Mintaqadan neft import qiluvchi davlatlar ham Hormuz bo‘g‘ozini qo‘riqlaydi. Ikki bo‘g‘ozga geografik jihatdan yaqinligi Yevropa davlatlarining butun dunyo bo‘ylab savdoni tartibga soluvchi qobiliyatidan dalolat beradi.³³

Osiyo dengiz yo‘llari va Trans-Tinch okeani yo‘lagi kabi o‘tish joylari sezilarli sur‘atga ega bo‘ldi. Xitoyning dengiz qudrati darajasiga ko‘tarilishi Janubiy Xitoy dengiziga boradigan Malakka bo‘g‘oziga qo‘shimcha ahamiyat berdi. Mintaqa o‘ta muhim yuk tashish yo‘li bo‘lib, neft va tabiiy gaz resurslari topilganidan beri tortishuvlarga sabab bo‘lgan mintaqadir. Spartli va Parasel arxipelagiga Xitoy, Vetnam, Malayziya, Indoneziya, Bruney va Filippin da‘vogarlik qilmoqda. Mintaqa katta neft zaxiralariga ega bo‘lib, mintaqada sezilarli iqtisodiy o‘sinh kuzatilmoqda, neft, suyultirilgan gazning katta oqimlari Sharqiy Osiyoga tranzit qilinmoqda. Har yili global yuk tashish flotining qariyb 25 foizi mintaqada orqali o‘tadi, bu Janubiy Xitoy dengizining Malakkaning kengaytmasi sifatida muhimligini ta’kidlaydi.

Shunga qaramay, Janubiy Xitoy dengizidagi savdo yo‘llarining notinchligida Xitoyning bunday yo‘nalishlarga bo‘lgan yuqori darajadagi ta’sirini hisobga olishi kerak, chunki Xitoy ularning murosaga kelishidan manfaatdor emas. Dengiz o‘tish joylarining qiymati qayta-qayta o‘zgaradi. Dengizda hukumronlik butun dunyo bo‘ylab imperiyalarning yuksalishi va qulashida hal qiluvchi rol o‘ynadi. Bo‘g‘ozlar va dengiz o‘tish joylari barcha mamlakatlar uchun muhim geosiyosiy jihat bo‘lib, u qo‘shimcha o‘rganishni talab qiladigan nyuanslarni o‘z ichiga oladi.

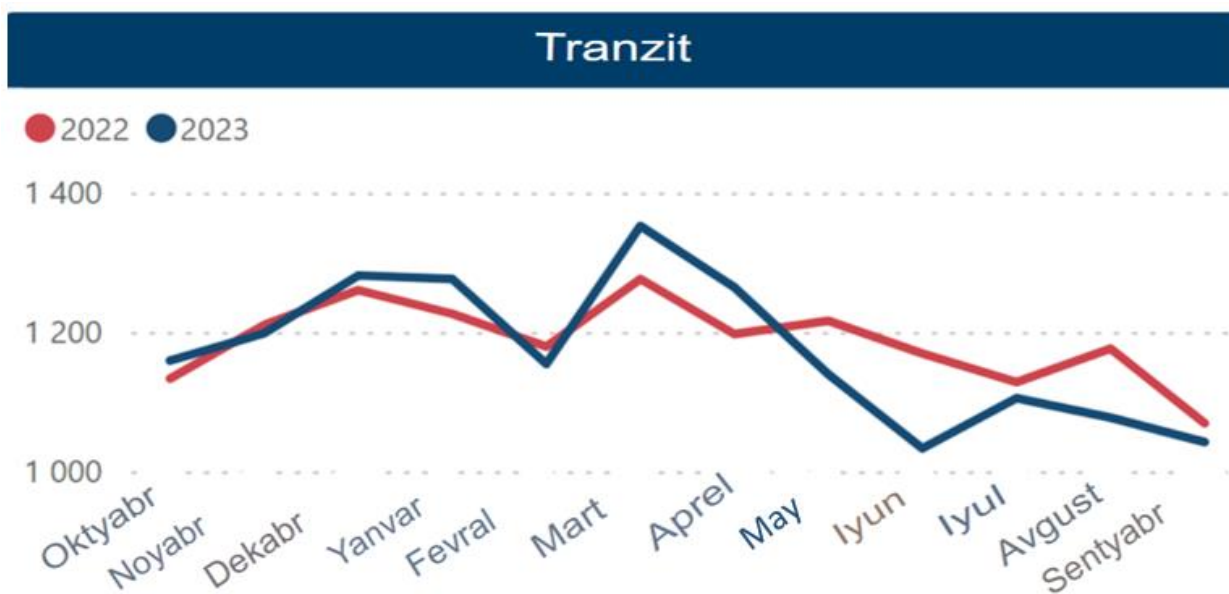
³³ <https://www.linkedin.com/pulse/importance-maritime-routes-straits-ankit-malhotra>

Panama kanali. Panama kanali Atlantika va Tinch okeanlari oralig'ida taxminan 80 kilometr uzunlikda joylashgan. Qit'aning eng tor hududlaridan birida qurilgan okeanlararo magistral Shimoliy Amerikani Janubiy Amerika bilan bog'laydi.

Kanal qulflar tizimi - kirish va chiqish eshiklari bo'lgan bo'limlardan foydalanadi. Qulflar suv ko'taruvchisi vazifasini bajaradi: ular kemalarni dengiz sathidan (Tinch okeani yoki Atlantika) Gatun ko'li darajasiga (dengiz sathidan 26 metr balandlikda) ko'taradi.

2023-yilni 2022-yil bilan solishtiradigan bo'lsak, o'rtacha tranzitlar soni 2022-yilga nisbatan o'rtacha 1.1 %ga kam bo'lgan, ushbu ko'rsatkich bo'yicha 2023-yil oldingi yildan faqat yanvar mart va aprel oylarida yuqoriroq natija ko'rsatgan (3.1.7-rasm).

Shunday qilib, kemalar Panamaning Markaziy Kordilyeridagi kanal bo'ylab harakatlanadi.



3.1.7-rasm. Panama kanali tranzitlar soni

Bu kanal Kemalarning Janubiy Amerikani aylanib o'tishni oldini oladi va ushbu kanalda yiliga o'rtacha 250-280 mln tonna yuk olib o'tiladi (3.1.4-jadval).

3.1.4-jadval

Panama kanalidan o'tadigan tranzitlar soni va yuk hajmi

Oylar	Tranzitlar		% Tranzit- lar	Yuk hajmi, (Long Ton=1015kg)		
	2022	2023	Farq	Cargo 2022	Cargo 2023	farq
Oktabr	1133	1159	2,29%	24 467 329	24 276 037	-0,78%
Noyabr	1210	1198	- 0,99%	25810514	24985307	-3,20%
Dekabr	1260	1281	1,67%	25 367 592	25 789 419	1,66%
Yanvar	1226	1276	4,08%	23888937	25 475 505	6,64%
Fevral	1179	1154	- 2,12%	22 804 485	22 492 516	-1,37%
Mart	1276	1352	5,96%	23713665	25 753 321	8,60%
Aprel	1197	1264	5,60%	23 154 151	24 491 275	5,77%
May	1216	1139	- 6,33%	25 135 693	22908800	-8,86%
Iyun	1169	1033	- 11,63%	25 972 115	22446426	-13,57%
Iyul	1128	1105	- 2,04%	24 264 976	22 144 603	-8,74%
Avgust	1176	1077	- 8,42%	26 459 302	23 141 479	-12,54%
Sentabr	1069	1042	- 2,53%	23 049 298	21 875 101	-5,09%
Barchasi	14239	14080	- 1,12%	294088059	285779790	-2,83%

Shuni alohida ta'kidlab o'tishimiz joizki, Panama kanalida eski kemalar standarti bo'yicha va 2016-yilda kengaytirilgan shlyuzlar mavjud bo'lib, Panama kanalidan o'tadigan kemalar aynan o'sha shlyuzlar turlariga ko'ra 2 ga ajratiladi, bular Neopanamax va Panamaxlardir.

Panamax: Panamax Panama kanalining asl shlyuzlaridan o'tishi mumkin bo'lgan kemalarning maksimal hajmini anglatadi. Ushbu shlyuzlarning maksimal uzunligi taxminan 294 metr (965 fut), maksimal kengligi taxminan 32 metr (106 fut) va maksimal chuqurligi taxminan 12 metr (39,5 fut) ni tashkil qiladi. Ushbu o'lchamlarga mos keladigan kemalar Panamax kemalari deb ataladi.

Neopanamax: Neopanamax 2016-yilda ochilgan Panama kanalining kengaytirilgan shlyuzarini kesib o'ta oladigan kattaroq kemalarga ishora qiladi. Kengaytirish loyihasi kanal orqali ancha katta kemalarning o'tish imkoniyatini berdi, bu uning sig'imini samarali oshirdi va zamonaviy kemalarning o'sib borayotgan hajmini moslashtirdi. Neopanamax qulflarining o'lchamlari uzunligi 427 metr (1400 fut), kengligi 55 metr (180 fut) va chuqurligi 18,3 metr (60 fut) ga teng. Ushbu kengaytirilgan o'lchamlarga mos keladigan kemalar Neopanamax kemalari deb ataladi. Ushbu kemalar an'anaviy Panamax kemalariga qaraganda ancha katta bo'lishi mumkin, bu esa katta yuk tashish imkoniyatini beradi.

3.1.5-jadval

3.1.5-Kemalar qaysi bayroqlar ostida suzishi

	Bayroq	Yuklangan tranzitlar	Yuklangan PCUMS
	Liberiya	1749	70 403 466
	Panama	1722	58 646 244
	Marshall orollari	1426	46 974 540
	Singapur	941	39 016 239
	Gongkong	704	38 510 879
	Bagama orollari	663	19 647 870
	Malta	593	36 341 529
	Norvegiya	294	11 047 547
	Portugaliya	281	15 816 103
	Daniya	196	8 864 970
	Kipr	188	4 261 422
	Yaponiya	165	9 355 494
	Antigua va Barbuda	153	1 491 991
	AQSH	137	2 753 555

3.1.5-jadvaldan ko'rishimiz mumkinki, Suvaysh kanalidan transit o'tkaziladigan neft mahsulotlarining o'zi 238 million tonnani tashkil etgan, xom neft esa 107 million tonnadan oshgan.

Suvaysh kanali. Dunyo okeanlarini bo‘g‘lab turuvchi, kemalarni Materikni aylanib o‘tishdan saqllovchi yana bir tranzit yo‘l bu Suvaysh kanalidir. Suvaysh kanali 1869-yilda birinchi marta ochilganda, kanal chuqurligi atigi 8 metr (26 fut), pastki qismida kengligi 22 metr (72 fut) va yuzasida eni 61 dan 91 metrgacha (200 dan 300 fut) iborat. Kemalarning bir-biridan o‘tishi uchun har 8-10 km (5-6 milya) dan o‘tish joylari qurilgan. Qurilish 74 million kub metr (97 million kub yard) cho‘kindilarni qazish va chuqurlashtirishni o‘z ichiga oldi.

1870-1884 yillar oralig‘ida kanalning torligi va burilishlari tufayli 3000 ga yaqin kemalar o‘ta olmadi. Katta yaxshilanishlar 1876 yilda boshlangan va ketma-ket kengaytirish va chuqurlashtirishdan so‘ng, 1960-yillarga kelib kanalning qirg‘oqlari bo‘ylab 10 metr (33 fut) chuqurlikda minimal kengligi 55 metr (179 fut) va past suv oqimida kanal chuqurligi 12 metr (40 fut) bo‘lgan.³⁴

3.1.6-jadval

2019-yilda Suvaysh neft mahsulotlari tranziti

Tovarlar	Shimoliy / Janubiy	Janubiy / Shimoliy	Jami
Neft Mahsulotlari			
LPG	5 114 000	245 000	5 359 000
NAFTA	15 100 000	140 000	15 240 000
Boshqalar.	13 766 000	3 942 000	17 708 000
Dvigatel Ruhi (Gaso...	5 471 000	22 738 000	28 209 000
Yoqilg'i Moylari	27 533 000	3 240 000	30 773 000
Gaz Moyi Va Dizel Moyi	1 176 000	32 930 000	34 106 000
Xom Neft	59 062 000	48 136 000	107 198 000
Bcero	127 222 000	111 371 000	238 593 000

1870 yilda 486 ta tranzit yoki kuniga 2 dan kam bo‘lgan bo‘lsa 1966 yilda ular 21250 tani tashkil etdi, bu kuniga o‘rtacha 58 tranzit deganidir. Yuk hajmi esa

³⁴ <https://www.britannica.com/topic/Suez-Canal>

1870 yildagi 444 000 tonnadan (437 000 long tonna) taxminan 278 400 000 tonnaga (274 000 000 long tonna) oshdi.

1980-yillarning o'rtalariga kelib, kunlik tranzitlar soni o'rtacha 50 ga kamaydi, ammo sof yillik yuk hajmi taxminan 355 600 000 tonnani (350 000 000 long tonna) tashkil etdi. 2018 yilda sof yillik yuk hajmi taxminan 1 139 630 000 tonnani (1 121 163 000 long tonna) tashkil etgan 18 174 ta tranzit amalga oshirildi.

Portlar. Suv transporti jahon iqtisodiyotida ulkan rol o'ynar ekan, butun suv transportni portlarsiz tasavvur qilish qiyin. Portlarning geografik qulay nuqtada joylashganligi (Yirik savdo shaharlariga, dengiz savdo yo'llariga yaqinligi) mamlakat iqtisodiyotini, ayniqsa tashqi savdo aylanmasini yuqori darajalarga ko'taradi. Dunyoning eng yirik portlarida juda kata hajmda yuklar bilan ishlanadi va bu yuklar asosan konteynerlarda tashiladi. Birgina Shanxay portining o'zida yiliga 47 mln konteyner yuklanadi.

3.1.7-jadval

Top 10 port va yuk hajmi

Tr	Port nomi	Yuk hajmi, million 20-fut konteyner ekvivalenti (TEU)
1	Shanxay, Xitoy	47,03
2	Singapur	37,49
3	Ningbo-Chjoushan, Xitoy	31,07
4	Shenzhen, Xitoy	28,77
5	Guanchjou bandargohi, Xitoy	24,18
6	Pusan, Janubiy Koreya	22,71
7	Qingdao, Xitoy	23,71
8	Gonkong, SAR, Xitoy	17,80
9	Tyanjin, Xitoy	20,27
10	Rotterdam, Niderlandiya	15,30
	Jami:	268,33

Eng yirik 10 ta portlarning umumiy yuk hajmi esa 268 mln dona konteynerni

tashkil etadi (3.1.7-jadval). Bu esa jahon suv transportiga yuklanadigan yukning 33.5 foizini tashkil etadi. (Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra yiliga o'rtacha 800 million konteyner kemalarga yuklanadi).

3.1.8-jadval

Jahonning eng yirik 60 ta portlari

Port nomi (1-10)	Port nomi (11-20)	Port nomi (21-30)	Port nomi (31-40)	Port nomi (41-50)	Port nomi (51-60)
Shanxay, Xitoy	Jebel Ali, Dubay, Birlashgan Arab Amirliklari	Keyxin portlari, Yaponiya*	Manila, Filippin	Tokio, Yaponiya	Yingkou, Xitoy
Singapur	Port Klang, Malayziya	Long Beach, AQSh	Taichang, Xitoy	Rijao, Xitoy	Port Said, Misr
Ningbo- Chjoushan, Xitoy	Xiamen, Xitoy	Tanjung Priok, Jakarta, Indoneziya	Hay Phong, Vetnam	Foshan, Xitoy	Qinzhou, Xitoy
Shenzhen, Xitoy	Antverpen, Belgiya	Nyu-York - Nyu-Jersi, AQSh	Algeciras, Ispaniya	Jidda, Saudiya Arabistoni	NW Seaport Alliance, AQSh
Guanchjou bandargohi, Xitoy	Kaohsiung, Tayvan, Xitoy	Kolombo, Shri-Lanka	Javarharlal Neru porti (Nhava Sheva), Hindiston	Kolon, Panama	Felikstou, Buyuk Britaniya
Pusan, Janubiy Koreya	Dalian, Xitoy	Xoshimin shahri, Vetnam	Bremen/Breme rxaven, Germaniya	Santos, Braziliya	Marsaxlokk, Malta
Qingdao, Xitoy	Los-Anjeles, AQSh	Suzhou, Xitoy	Tanger Med, Marokash	Salaloh, Ummon	Nankin, Xitoy
Gonkong, SAR, Xitoy	Gamburg, Germaniya	Pirey, Gretsiya	Lyanyungan, Xitoy	Dongguan, Xitoy	Fuzhou, Xitoy
Tyanjin, Xitoy	Tanjung Pelepas, Malayziya	Yingkou, Xitoy	Mundra, Hindiston	Guangsi Beibu, Xitoy	Barselona, Ispaniya
Rotterdam, Niderlandiya	Laem Chabang, Tailand	Valensiya, Ispaniya	Savannah, AQSh	Cai Mep, Vetnam	Vankuver, Kanada

Shunday ekan siz bilan hozir dunyoning top 60 portlarini nomlarini va qaysi davlatlarga tegishli ekanligini ko‘rib chiqamiz (3.1.8-jadval).

Ushbu 3.1.8-jadvaldan guvohi bo‘lib turibmizki, dunyoning eng yirik 60 ta portlari ro‘yxatida 22 ta Xitoyga va 5 ta AQShga tegishli portlarni ko‘rishimiz mumkin. Tashqi savdo aylanmasi bo‘yicha eng yuqori o‘rinlarni aynan shu davlatlar egallashining sababi ham aynan shu portlarga borib taqaladi.

Yuqorida keltirib o‘tilgan ma‘lumotlarga ko‘ra shuni aytishimiz mumkinki, yaqin kelajakda dengiz transportidan yaxshiroq va afzalroq transport turi bo‘lmaydi. Shunday ekan yurtimizning dengiz portlariga chiqishi juda muhim masala sifatida qaralib kelinmoqda.

Havo transporti. Havo transporti bugungi kunda eng tezkor va strategik ahamiyatga ega bo‘lgan transport turi hisoblanadi. Ushbu transport turi yuk va yo‘lovchilarni uzoq masofalarga qisqa vaqt ichida yetkazib berish imkonini beradi. Havo transporti nafaqat ichki, balki xalqaro iqtisodiyotning rivojlanishida ham muhim o‘rin tutadi, chunki u global miqyosdagi savdo, turizm va biznes jarayonlarini tezlashtiradi. Havo transportining afzalliklaridan biri sifatida yuqori tezlikni, masofa chegaralarining yo‘qligini va har qanday geografik hududga yetib borish imkoniyatini ta’kidlash mumkin. Bu ayniqsa, dengiz yoki temiryo‘l orqali yetib bo‘lmaydigan mintaqalarga yuklarni yetkazib berishda dolzarbdir.

Statistik ma‘lumotlarga ko‘ra, 2022-yilda global havo transporti orqali tashilgan yuk hajmi 61 million tonnani tashkil etdi va bu iqtisodiyotni rivojlantirishda muhim o‘rin tutdi. Bundan tashqari, havo transportining global iqtisodiyotga qo‘shgan hissasi 3,5 trillion AQSh dollariga teng bo‘lib, bu umumiy global yalpi ichki mahsulotning (YaIM) 4 foizini tashkil etadi. Havo transporti orqali yuqori qiymatli, tez buziluvchi va texnologik jihatdan murakkab yuklarni tashish global savdo zanjirining ajralmas qismi hisoblanadi.

Markaziy Osiyo mamlakatlari orasida O‘zbekistonning havo transporti infrastrukturasi rivojlantirish borasida sezilarli yutuqlari kuzatilmoqda. Toshkent

xalqaro aeroporti mintaqadagi yirik logistika markaziga aylanishni maqsad qilgan. 2023-yilda O‘zbekiston orqali havo transportida tashilgan yuk hajmi 85 ming tonnani tashkil etdi, bu o‘tgan yilga nisbatan 15 foizga ko‘pdir³⁵.

Havo transportining ekologik ta’siri ham muhim masala hisoblanadi. Havo transporti global karbonat angidrid chiqindilarining 2,5 foizini tashkil qiladi. Shu sababli, so‘nggi yillarda ekologik toza texnologiyalarni joriy etish va samolyotlarning yoqilg‘i samaradorligini oshirish bo‘yicha keng ko‘lamli ishlar olib borilmoqda. Masalan, 2030-yilgacha global havo transporti sohasida zararli gazlar chiqindilarini 50 foizga kamaytirish bo‘yicha xalqaro strategiyalar ishlab chiqilgan.

Havo transportining yana bir muhim jihati – u milliy va mintaqaviy integratsiyani rivojlantirishda katta rol o‘ynaydi. Xalqaro savdo yo‘llari va turizm markazlariga havo orqali bog‘lanish mamlakatlarning iqtisodiy salohiyatini oshiradi. Misol uchun, Dubay xalqaro aeroporti dunyodagi eng yirik yuk tashish markazlaridan biri bo‘lib, yillik yuk tashish hajmi 2,7 million tonnaga yetadi³⁶.

Shunday qilib, havo transporti global iqtisodiyotda yuqori tezlik, xavfsizlik va strategik imkoniyatlarni ta’minlaydigan yetakchi vositalardan biri hisoblanadi. Statistik ma’lumotlar va innovatsion yechimlar ushbu transport turining kelajakdagi rivoji uchun keng imkoniyatlarni ko‘rsatmoqda.

Quvur transporti zamonaviy transport tizimlarining muhim qismi bo‘lib, u asosan suyuq, gazsimon va quyuq moddalarning uzluksiz va samarali tashilishini ta’minlaydi. Ushbu transport turi, ayniqsa, neft, gaz, suv va kimyoviy moddalarni tashishda qo‘llaniladi. Quvur transporti nafaqat iqtisodiy jihatdan samarali, balki ekologik xavfsizlikni ta’minlashda ham katta ahamiyatga ega. Uning asosiy afzalliklari orasida yuqori o‘tkazuvchanlik qobiliyati, past operatsion xarajatlar va atrof-muhitga minimal ta’sir ko‘rsatish kabi omillar mavjud.

2022-yilgi statistik ma’lumotlarga ko‘ra, dunyo bo‘ylab quvur transporti orqali tashilgan neft hajmi 33,6 milliard barrelni tashkil etdi³⁷. Tabiiy gaz tashishda

³⁵ “Uzbekistan Airports”, 2023

³⁶ DXB Airport Statistics, 2023

³⁷ “BP Statistical Review of World Energy”, 2023

quvur transporti yanada ko‘proq ahamiyatga ega, chunki global gaz savdosining qariyb 70 foizi quvurlar orqali amalga oshiriladi. Misol uchun, Rossiya va Yevropa kubometr gazni yetkazib berish qobiliyatiga ega edi.

Quvur transportining texnik va iqtisodiy afzalliklari tufayli u uzoq masofalarda katta hajmdagi yuklarni tashishda eng samarali vositalardan biri hisoblanadi. Masalan, AQShda mavjud neft quvurlarining umumiy uzunligi 305 ming kilometrni tashkil qiladi, bu esa mamlakat ichki energetika ta‘minotini samarali tashkil etishga imkon beradi. Yevropa Ittifoqida esa gaz quvurlarining umumiy uzunligi 141 ming kilometrdan oshadi, bu esa mintaqaning energiya xavfsizligini ta‘minlashda hal qiluvchi rol o‘ynaydi.

Quvur transportining ekologik xavfsizligi ham dolzarb masalalardan biri hisoblanadi. U transport jarayonida boshqa transport turlariga nisbatan ancha kam karbonat angidrid chiqaradi, bu esa iqlim o‘zgarishiga qarshi kurashda muhim ahamiyat kasb etadi. Shu bilan birga, quvurlarning texnik holatini kuzatib borish va ularni modernizatsiya qilish ekologik xavfsizlikni oshirish uchun zarur choralar hisoblanadi. Masalan, so‘nggi yillarda quvurlarni monitor qilish uchun sun‘iy intellekt va sensor texnologiyalari keng qo‘llanilmoqda.

Quvur transportining rivojlanishi global savdo va energetika sohasida strategik ahamiyatga ega. O‘zbekiston misolida esa “O‘zbekiston–Xitoy gaz quvuri” mintaqaviy quvur transporti tizimining yorqin namunasidir. Ushbu quvur yillik 55 milliard kubometr gazni yetkazib berish qobiliyatiga ega bo‘lib, Markaziy Osiyodan Xitoyga tabiiy gaz eksportining muhim yo‘nalishi hisoblanadi.

Shunday qilib, quvur transporti global va mintaqaviy iqtisodiyotning barqaror rivojlanishini ta‘minlaydigan asosiy omillardan biri hisoblanadi. Uning yuqori samaradorligi, ekologik xavfsizligi va yirik hajmdagi yuklarni tashish qobiliyati uni energetika sektori va boshqa sohalarda yetakchi transport turlaridan biriga aylantiradi.

3.2. Transport xarajatlari tahlili

Bugungi kunda global transport xarajatlari barqaror energiya manbalariga o'tish, yoqilg'i narxlarining o'zgarishi va logistika infratuzilmasining modernizatsiya qilinishi tufayli sezilarli o'zgarishlarga uchramoqda, jumladan, Xitoy-Yevropa temir yo'l yuk tashish tariflari pasayishi va dengiz yuk tashish narxlarining barqarorligi e'tiborni tortmoqda.

Transport xarajatlari tahlili transport va logistika tizimlarini boshqarishda asosiy omil bo'lib, bu jarayon yuklarni tashishda eng maqbul xarajatlarni aniqlash, iqtisodiy samaradorlikni oshirish va resurslarni tejashga yordam beradi. Transport xarajatlari, odatda, quyidagi asosiy omillarni o'z ichiga oladi: yoqilg'i, texnik xizmat ko'rsatish, ishchi kuchi, infratuzilma to'lovlari va boshqa operatsion xarajatlar. Ushbu omillarni batafsil tahlil qilish transport xizmatlarining umumiy iqtisodiy samaradorligini baholash uchun muhimdir.

Statistik ma'lumotlarga ko'ra, transport xarajatlari global savdo hajmining 10-15 foizini tashkil etadi³⁸. Masalan, avtomobil transporti xarajatlari, odatda, qisqa masofalar uchun maqbul bo'lsa-da, yoqilg'i narxi va infratuzilma to'lovlari oshishi bilan u uzoq masofalarda samarasiz bo'lishi mumkin. Shu bilan birga, dengiz transporti orqali yuk tashish xarajatlari boshqa transport turlariga nisbatan arzon bo'lib, yirik hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashishda afzallik beradi. Masalan, 2022-yilda global konteyner tashish narxlarini indeks (Drewry) konteyner boshiga o'rtacha 2 000 AQSh dollarini tashkil etdi, bu pandemiya davrida 10 000 AQSh dollarigacha ko'tarilgan qiymatga nisbatan ancha past.

Transport xarajatlari tahlilining yana bir muhim jihati – multimodal transport tizimlari orqali xarajatlarni optimallashtirishdir. Multimodal tizimlar transport turlarini birlashtirib, yuklarni tashish xarajatlarini 20-25 foizgacha qisqartirishi mumkin. Masalan, temiryo'l va dengiz transportining kombinatsiyasi katta hajmdagi yuklarni arzon narxlarda uzoq masofalarga yetkazishni ta'minlaydi. 2023-

³⁸ World Bank Logistics Performance Index, 2023

yilda Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida temiryo‘l transporti orqali Yevropa bozorlariga eksport qilinadigan yuklar xarajatlari dengiz transportiga nisbatan o‘rtacha 30 foizga arzonlashgan³⁹.

Transport xarajatlarini tahlil qilishda ekologik omillarni hisobga olish ham muhimdir. Ekologik talablarga javob berish uchun ko‘plab kompaniyalar energiya samaradorligini oshirish va zararli gaz chiqindilarini kamaytirish maqsadida qimmatbaho ekologik texnologiyalarni joriy qilmoqdalar. Masalan, elektr transport vositalari va gidrogen yoqilg‘isiga asoslangan transport vositalari bozor ulushini oshirish orqali uzoq muddatli transport xarajatlarini kamaytirish kutilmoqda.

3.2.1-jadval

Transport turlari va xarajatlar bo‘yicha qiyosiy tahlil

Transport turi	Asosiy xarajat turlari	Iqtisodiy samaradorligi	Ekologik ta’sir	Misol
Avtomobil transporti	Yoqilg‘i, texnik xizmat, yo‘l solig‘i, sug‘urta	Qisqa masofalarda samarali	Zararli gaz chiqindilari yuqori	Toshkent-Termiz avtomobil yo‘nalishi
Temir yo‘l transporti	Lokomotiv va vagon xarajatlari, yo‘lovchi va yuklarni tashish xarajatlari, infratuzilma to‘lovlari	Yirik yuklarni uzoq masofalarga tashishda tejamkor	Nisbatan ekologik toza	Toshkent-Navoi temir yo‘l yo‘nalishi
Dengiz transporti	Kema xarajatlari, port to‘lovlari, yoqilg‘i	Juda yirik yuklarni tashishda eng arzon	Dengiz ifloslanishi mumkin	Singapurdan Rotterdamgacha konteyner tashish
Havo transporti	Yoqilg‘i, texnik xizmat, aeroport infratuzilmasi to‘lovlari	Tezkor, lekin juda qimmat	Yuqori uglerod chiqindisi	Toshkentdan Moskva yo‘nalishidagi yuk reysi
Quvur transporti	Qurilish xarajatlari, ekspluatatsiya xarajatlari	Uzluksiz tashishda samarali	Tabiiy resurslar oqimi xavfli	O‘zbekiston-Rossiya gaz quvuri yo‘nalishi

³⁹ China Railway Express, 2023

O'zbekiston misolida, transport xarajatlari milliy eksport mahsulotlarining raqobatbardoshligiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. So'nggi yillarda mamlakatda transport xarajatlarini kamaytirish va logistika tizimini modernizatsiya qilishga katta e'tibor qaratilmoqda. Jumladan, temiryo'l infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha amalga oshirilayotgan loyihalar yuk tashish narxlarini sezilarli darajada pasaytirishga yordam beradi. Masalan, Toshkent-Termiz temiryo'l yo'nalishi orqali Afg'oniston va Janubiy Osiyo bozorlariga yuklarni tashish xarajatlari o'rtacha 15 foizga kamaygan⁴⁰.

Xarajat turlari tahlili transport sohasida muhim ahamiyatga ega bo'lib, bu jarayon transport vositalarini ishlatish, texnik xizmat ko'rsatish, va infratuzilma bilan bog'liq xarajatlarni tahlil qilish orqali iqtisodiy samaradorlikni oshirishga qaratilgan. Transport korxonalarining samarali faoliyati yoqilg'i narxlari, texnik xizmat ko'rsatish, inson resurslari, sug'urta, yo'l to'lovlari va boshqa operatsion xarajatlarni to'g'ri boshqarish bilan chambarchas bog'liq.

Transport xarajatlarining asosiy qismini yoqilg'i va energiya ta'minoti tashkil etadi. Masalan, avtomobil transporti uchun yoqilg'i narxi transport xarajatlarining 30-40% ini tashkil qilishi mumkin. Havo transportida esa yoqilg'i umumiy xarajatlarning 50% dan ko'prog'ini egallaydi. Bu jihat transport korxonalarini yoqilg'i tejoychi texnologiyalarga o'tishga rag'batlantiradi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, xalqaro aviaqatnovlarda zamonaviy dvigatellar foydalanilishi yoqilg'i iste'molini 15-20% ga kamaytirishga yordam beradi⁴¹.

Texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash xarajatlari transport vositalarining uzluksiz ishlashini ta'minlash uchun zarurdir. Bu xarajatlar transport vositalarining turi va ekspluatatsiya qilinadigan hududga bog'liq holda o'zgaradi. Masalan, temir yo'l transportida texnik xizmat xarajatlari ko'pincha infratuzilma – relslar, signal tizimlari va stansiyalarni ta'mirlashga yo'naltiriladi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra,

⁴⁰ Uzbekistan Railways, 2023

⁴¹ Manba: IATA, 2024

yirik temir yo‘l kompaniyalari yillik daromadlarining 15-20% ini texnik xizmat ko‘rsatishga sarflaydi⁴².

Inson resurslari bilan bog‘liq xarajatlar ham muhim hisoblanadi. Ular transport vositalarini boshqarish, ta‘mirlash, va logistika operatsiyalarini amalga oshirish uchun zarur bo‘lgan mutaxassislarni jalb qilish va ularga haq to‘lashni o‘z ichiga oladi. Misol uchun, avtomobil transporti sohasida haydovchilarga haq to‘lash umumiy xarajatlarning 25-30% ini tashkil qilishi mumkin⁴³.

Sug‘urta va litsenziyalash xarajatlari transport vositalarining xavfsizligi va huquqiy jihatlarini ta‘minlash uchun zarurdir. Bu xarajatlar, ayniqsa, xalqaro transport operatsiyalarida muhim ahamiyat kasb etadi. Masalan, dengiz transportida kema sug‘urtasi va port to‘lovlari katta xarajatlarni tashkil qiladi. Dengiz transportida umumiy operatsion xarajatlarning 10-15% i sug‘urta bilan bog‘liq⁴⁴.

Yo‘llar, portlar yoki boshqa infratuzilmalardan foydalanish to‘lovlari xarajatlarning yana bir muhim tarkibiy qismidir. Bu to‘lovlar transport vositalarining harakatlanishiga imkon yaratish uchun zarur bo‘lgan infratuzilmani saqlash va rivojlantirish uchun ishlatiladi. Misol uchun, Yevropa Ittifoqidagi xalqaro avtomobil yo‘llarida harakatlanish uchun to‘lanadigan to‘lovlar yillik xarajatlarning 5-10% ini tashkil etadi⁴⁵.

Shunday qilib, transport xarajatlari tahlili nafaqat korxonalar samaradorligini oshirishga, balki umumiy transport tizimini rivojlantirish va barqarorlikni ta‘minlashga ham yordam beradi. Har bir xarajat turi bo‘yicha aniq strategiyalar ishlab chiqish va ularni optimallashtirish global transport tarmog‘ining samaradorligini oshirish uchun muhimdir.

Transport turlarining qiyosiy tahlili tashqi iqtisodiy faoliyatda samaradorlikni ta‘minlash va transport vositalarining optimal tanlovini amalga oshirish uchun muhim vositadir. Transport tizimi turli turlarining o‘ziga xos xususiyatlari, iqtisodiy

⁴² Manba: UIC, 2023

⁴³ Manba: IRU, 2024

⁴⁴ Manba: BIMCO, 2023

⁴⁵ Manba: Eurostat, 2023

samaradorligi, ekologik ta'siri va infratuzilma talablari asosida tahlil qilinadi. Har bir transport turi ma'lum bir sharoitda eng maqbul yechim bo'lishi mumkin, shuning uchun ularning qiyosiy afzalliklarini tahlil qilish zarur.

Transport xarajatlari tahlili bo'yicha hisoblash formulalari:

1. Transport xarajatlari hisoblash formulasi:

$$C = \text{Narx bir tonna} * \text{Yuk miqdori}$$

Bu yerda C – umumiy xarajat, Narx bir tonna – 1 tonna yuk tashish narxi, Yuk miqdori – yukning umumiy hajmi.

2. Yuk tashish tezligi (masofa bo'yicha):

$$T = \frac{\text{Masofa}}{\text{Vaqt}}$$

Bu yerda T – yuk tashish tezligi, Masofa – yuk tashiladigan umumiy masofa, Vaqt – yo'lga ketadigan umumiy kunlar.

Avtomobil transporti qisqa masofalarga yuk va yo'lovchilarni tashishda keng qo'llaniladi. Uning asosiy afzalligi yuqori harakatchanlik va to'g'ridan-to'g'ri manzilga yetkazib berish imkoniyatidir. Biroq, avtomobil transportining ekologik ta'siri nisbatan yuqori bo'lib, zararli gaz chiqindilari global isishga sezilarli darajada ta'sir ko'rsatadi. Shuningdek, yoqilg'i narxi va texnik xizmat ko'rsatish xarajatlari ham ushbu transport turining iqtisodiy samaradorligini pasaytiradi.

Temir yo'l transporti yirik hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashishda samarali bo'lib, uning birligi boshiga energiya sarfi pastligi uni ekologik toza transport turi sifatida ajratib turadi. Bu tur uzoq muddatli tashish va katta hajmdagi yuklarni tashish uchun mos keladi. Temir yo'l transportining asosiy kamchiligi infratuzilma talablarining yuqoriligi bo'lib, yangi yo'llar qurilishi katta sarmoyani talab qiladi.

Havo transporti tezkor yetkazib berishni talab qiluvchi yuklar uchun eng samarali hisoblanadi. U qisqa vaqt ichida katta masofalarni bosib o'tish imkonini beradi. Biroq, yoqilg'i narxi va operatsion xarajatlarning yuqoriligi tufayli havo

transporti boshqa turlarga nisbatan qimmat hisoblanadi. Ekologik jihatdan ham havo transporti yuqori darajadagi uglerod chiqindilarini hosil qiladi.

Dengiz transporti xalqaro savdoda asosiy transport turi hisoblanadi, chunki u katta hajmdagi yuklarni arzon narxda tashish imkoniyatini beradi. Ayniqsa, konteyner tashish sohasida samaradorligi yuqori bo'lib, dengiz transportining xarajatlari boshqa transport turlariga qaraganda pastroq. Biroq dengiz transporti tashish tezligi jihatidan cheklovlariga ega va uzoq vaqt talab qiladi.

Quvur transporti esa energiya resurslarini, masalan, neft va gazni tashishda samarali bo'lib, uzluksiz tashishni ta'minlaydi. Bu transport turi ekspluatatsiya xarajatlari pastligi va ekologik xavfsizligi bilan ajralib turadi, biroq quvurlarni qurish uchun katta dastlabki investitsiyalar talab etiladi.

Transport turlarining samaradorligini qiyosiy tahlil qilishda statistik ma'lumotlar muhim ahamiyatga ega. Masalan, Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, dengiz transporti global savdoning 80% ini tashkil etadi, temir yo'l transporti esa energiya samaradorligi jihatidan avtomobil transportiga qaraganda 50% tejankorroqdir. Shuningdek, havo transportida yuk tashish hajmi global miqyosda yiliga 5% ga o'smoqda.

Umuman olganda, transport turlarining qiyosiy tahlili ularning iqtisodiy samaradorligi, ekologik ta'siri va infratuzilma talablari kabi omillarni hisobga olgan holda amalga oshirilishi kerak. Bu esa tashqi iqtisodiy faoliyatda eng samarali transport turini tanlash va mamlakatlar o'rtasidagi savdo oqimlarini optimallashtirishga yordam beradi.

Mintaqaviy farqlar va geosiyosiy omillar transport va logistika tizimlarining rivojlanishiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Har bir mintaqaning geografik joylashuvi, tabiiy resurslari, iqtisodiy salohiyati va siyosiy vaziyati transport infratuzilmasini shakllantirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu omillar xalqaro savdo oqimlarining yo'nalishi, transport turlari tanlovi va transport koridorlarining samaradorligini belgilashda hal qiluvchi rol o'ynaydi.

Geografik joylashuv mintaqaviy farqlarni belgilovchi asosiy omillardandir. Masalan, dengizga chiqish imkoniyati bo‘lgan mamlakatlar dengiz transportiga ko‘proq tayanadi, bu esa ularga xalqaro savdoda raqobatbardoshlikni ta‘minlaydi. Dengizga chiqish imkoniyati yo‘q mamlakatlar, jumladan Markaziy Osiyo davlatlari, qo‘shni davlatlar infratuzilmasidan foydalanishga majbur bo‘lib, bu holat tranzit to‘lovlari va transport xarajatlarining oshishiga olib keladi. Jahon banki ma‘lumotlariga ko‘ra, dengizga chiqish imkoniyati yo‘q mamlakatlarda tashqi savdo xarajatlari dengiz bo‘yidagi davlatlarga nisbatan 15-20% ga yuqoridir.

Tabiiy resurslar ham transport yo‘nalishlarini shakllantirishda muhimdir. Energiyani eksport qiluvchi davlatlar, masalan, Rossiya va Yaqin Sharq davlatlari, quvur transportiga katta ahamiyat beradi. Shu bilan birga, resurslarga boy bo‘lmagan davlatlar import jarayonlarida boshqa transport turlariga tayanishga majbur bo‘ladi. Misol uchun, quvur transporti orqali gaz va neft tashish global energiya savdosining 30% ini tashkil etadi⁴⁶.

Iqtisodiy rivojlanish darajasi transport infratuzilmasini kengaytirish va modernizatsiya qilish imkoniyatlarini belgilaydi. Yevropa va Shimoliy Amerika kabi rivojlangan mintaqalar yuqori tezlikdagi temir yo‘llar, zamonaviy portlar va avtomobil yo‘llariga ega bo‘lib, global transport tizimining asosiy tarmog‘ini tashkil etadi. Aksincha, rivojlanayotgan mintaqalarda transport infratuzilmasi yetarlicha rivojlanmagani sababli logistika xarajatlari yuqori va savdo samaradorligi past bo‘ladi. Masalan, Afrika davlatlarida logistika xarajatlari umumiy savdo xarajatlarining 20-30% ini tashkil qiladi⁴⁷.

Geosiyosiy omillar transport yo‘llarining barqarorligi va xavfsizligiga katta ta‘sir ko‘rsatadi. Xalqaro transport koridorlari ko‘pincha siyosiy mojaro va iqtisodiy sanksiyalar xavfi ostida bo‘ladi. Masalan, 2014-yilda Rossiyaga qarshi joriy etilgan sanksiyalar Yevropadan Osiyoga yuk tashish yo‘nalishlarini qayta ko‘rib chiqishga sabab bo‘ldi. Shu bilan birga, yangi transport yo‘llarini rivojlantirishda strategik

⁴⁶ Manba: BP Statistical Review, 2023

⁴⁷ Manba: African Development Bank, 2023

manfaatlar ustuvorlik qilmoqda. Misol uchun, Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi Osiyo, Yevropa va Afrikani bog‘laydigan transport tarmoqlarini rivojlantirishga qaratilgan bo‘lib, geosiyosiy maqsadlarni ham ko‘zda tutadi.

Hududiy integratsiya transport va logistika tizimlarining rivojlanishida muhim ahamiyatga ega. Yevropa Ittifoqi, ASEAN va NAFTA kabi mintaqaviy tashkilotlar ichki transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va tashqi savdo oqimlarini oshirish uchun investitsiyalarni jalb qilmoqda. Masalan, Yevropa Ittifoqi TEN-T loyihasi doirasida 2024-yilga qadar umumiy qiymati 500 milliard yevro bo‘lgan transport infratuzilmasi loyihalarini amalga oshirishni rejalashtirgan⁴⁸.

Shunday qilib, mintaqaviy farqlar va geosiyosiy omillar transport tizimlarining rivojlanishiga bevosita ta’sir qiladi. Ushbu omillarni hisobga olish global transport tarmoqlarini samarali rejalashtirish va iqtisodiy integratsiyani mustahkamlash uchun zarurdir.

3.3. Yuk jo‘natuv hujjatlarini tayyorlash: invoyslar, yuk xatlari, tir karnet, yuklarni yetkazib berishda nazorat kitobchasi

Xalqaro savdo va transport-logistika tizimining uzluksiz ishlashi yuk jo‘natuv hujjatlarining to‘g‘ri va aniq tayyorlanishiga bog‘liq. Bu hujjatlar tovarlarni tashish, bojxona rasmiylashtiruvi va yuk egalarining huquqlarini himoya qilishni ta’minlaydi. Invoys, yuk xati, TIR karnet va nazorat kitobchasi kabi hujjatlar transport jarayonining iqtisodiy, huquqiy va texnik jihatlarini tartibga solib, yuklarni samarali tashish uchun zaruriy asosni tashkil etadi. Ular xalqaro savdo operatsiyalarining qonuniyligini ta’minlash bilan birga, yuklarni kuzatish, javobgarlikni aniqlash va transport xarajatlarini kamaytirishda muhim rol o‘ynaydi. Yuk jo‘natuv hujjatlari global savdo va logistika tizimining ajralmas qismi bo‘lib, ular orqali tashqi iqtisodiy faoliyat samaradorligi oshadi.

Yuk jo‘natuv hujjatlarini tayyorlash jarayoni xalqaro savdo va yuk tashish tizimida muhim ahamiyatga ega bo‘lib, tovarlarni tashish, bojxona operatsiyalarini

⁴⁸ Manba: European Commission, 2023

amalga oshirish va yuk egalarining huquqlarini himoya qilishda foydalaniladi. Ushbu hujjatlar tizimi tovarlarni yetkazib berish jarayonini tartibga soladi va transport-logistika jarayonlarining samaradorligini ta'minlaydi.

Invoys sotuvchi tomonidan xaridorga taqdim etiladigan tijorat hujjatidir. Bu hujjatda sotilgan tovarlarning miqdori, narxi va boshqa tafsilotlar aks etadi. Invoys tijorat operatsiyasining qonuniy dalilidir va unda sotuvchi va xaridorning to'liq ma'lumotlari, tovarlarning aniq tavsifi, narxi, to'lov shartlari, yetkazib berish shartlari va umuman, savdo operatsiyasi haqidagi barcha ma'lumotlar ko'rsatiladi. Bundan tashqari, invoys bojxona organlari tomonidan tovar qiymatini tasdiqlash va import qiluvchi mamlakatda soliq va bojxona yig'imlarini hisoblash uchun ishlatiladi.

Inkoterms – bu xalqaro savdoda tovarlarning sotuvchidan xaridorga yetkazib berilishi, yetkazib berish joyi, xavfsizlik, sug'urta va boshqa shartlarni belgilovchi umumjahon standartidir. Inkoterms, aslida, savdolarni samarali va tushunarli qilib amalga oshirish uchun ishlab chiqilgan. Uning dastlabki versiyasi 1936-yilda Xalqaro Savdo Palatasi (ICC) tomonidan yaratilgan va shu vaqtdan boshlab inkoterms butun dunyoda xalqaro savdolarni boshqarishda qo'llanilmoqda.

Inkoterms xalqaro savdo jarayonlarida ikkita asosiy tomon - sotuvchi va xaridor o'rtasidagi huquq va majburiyatlarni aniqlashga yordam beradi. Bu shartlar sotuvchi va xaridor o'rtasidagi muloqotda noaniqlikni kamaytiradi, xavflarni boshqarishga yordam beradi va tranzaksiyalarni soddalashtiradi.

Inkotermslar 11 ta turga bo'linadi va har bir turda sotuvchining va xaridorning majburiyatlari aniq belgilangan. Quyida 3.3.1-jadvalda inkotermsning asosiy turlari keltirilgan.

3.3.1-jadval

Inkotermsning asosiy turlari

Inkoterms	Tavsifi	Xarajatlar va risk qayerda o'tadi
EXW	“Ishlab chiqaruvchi omboridan yetkazib berilgan”. Xarajat va risk xaridorga to'liq o'tadi.	Sotuvchining omborida, xaridor hammasini o'z zimmasiga oladi.
FCA	“Tashuvchiga yetkazib berilgan”. Sotuvchi tovarni tashuvchi joyga yetkazadi.	Tashuvchiga topshirilgan joyda.
FOB	“Kemaga ortilgan”. Sotuvchi tovarni kema bortiga ortadi.	Tovar kemaga ortilgandan keyin.
CIF	“Sug'urta va tashish xarajatlari kiritilgan”. Sotuvchi tashish va sug'urta xarajatlarini qoplaydi.	Risk kema bortida o'tadi, xarajatni sotuvchi qoplaydi.
DAP	“Yetkazib berilgan, joyida”. Sotuvchi tovarni xaridor ko'rsatgan joyga yetkazadi.	Xaridor ko'rsatgan joyda risk o'tadi.
DDP	“Yetkazib berilgan, bojxona to'langan”. Sotuvchi barcha xarajat va risklarni qoplaydi.	Xaridor ko'rsatgan joyda.

Inkotermslar asosan quyidagi jihatlarni o'z ichiga oladi:

1. Tovarlarini yetkazib berish shartlari: Inkotermslar tovarlarini sotuvchidan xaridorga qanday shartlar bilan yetkazib berish kerakligini belgilaydi. Bu o'z ichiga yuk tashish, bojxona to'lovlari, sug'urta va boshqa muhim xizmatlar kiradi.

2. Mas'uliyatni taqsimlash: Har bir inkoterms shartnomasi sotuvchi va xaridor o'rtasidagi mas'uliyatlarni aniq taqsimlaydi. Bu mas'uliyatlar tovarni yetkazib berish, sug'urtalash, bojxona rasmiylashtiruv va tovarni tashish bilan bog'liq xarajatlarni o'z ichiga oladi.

3. Xavf-xatarni boshqarish: Tovarlar xaridorga yetkazilganidan keyin kim javobgar bo'lishi haqida aniq ma'lumotlar beriladi. Ba'zi inkotermslarda sotuvchi tovarni taslim qilgandan keyin xavf xaridorga o'tadi, boshqalarida esa sotuvchi xavfni o'z zimmasiga oladi.

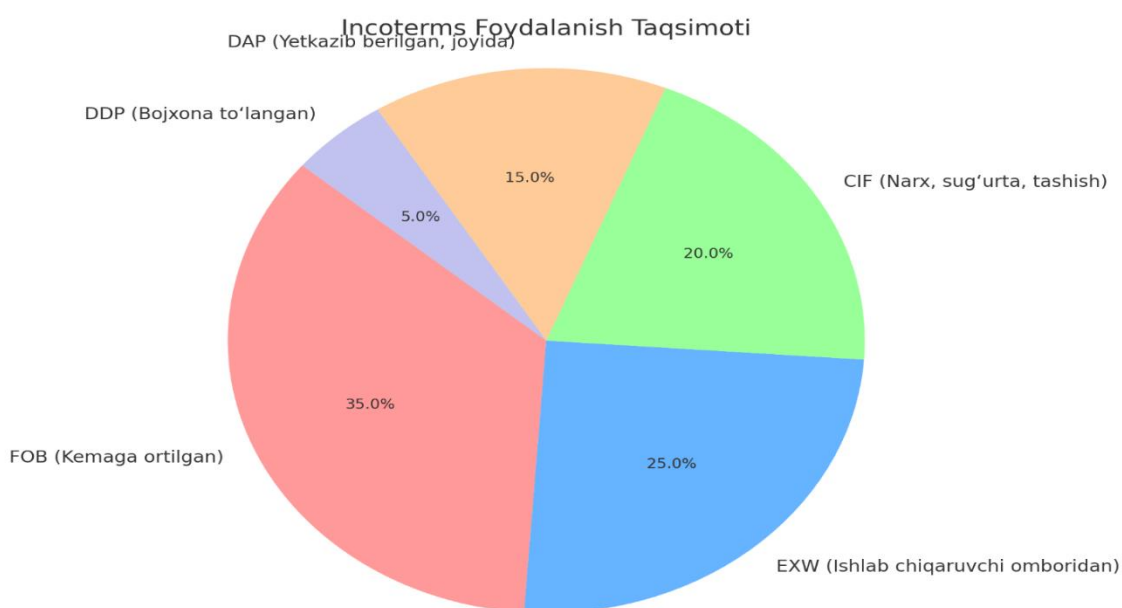
4. Savdo shartlarini soddalashtirish: Inkotermslar xalqaro savdo operatsiyalarini yanada soddalashtiradi, chunki har bir tomonning vazifalari aniq va tushunarli bo'ladi, bu esa nizolarni kamaytirishga yordam beradi.

Inkoterms shartnomalari turlariga asosan moddiy javobgarlikni tomonlarning zimmasiga turlicha taqsimlaydi. Buni Incoterms 2020 misolida quyida keltirilgan 3.3.1- jadval orqali ko‘rish mumkin.

Incoterms 2020	Boshlanish joyida yuklanmoqda	Eksport bo'xona deklaratsiyasi	Eksport portiga tashish	Eksport portida yuk mashinasini tushirish	Eksport portidagi kemaga/samolyotga yuklash	Import portiga tashish (dengiz/havo).	Sug'urta	Import portida tushirish	Import portida yuk mashinasiga yuklash	Belgilangan joyga tashish	Import bo'xona rasmiylashtiruv	Import bojlari va soliqlari	Belgilangan joyda tushirish
EXW	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
FCA	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor/sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
FAS	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
FOB	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
CPT	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor/sotuvchi	Xaridor/sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
CIP	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor/sotuvchi	Xaridor/sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
CFR	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
CIF	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor	Xaridor
DAP	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor	Xaridor	Xaridor
DDP	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Sotuvchi	Xaridor

3.3.1-rasm. Incoterms 2020 bo'yicha xarajatlarni xaridor/sotuvchiga taqsimlash

Bu turlar har biri o'zining xususiyatlariga ega bo'lib, ular sotuvchi va xaridor o'rtasidagi mas'uliyatlarni taqsimlashda yordam beradi. Sotuvchi va xaridor bu shartlardan qaysi birini tanlashlari, ularning biznes shartlariga, manzilga va xarajatlarni qanday taqsimlash istaklariga bog'liqdir.



3.3.2-rasm. Incoterms shartnomalarining amaliyotdagi ulushi

Inkoterms xalqaro savdo operatsiyalarida bir qator asosiy vazifalarni bajaradi:

1. Huquqiy doiralarni aniqlash: Inkoterms sotuvchi va xaridorning har biri uchun majburiyatlarni aniq belgilaydi. Bu ikki tomon o'rtasida nizolarni kamaytirish va ularni samarali hal etish uchun yordam beradi. Inkotermslar xalqaro huquq bilan mos ravishda ishlab chiqilgan va bunday shartnomalar o'rtasidagi har qanday nizolarni hal qilishda foydalidir.

2. Transport va xavfsizlik masalalari: Tovarlarning yetkazib berilishi va ularning xavfsizligini ta'minlashda inkotermsning roli katta. Masalan, CIF shartnomasida sotuvchi barcha transport xarajatlarini va sug'urtani o'z zimmasiga oladi, bu esa xaridorga noaniqlik va xavf-xatarlarni kamaytiradi.

3. Moliyaviy asos: Inkoterms shartnomalari moliyaviy masalalarda ham muhim ahamiyatga ega. Xususan, transport, sug'urta va bojxona to'lovlari haqida kelishuvlar, ikki tomonning moliyaviy majburiyatlarini aniq belgilashga yordam beradi. Bu esa to'lov tizimlarini soddalashtiradi va ish jarayonini tezlashtiradi.

4. Mahalliy qonunchilikka moslashuv: Inkoterms, shuningdek, turli mamlakatlarning savdo qonunlariga moslashishga yordam beradi. Har bir mamlakatning bojxona va savdo tartiblari farq qiladi, ammo inkotermslar bu farqlarni hisobga olib, xalqaro savdo amaliyotlarini yagona tizimda uyg'unlashtiradi.

5. Ko'p tarafli savdo o'rinlari: Xalqaro savdo kengaygan sari, inkoterms turli hududlardagi kompaniyalar o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri va tezkor muloqotlarni qo'llab-quvvatlaydi. Bu savdolarni yanada samarali va xavfsiz qilish imkonini beradi.

Inkoterms xalqaro savdoning faqatgina bir qismni tashkil qiladi va boshqa xalqaro savdo tizimlari bilan birgalikda ishlaydi. Masalan, Jahon Savdo Tashkiloti (WTO) va BMTning Savdo va Taraqqiyot Konferensiyasi (UNCTAD) tomonidan ishlab chiqilgan boshqa xalqaro normativlar bilan muvofiqlashtirilgan holda inkotermslar yanada samarali bo'ladi. Shuningdek, inkotermslar xalqaro moliya va

bank tizimlari, ayniqsa, akkreditiv va pul o'tkazmalari bilan bog'liq holda ishlatiladi.

Inkotermsning taraqqiyotini 1936-yilda ICC tomonidan joriy etilgan dastlabki versiyasidan boshlash mumkin. Inkoterms dastlab 1953, 1967, 1980, va 1990 yillarda qayta ko'rib chiqilgan bo'lib, har bir yangi versiya savdo, transport va bojxona tartiblaridagi o'zgarishlarni aks ettirishga qaratilgan. Inkoterms 2000 versiyasi transport usullarining turli shakllariga Inkoterms qoidalarini tatbiq etish bo'yicha ba'zi o'zgartirishlarni kiritdi. Ammo Inkoterms 2010 versiyasi sezilarli o'zgarishlarni kiritdi, bu esa shartnomalar tomonlari o'rtasida mas'uliyatlarni yanada aniqroq va soddalashtirilgan holda belgilashga xizmat qilgan.

Inkotermsni joriy etish, xalqaro tranzaksiyalarni sodda va aniq qilishga xizmat qiladi. Inkotermslar to'lovlar, bojxona rasmiylashtiruv, xavf va mas'uliyatlarni aniq belgilash orqali savdo jarayonlarini samarali va xavfsiz qilishga yordam beradi. Ba'zi tadqiqotlar, masalan Bailey (2015) va Choi (2018) tomonidan olib borilgan izlanishlar, Inkoterms 2010 versiyasining xalqaro savdoga ijobiy ta'sirini ko'rsatib, shartnomalar tomonlari o'rtasida xatoliklar va tushunmovchiliklarni kamaytirganini ta'kidlagan.

Inkotermsning istiqbollari global savdo jarayonlarining o'zgarishi, yangi texnologiyalar va savdo modellarining rivojlanishiga bog'liq bo'ladi. Kelajakda Inkoterms yangi texnologiyalar, global savdoning rivojlanishi va ekologik talablar sababli o'zgarishga tayyor bo'lishi kerak. Ba'zi tadqiqotchilar, jumladan Kim & Lee (2019) va Sampson (2020), Inkotermsning kelajakda raqamli texnologiyalar, barqarorlik va xavfsizlikni hisobga olgan holda yanada takomillashishi zarurligini ta'kidlaydilar.

Bugungi kunda savdo va tashish jarayonlari raqamli texnologiyalar yordamida yanada soddalashtirilmoqda. Xalqaro savdoning raqamli shakllari (onlayn savdo, elektron to'lovlar, raqamli bojxona deklaratsiyalari va boshqalar) inkotermslarga yangi talablar qo'yadi. Savdo va tashishning avtomatlashtirilgan jarayonlari inkotermslarning qo'llanilishini yanada soddalashtirishi, ayni paytda

to'liq avtomatik tizimlarga moslashtirilishini talab qiladi. Global isish va atrof-muhitning yomonlashuvi savdo amaliyotlarida ekologik jihatlariga katta ahamiyat berishni taqozo etmoqda. Inkoterms 2010da ekologik xavfsizlik va barqarorlikni ta'minlash bo'yicha aniq qoidalar mavjud emas. Lekin kelajakda inkotermslar ekologik mas'uliyatni oshirishga yordam berishi mumkin. Masalan, xavfsiz va ekologik toza transport vositalari, qayta tiklanadigan energiya manbalaridan foydalanish, shuningdek, qattiq chiqindilarni kamaytirish kabi jihatlar inkotermslar orqali rag'batlantirilishi mumkin.

Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" (Belt and Road Initiative) kabi global iqtisodiy va savdo tashabbuslari inkotermslarga yangi imkoniyatlar yaratadi. Yangi savdo yo'llarining ochilishi, zamonaviy transport turlarining joriy etilishi (masalan, dronlar, avtomatlashtirilgan yuk tashish vositalari) inkotermslarni yanada moslashtirishni talab qiladi. Shu bilan birga, xalqaro savdo tizimida yangi chegara va bojxona qonunlari paydo bo'lishi inkotermslarga yangi standartlarni qo'llashni talab qiladi. Terrorizm, tabiiy ofatlar, texnologik inqirozlar va boshqa global tahdidlar savdo va transport xavfsizligini ta'minlashga oid yangi tartiblarni joriy etishni zarur qiladi. Inkotermslar shu xavflarga qarshi choralar ko'rishga yordam beruvchi qo'shimcha shartlarni o'z ichiga olishi mumkin. Masalan, transport xavfsizligi bo'yicha qo'shimcha majburiyatlar, yuqori xavfli tovarlarni tashish uchun maxsus inkotermslar kiritilishi mumkin.

Global savdo o'sib borishi bilan bojxona rasmiylashtiruvi yanada murakkablashadi. Xalqaro savdoda yangi avtomatlashtirilgan tizimlar, blokcheyn texnologiyalari va boshqa ilg'or yechimlar inkotermslarni yangilashda yordam berishi mumkin. Shu bilan birga, inkotermslar bo'yicha bojxona tartiblarini yanada soddalashtirish va shaffoflashtirish zarur bo'ladi. Xalqaro savdo va bojxona tizimlarini raqamli formatda integratsiya qilish inkotermslarning samaradorligini oshiradi.

Yuk xati transportda muhim hujjat bo'lib, yuk tashuvchi tomonidan yuk jo'natuvchiga beriladi. Ushbu hujjat yukni qabul qilish, tashish va qabul qiluvchiga

yetkazib berish majburiyatini tasdiqlaydi. Yuk xati uch xil asosiy funksiyani bajaradi: yuk tashish shartnomasi dalili sifatida, tashuvchi va yuk egasi o'rtasidagi hisob-kitob vositasi sifatida va yuk mulkdorligini ko'rsatuvchi hujjat sifatida. Ushbu hujjatda yukning vazni, hajmi, tashuvchi va jo'natuvchining ma'lumotlari, yukni yetkazib berish marshruti va boshqa tafsilotlar aks etadi. Bu hujjat yuk tashish jarayonining qonuniyligini ta'minlaydi va nizolarni hal qilishda dalil sifatida xizmat qiladi.

TIR karnet xalqaro yuk tashish jarayonida avtomobil transporti uchun ishlatiladigan muhim hujjatdir. Ushbu hujjat yuklarni bir necha davlat hududidan bojxona tartib-taomillarini qayta tiklamasdan o'tkazishga imkon beradi. TIR karnet xalqaro avtomobil transporti tizimining asosiy qismi bo'lib, yuk tashishda vaqt va xarajatlarni tejashda muhim rol o'ynaydi. Bu hujjatda yuklarni tashuvchi tashkilotlar, tranzit mamlakatlar va tovarlarning bojxona qiymati haqidagi ma'lumotlar keltiriladi. TIR tizimi yuk tashish jarayonini soddalashtiradi va tashuvchi hamda bojxona organlari o'rtasidagi o'zaro ishonchni mustahkamlaydi.

Tarixdan ma'lumki 1945-yilda ikkinchi jahon urushi yakunlangandan so'ng bir qator Yevropa mamlakatlarining yetakchilari urush natijasida vayronaga aylangan mintaqani qayta qurish hamda mazkur makondagi davlatlarni ijtimoiy-iqtisodiy jihatdan yuksaltirish maqsadida o'zaro iqtisodiy integratsiya jarayonlarini boshlab yuborishadi. Shunga asosan, 1951-yilda ayrim Yevropa davlatlarining temir va po'lat birlashmasi asosida birlashib, bugungi kunda iqtisodiy jihatdan qudratli makonga aylangan Yevropa Ittifoqi integratsiyalashgan xalqaro transport tizimiga zarurat yuzaga kelgan edi. Natijada 1975-yil 14-noyabrda ushbu mintaqada mamlakatlari "Xalqaro yo'llarda tashish kitobchasidan foydalangan holda yuklarni xalqaro tashish to'g'risidagi bojxona konvensiyasi"ni qabul qilishdi. Ayni kunlarda mazkur hujjat qabul qilinishi bilan TIR CARNET kitobchalari nafaqat Yevropada balki Osiyo va Sharqiy Afrika davlatlarida ham keng qo'llanilib kelinmoqda. Xususan, ushbu bojxona konvensiyasiga bugungi kunda 77 ta davlat a'zo bo'lib,

mazkur davlatlardagi 31115 ta (shundan O‘zbekistonda 966 ta) tan olingan milliy transport operatorlari tomonidan kitobchalar qo‘llanilib kelinmoqda⁴⁹.

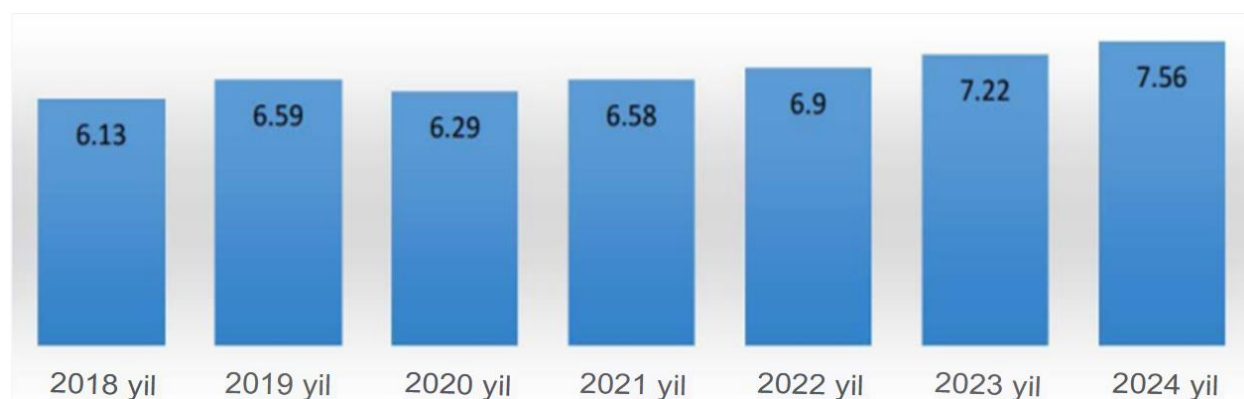
O‘z o‘rnida esa CARNET so‘zini eski Oksford lug‘atidan o‘rganilganda qiziq tarixiy ma’lumotlarni ko‘rish mumkin. Mazkur so‘z Britaniya Imperiyasining Osiyo va Uzoq Sharqdagi mustamlaka davlatlari bilan o‘rnatilgan savdo-sotiq munosabatlari natijasida kelib chiqqanligi bilan o‘z ifodasini topgan. Jumladan, ingliz savdogarlari Hindiston hamda Janubi-Sharqiy Osiyo davlatidan tovarmoddiy boyliklarini olib kelayotganda Britaniya portlaridan, mamlakat hududidiga kirayotgan paytda alohida bojxona imtiyozlariga ega bo‘lish maqsadida maxsus “CARNET” deb yozilgan qog‘ozdan foydalangan holda savdo sotiqni amalga oshirganlar. Boshqa manbalarda esa “CARNET” so‘zi etimologik jihatdan fransuz tilidan (o‘rta asrla foydalanishda bo‘lgan davriga xos) olingan bo‘lib, “quernet – to‘rt bog‘lamli yoki varaqli kitobcha” so‘zi vaqt o‘tgan sari so‘zning shakl o‘zgarishiga uchragan atama hisoblanadi. Bugungi kunda esa, so‘zning morfologik ta’sirga uchrashi natijasida “carnet” shakliga kelib qolgan⁵⁰. Bugungi kunga kelib, ushbu konvensiya qoidalarining tadrijiy o‘zgarishlari oqibatida 5 ustun tamoyil asosida xalqaro yuk tashuvlar jarayoniga qo‘llanilib kelinmoqda. Shunga ko‘ra xalqaro ekspertlarning fikriga ko‘ra kitobchadan foydalanishda tashqi savdoda ketadigan vaqtning 80% hamda xarajatlarning 38 %ga qisqarishi amaliyotda o‘zining isbotini topgan. Bundan tashqari, jahon logistika bozorida yuk tashish bo‘yicha tuzilgan shartnomalar yillik 210 dan 250 mlrd. AQSH dollarigacha baholanib, Xalqaro Jahon Bankining prognozlariga ko‘ra esa 2018-2024-yillar oralig‘ida dunyo logistika sanoatining qiymatini doimiy o‘sib borishi bo‘yicha

⁴⁹ Е. Н. Фукс, В. А. Викентьев. Система таможенного транзита во внешнеэкономической деятельности Евразийского Экономического Союза в современных условиях. Технология и система таможенного контроля. Вестник Российской Таможенной Академии. №1 2020 й. 87-94 betlar.

⁵⁰ Israilov Fazil Ismailovich. Avtomobil transportida yuklarni tashishda zamonaviy tizimlarini joriy etish samaradorligi. Mexanika va texnologiya ilmiy jurnali, Namangan muhandislik qurilish institute, Maxsus sijn – 2023, № 2 (5) 88-bet

baholamoqda (2019-2020-yillarda boshlangan COVID-19 pandemiya davrini hisobga olmaganda)⁵¹.

Shuningdek, oʻzining tashqi savdosida jahonda AQSHdan soʻng ikkinchi oʻrinda turuvchi Xitoy Xalq Respublikasining 2016-yilda mazkur konvensiyaga aʼzo boʻlishi bilan, Janubiy Yevropa bilan Janubi-Sharqiy Xitoy oʻrtasida avtomobil transportida tashuv vaqti 16 kunga qisqarishi, mazkur hujjatni davlatlararo xalqaro integratsiyaga qay darajada oʻzining ijobiy taʼsir koʻrsatilishi bilan izohlash mumkin⁵².

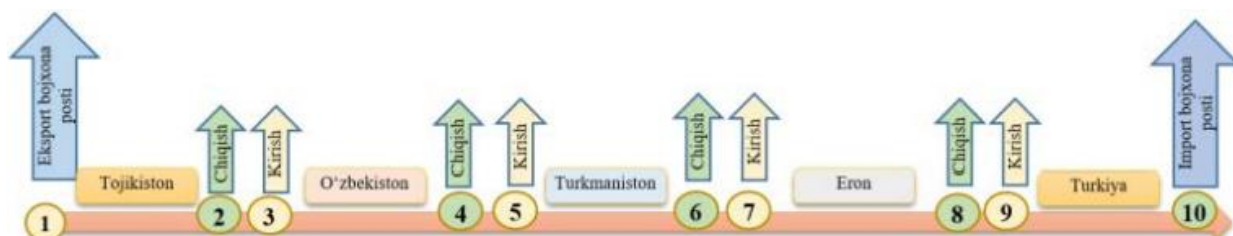


3.3.3-rasm. 2018-2024-yillar jahon transport-logistika tarmogʻi xizmatlarining prognoz koʻrsatkichlarining qiymati (trln. AQSH dollari hisobida)

Shu asnoda, mazkur kitobchadan joʻnatuvchi bojxona organida och sariq varagʻi yirtib olinib qoʻyib, qabul qiluvchi bojxona organida och yashil varagʻi olib qoʻyiladi. Misol tariqasida olinadigan boʻlsa, Tojikistondan “paxta xom ashyosi” tovari avtomobil transportiga Turkiyaga Oʻzbekiston-Turkmaniston-Eron davlatlari orqali eksport qilinganda TIR kitobchasining qoʻllanilishi quyidagicha boʻladi.

⁵¹ F.I. Israilov. A.Ya.Norqulov. Yuklarni isteʼmolchi manziliga yetkazib berish jarayonini boshqarish modeli. Academic Research in Educational Sciences 2(1), 01.2021. 567- 574.

⁵² Ilkhom Umirov, Urazov Bekzod, Utkirjon Rakhmatov, Israilov Fazil, Dildora Zukhurova “Analysis of Practical Calculation Methods of External Speed Characteristics of Engine” INTERNATIONAL CONFERENCE PTLICISPWS2 Scopus & Web of Science indexed May, 2023



3.3.4-rasm. TIR kitobchasidagi rangli varaqlarning rasmiylashtiruv chizmasi

Bunda 1-Tojikiston “paxta xomashyosi” tovari yuklangan joyda faoliyat olib boruvchi bojxona organi kitobchaning och sariq varag‘ini rasmiylashtirib, kitobchadan uni ajratib olib, mamlakatdan chiqib ketish uchun esa yashil varag‘i belgilangan joyidan qirqib olinadi. Xuddi shu tartibda tranzit davlatlarning kirishida sariq, chiqishida esa yashil varaqlari qirqib olinib, tashqi savdo yukining oxirgi manzilida qabul qilib oluvchi bojxona organi esa yashil betini olib qolinadi. O‘z navbatida, varaqlar soniga qarab kitobchalar o‘zining konvensiyaga a‘zo davlatlarining har biri uchun standartlashgan narxlariga ega.

Shuningdek, davlatlarning milliy tashuvchilari tomonidan ishlatilgan TIR CARNETlarning ulushi asosan Yevropa davlatlarining ulushiga to‘g‘ri kelmoqda. Xususan, statistik ma’lumotlarga ko‘ra 2001-yildan buyon dunyo mamlakatlari bo‘ylab tarqatiladigan kitobchalarning 55-60 foizi Yevropa davlatlarining milliy tashuvchilari tomonidan foydalanib kelinmoqda. Jumladan, IRU ma’lumotlari o‘rganilganda 2001-2021-yillar davomida tashkilot tomonidan tarqatilgan 48 787 798 ta TIR kitobchalaridan to‘rtinchi qismi ya’ni 36 626 099 tasi Yevropa mamlakatlari hissasiga to‘g‘ri keladi⁵³. Mazkur yillar davomida ishlatilgan kitobchalarning asosiy ulushi Turkiya (9 287 999), Polsha (4 368 000), Rossiya (7 135 400), Ukraina (4 815 700) hamda Belorossiya (3 081 849) kabi davlatlari hissasiga to‘g‘ri keladi. Shu bilan birga, e’tiborli tomoni shundaki tarqatilayotgan kitobchalarning ko‘lami 2012-yildan so‘ng keskin tushib ketganligini ko‘rish

⁵³ <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/tir-trade-corridor-betweenchina-and-spain-ready-business> // TIR trade corridor between China and Spain ready for business

mumkin. Xususan, ishlatilgan kitobchalar soni 2010-2021-yillar oralig'ida raqamlarda ko'riladigan bo'lsa yildan-yilga 15-20 foizga kamayib bormoqda.

3.3.2-jadval

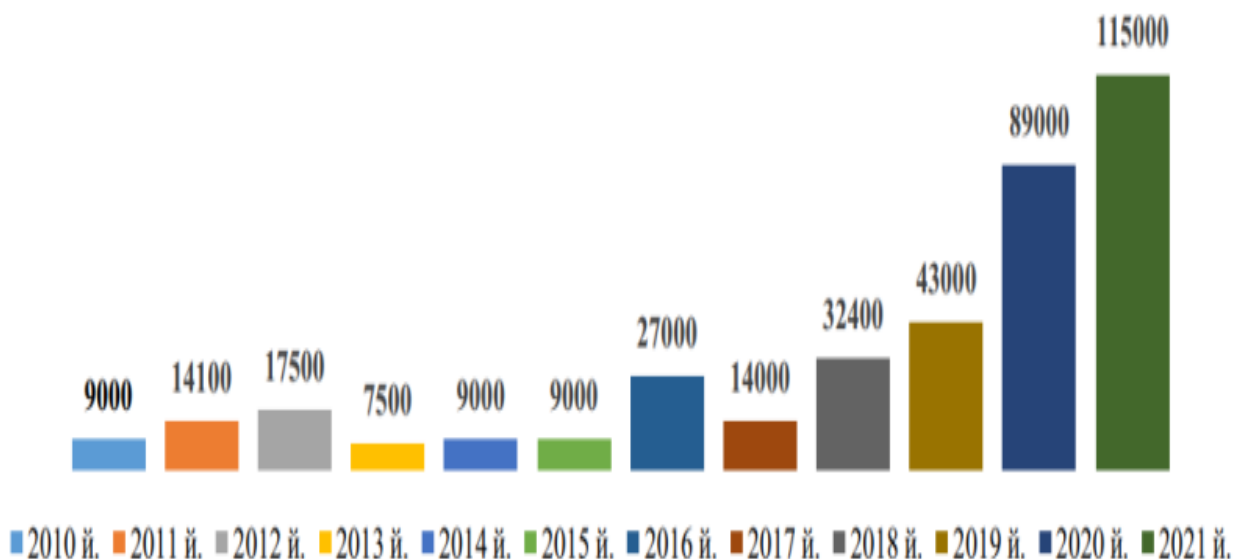
2010-2021-yillarda IRU tomonidan O'zbekiston hamda dunyoning ayrim davlatlariga tarqatilgan TIR CARNET kitobchalarining soni

	2012-y	2013-y	2014-y	2015-y	2016-y	2017-y	2018-y	2019-y	2020-y	2021-y
Turkiya	685000	540500	385500	325100	213900	200000	189000	200000	55000	96999
Rossiya	598000	529700	300400	163900	137800	122600	121000	95200	83200	62000
Eron	85000	105000	90000	85000	118000	115000	165000	85000	120000	100000
Ukraina	376800	434000	95000	154500	140700	143600	106000	103500	71500	109500
O'zbekiston	17500	7500	9000	9000	27000	14000	32400	43000	89000	115000
Jami	3158300	2920150	1945050	1500450	1223400	1154650	1020650	858100	679300	

O'zbekiston Respublikasida mazkur jarayon O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020-yil 5-iyundagi "Bojxona ma'muriyatchiligini isloh etish va O'zbekiston Respublikasi davlat bojxona xizmati organlari faoliyatini takomillashtirish to'g'risida"gi PF- 6005-sonli Farmonidagi aniq belgilangan tadbirlarda o'z ifodasini topgan.

Xususan, mazkur Farmon asosida "e-TIR" loyihasi sinov tariqasida ilk bor 2020-yilning noyabr oyida O'zbekiston va Qozog'iston, 2021-yilning may oyidan esa, O'zbekiston va Tojikiston o'rtasidagi tashuvlarda qo'llanila boshlandi.

Kelgusida O'zbekiston bilan Pokiston, Eron, Xitoy, Qirg'iziston o'rtasidagi tashuvlarda ham ushbu loyiha amaliyotga joriy etilishi rejalashtirilgan. Shuningdek e'tiborli tomoni shundaki, oxirgi yillarda O'zbekiston milliy tashuvchilari tomonidan TIR kitobchalaridan foydalanish sezilarli darajada oshganligini ko'rish mumkin. Chunonchi, 2001-2021-yillar mobaynida o'zbek tashuvchilari 415700 ta TIR kitobchalaridan foydalanilgan bo'lsa, shundan 2021-yilda 115000 ta kitobchadan foydalanib, boshqa davlatlarga nisbatan eng ko'p TIR KARNETlardan xalqaro tashuvlarda o'z o'rnini ijobiy tomonga o'zgarayotganligini ko'rsatmoqda.



3.3.5-rasm. 2010-2021-yillarda ishlatilgan TIR CARNET kitobchalarining soni

Xususan, quyidagi diagramma orqali o‘zbek tashuvchilarining so‘nggi 10 yillikda foydalanilgan kitobchalarning dinamikasini bilish mumkin. Shu bilan birga kitobchalarning milliy tashuvchilar tomonidan eksport yo‘nalishida xalqaro tashuvlarda qo‘llanilganda tranzit davlatlarida bojxona kuzatuv va ba’zi bojxona tartibotlaridan ozod etilishini nazarda tutish lozim. Jumladan, bugungi kunda O‘zbekiston bilan chegaradosh barcha davlatlarda (shuningdek O‘zbekistonda ham) mazkur kitobchani qo‘llagan holda xalqaro yuklar tashilganda bojxona kuzatuv va nazorati shakllaridan ozod etilishi ma’lum. O‘z navbatida, yuqorida qayd etilganidek TIR KARNET kitobchasining milliy tashuvchilari tomonidan qo‘llanilishi xalqaro yuk tashuvlar vaqtining 80, xarajatlarining esa 38 foizga qisqarishini ta’kidlash joiz. Tahlillarga kelib chiqib, mazkur kitobchadan qo‘llanilganda xalqaro tashuvlarda mamlakat imidjini va salohiyatini yaxshilash maqsadida muhim huquqiy vosita bo‘lib qolmoqda.

Nazorat kitobchasi yuklarni tashish jarayonida kuzatish va nazorat qilish uchun mo‘ljallangan. Bu hujjat transport vositasining marshrut bo‘ylab harakatlanishi davomida yukning holati va joylashuvini qayd qilishga xizmat qiladi. Nazorat kitobchasida transport vositasi haqida ma’lumotlar, yukning qabul qilinishi

va yetkazib berilishi haqidagi yozuvlar, yuk egasining va tashuvchining aniq ma'lumotlari hamda yukning aniq tavsifi ko'rsatiladi. Ushbu hujjat yuklarni tashishda javobgarlikni aniqlash va tovarlarni marshrut bo'ylab kuzatishda yordam beradi.

Shunday qilib, invoys, yuk xati, TIR karnet va nazorat kitobchasi xalqaro yuk tashishda asosiy hujjatlar bo'lib, ular transport jarayonini qonuniy, xavfsiz va samarali qilishda muhim o'rin tutadi. Ushbu hujjatlarni to'g'ri tayyorlash va foydalanish transport-logistika tizimining barqarorligini ta'minlaydi.

3.4. Tezkorlik va sifat, optimal narxlarda transport xizmatlarini tashkil etish masalalari

Tezkorlik va sifat, optimal narxlarda transport xizmatlarini tashkil etish masalalari bugungi kunda transport sohasida muhim ahamiyat kasb etadi. Transport tizimining samaradorligini oshirish, mijozlar talablarini qondirish va iqtisodiy jihatdan foydali xizmatlarni taqdim etish nafaqat korxonalar, balki umuman iqtisodiyot rivojlanishida ham katta rol o'ynaydi.

Tezkorlik va sifat transport xizmatlarining asosiy mezonlaridan biridir. Ushbu omillar transport kompaniyalarining raqobatbardoshligini ta'minlashda hal qiluvchi rol o'ynaydi. Tezkorlik mijozlar talabiga mos ravishda yuk yoki yo'lovchilarni maqsadga o'z vaqtida yetkazib berishni anglatadi. Ayniqsa, logistika zanjirining samaradorligi tovarlarning vaqtida yetkazib berilishiga bog'liq. Bu jarayonda turli transport turlari, jumladan avtomobil, temir yo'l, havo va dengiz transportlarining moslashuvchanligini ta'minlash muhim ahamiyatga ega.

Sifat esa transport xizmatlarining xavfsizligi, ishonchliligi va qulayligini o'z ichiga oladi. Masalan, yo'lovchilar uchun qulaylik, yuk tashishda esa xavfsizlik va zarar yetkazmaslik transport xizmatlarining sifatli ekanligini belgilaydi. Bundan tashqari, xizmat ko'rsatishning tezkorligi va sifatini oshirish uchun zamonaviy texnologiyalarni, jumladan raqamli tizimlarni joriy etish zarur.

Transport infratuzilmasi	Logistika boshqaruvi	Raqamli texnologiyalar	Xavfsizlik va sifat	Narx siyosati
•Magistral yo‘llar •Aeroport va portlar •Temir yo‘l tarmoqlari	•Ko‘p modalli transport •Yuk tashish marshallarini optimallashtirish •Real vaqt kuzatuv	•Elektron hujjatlashtirish •GPS va IoT tizimlari •Avtomatlashtirilgan yuk taqsimoti	•Transport vositalarining nazorati •Xavfsizlik standartlari •Mijozlar qoniqishini ta’minlash	•Tariflarni optimallashtirish •Tejamkor texnologiyalarni qo‘llash •Subsidiyalar va imtiyozlar

3.4.1-rasm. Tezkorlik va sifat, optimal narxlarda transport xizmatlarini tashkil etishning asosiy elementlari

Raqamli tizimlar yordamida tashish jarayonlarini avtomatlashtirish, real vaqt rejimida monitoring qilish va mijozlar bilan samarali aloqani yo‘lga qo‘yish mumkin.

Optimal narx siyosati ham transport xizmatlarini tashkil etishda muhim ahamiyatga ega. Narxlarni belgilashda kompaniyalar transport xarajatlari, mijozlar talabi, bozordagi raqobat muhiti va xizmat ko‘rsatish darajasini hisobga olishlari kerak. Shuningdek, xizmatlarning tejamkorligini ta’minlash uchun yoqilg‘i sarfini kamaytirish, marshallarni optimallashtirish va yuk tashish quvvatini maksimal darajada samarali ishlatish lozim. Optimal narx nafaqat mijozlar uchun qulay, balki kompaniyalar uchun foydali bo‘lishi kerak.

3.4.1-jadval

Tezkorlik, sifat va narxni ta’minlashda asosiy omillar

Omillar	Ta’rifi	Misollar
Transport infratuzilmasi	Yo‘llar, portlar, temir yo‘l tarmoqlari, aeroportlarning holati va rivojlanganligi.	Magistral yo‘llar modernizatsiyasi, logistika markazlari.
Texnologiyalar	Raqamli va avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari.	GPS tizimlari, elektron yuk kuzatuv tizimlari.
Narx siyosati	Xizmatlarning iqtisodiy jihatdan foydaliligi va mijozlar uchun qulayligi.	Tariflarni segmentatsiyalash, subsidiyalar qo‘llash.
Xavfsizlik va sifat	Transport vositalarining ishonchligi va xizmat ko‘rsatishning xavfsizligi.	Xavfsizlik kameralari, qattiq inspeksiya standartlari.
Kadrlar malakasi	Transport xizmatlarini amalga oshiruvchi xodimlarning bilim va ko‘nikmalari.	Kadrlar uchun treninglar, xalqaro sertifikatlash.

Shuni ta'kidlash lozimki, yuqoridagi omillarni muvaffaqiyatli uyg'unlashtirish uchun transport xizmatlarini boshqarish va rejalashtirish jarayonlarini mukammallashtirish kerak. Bu jarayonda kadrlarning malakasini oshirish, xalqaro tajribalarni o'rganish va innovatsion yechimlarni amaliyotga joriy etish katta ahamiyatga ega.

Narx siyosatini optimallashtirish transport xizmatlarini tashkil etishda muhim bosqich hisoblanadi. Bu jarayon transport kompaniyasining raqobatbardoshligini ta'minlash bilan birga mijozlar uchun qulay narxlarni taklif qilish imkonini beradi. Narx siyosatini optimallashtirishning asosiy maqsadi xizmatlar uchun tejamkor va samarali tariflarni shakllantirishdir.

Birinchi navbatda, narxlarni optimallashtirish uchun transport jarayonida sarflanadigan xarajatlarni tahlil qilish zarur. Ushbu xarajatlarga yoqilg'i-yonilg'i, texnik xizmat ko'rsatish, ishchi kuchi xarajatlari va transport vositalarini ta'mirlash kiradi. Xarajatlarni tahlil qilish orqali ularni kamaytirish yo'llari aniqlanadi. Masalan, energiya samaradorligini oshirish maqsadida zamonaviy yoqilg'i tejoychi texnologiyalarni joriy etish yoki ekologik toza transport vositalarini qo'llash imkon beradi.

Ikkinchidan, transport vositalarining maksimal yuklanishini ta'minlash orqali xarajatlarni kamaytirish mumkin. Bo'sh reyslarning oldini olish va yuklarni optimal marshallar bo'ylab tashishni rejalashtirish bu borada muhimdir. Bu nafaqat xarajatlarni kamaytiradi, balki ekologik jihatdan ham foydalidir, chunki kamroq yoqilg'i sarflanadi va atmosferaga chiqariladigan zararli gazlar miqdori kamayadi.

Shuningdek, bozordagi talab va taklifni tahlil qilish asosida moslashuvchan tariflar joriy etilishi lozim. Masalan, xizmatlar narxini mavsumiy talablar yoki mijozlarning turli guruhlariga qarab moslashtirish transport kompaniyasining daromadlarini oshirishga yordam beradi. Yirik mijozlar yoki uzoq muddatli hamkorlik shartnomalariga ega kompaniyalarga chegirmalar taklif etish ham samarali usuldir.

Narx siyosatini optimallashtirishda davlat tomonidan taqdim etiladigan subsidiyalar va imtiyozlardan foydalanish ham muhim. Hukumat tomonidan transport sohasiga yo'naltirilgan yordam dasturlari, masalan, soliq yengilliklari yoki kreditlar, kompaniyalar xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishi mumkin.

Bundan tashqari, narx siyosatini raqamli texnologiyalar yordamida boshqarish imkoniyatlari kengaymoqda. Elektron hujjatlashtirish va avtomatlashtirilgan tizimlar narxlarni aniqlash va mijozlarga xizmat ko'rsatish jarayonini tezlashtirishga xizmat qiladi. Ushbu texnologiyalar mijozlarga o'z ehtiyojlariga mos xizmatlarni tanlash va o'z vaqtida to'lovlarni amalga oshirish imkonini beradi.

Transport xizmatlarini tashkil etishda bir qator asosiy muammolar mavjud bo'lib, ularning bartaraf etilishi sohaning rivoji uchun muhimdir. Eng dolzarb muammolardan biri transport infratuzilmasining eskirishi bo'lib, bu yo'llar, temir yo'llar va portlarning zamonaviy talabga javob bermasligini anglatadi. Bu esa xizmatlarning tezkorligi va samaradorligiga salbiy ta'sir ko'rsatadi. Xizmat sifati va xavfsizligining pastligi ham dolzarb muammo bo'lib, texnik xizmat ko'rsatishning yetarli darajada tashkil etilmagani va xavfsizlik standartlarining pastligi yo'lovchi va yuk tashish jarayonlarining ishonchliligini kamaytiradi. Shuningdek, yuk va reyslarni boshqarishda tejamkorlikning pastligi, ya'ni bo'sh reyslarning ko'pligi va logistika jarayonlarining noto'g'ri rejalashtirilishi xarajatlarni oshiradi. Bundan tashqari, yuqori xarajatlar sababli mijozlar uchun qulay tariflarning ta'minlanmasligi ham muhim muammolardan biridir.

Ushbu muammolarni bartaraf etish uchun bir qator yechimlar taklif qilinmoqda. Avvalo, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish uchun investitsiyalarni jalb qilish va davlat-xususiy sheriklik asosida loyihalarni amalga oshirish zarur. Bu infratuzilma holatini yaxshilab, xizmatlarning tezkorligini oshirishga yordam beradi. Xizmat sifati va xavfsizligini ta'minlash maqsadida xavfsizlik standartlarini kuchaytirish va zamonaviy texnologiyalarni joriy etish lozim. Transport vositalarining yuklanishini optimallashtirish va raqamli tizimlar

yordamida logistika jarayonlarini avtomatlashtirish esa tejamkorlikni oshiradi va bo'sh reyslarni kamaytiradi. Xarajatlarni kamaytirish uchun energiya tejamkor texnologiyalarni qo'llash va davlat subsidiyalaridan foydalanish transport xizmatlari narxini pasaytirishga yordam beradi. Ushbu yechimlar transport sohasidagi muammolarni bartaraf etib, xizmat sifatini yangi bosqichga olib chiqishda va sohaning raqobatbardoshligini oshirishda muhim ahamiyatga ega.

Xulosa qilib aytganda, tezkorlik va sifatni ta'minlagan holda optimal narxlarda transport xizmatlarini tashkil etish iqtisodiyotning barcha sohalariga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Bu nafaqat mijozlarning qoniqishini oshiradi, balki transport kompaniyalarining raqobatbardoshligini mustahkamlashga va milliy iqtisodiyot rivojlanishiga xizmat qiladi.

Asosiy tushunchalar

Xalqaro magistrallar – davlatlararo transport tarmoqlarini bog'lovchi asosiy yo'llar bo'lib, yuk va yo'lovchi tashishda muhim rol o'ynaydi.

Avtomobil transporti – yuk va yo'lovchilarni qisqa va o'rta masofalarga tezkor yetkazib berish uchun ishlatiladigan transport turi bo'lib, moslashuvchanligi va keng qamrovli yo'llar tarmog'i bilan ajralib turadi.

Temir yo'l transporti – yirik hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga xavfsiz va nisbatan arzon narxda tashish imkonini beruvchi transport turi.

Suv transporti – daryolar, kanallar, ko'llar va dengizlar orqali yuk va yo'lovchilarni tashishga xizmat qiluvchi transport turi bo'lib, asosan yirik va og'ir yuklarni tashishda ishlatiladi.

Havo transporti – yuk va yo'lovchilarni tezkor yetkazib berish uchun ishlatiladigan transport vositasi bo'lib, yuqori narxi va global qamrovi bilan ajralib turadi.

Quvur transporti – neft, gaz va boshqa suyuqlik yoki gazsimon moddalarni uzoq masofalarga samarali yetkazib berish uchun foydalaniladigan transport tizimi.

Dengiz yo‘llari – xalqaro yuk tashishda asosiy ahamiyatga ega bo‘lgan global savdo yo‘nalishlari bo‘lib, ulkan hajmdagi yuklarni tashishda ishlatiladi.

Tranzitlar soni – mamlakat yoki mintaqa orqali o‘tuvchi yuk va yo‘lovchilarning umumiy hajmini ifodalovchi ko‘rsatkich bo‘lib, tranzit salohiyatini belgilashda muhim hisoblanadi.

Portlar – dengiz va daryo transportida yuklarni qabul qilish, saqlash va jo‘natish uchun mo‘ljallangan strategik logistik markazlar.

Tabiiy resurslar – mamlakat yoki hududning iqtisodiy salohiyatini belgilovchi yerosti va yerusti boyliklari bo‘lib, transport va logistika rivojlanishiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi.

Iqtisodiy rivojlanish darajasi – mamlakatning transport infratuzilmasi va logistika tizimi qanchalik rivojlanganligini ko‘rsatuvchi asosiy omillardan biri.

Geosiyosiy omillar – xalqaro transport yo‘nalishlari, bojxona rejimlari va savdo yo‘llariga ta’sir ko‘rsatuvchi siyosiy va strategik holatlar.

Inkoterms – xalqaro savdoda tovarlarni yetkazib berish shartlarini belgilovchi universal qoidalar majmui.

Invoys – eksport-import operatsiyalarida tovar narxi, hajmi va yetkazib berish shartlarini aks ettiruvchi hujjat.

Yuk xati – yuk jo‘natuvchi va yuk oluvchi o‘rtasidagi transport shartlarini tasdiqlovchi rasmiy hujjat.

TIR karnet – xalqaro avtomobil transportida bojxona to‘lovlaridan ozod qiluvchi maxsus ruxsatnoma hujjati bo‘lib, yuk tashishda soddalashtirilgan bojxona nazoratini ta’minlaydi.

Nazorat kitobchasi – yuk tashish jarayonida yuklarning bojxona va boshqa rasmiy tekshiruvlaridan o‘tganligini tasdiqlovchi hujjat.

Optimal narx siyosati – transport va logistika xizmatlarida xarajatlarni minimallashtirish hamda bozorda raqobatbardosh narxlarni shakllantirish strategiyasi.

Nazorat savollari:

1. Transport turlari, ularning afzalliklari va kamchiliklari haqida gapirib bering.
2. Har bir transport turining xalqaro iqtisodiyotdagi o‘rnini tushuntiring.
3. Dunyoning eng uzun temir yo‘l liniyalarini sanab bering.
4. Dunyoning eng yirik dengiz savdo yo‘llari nechta?
5. Transport xarajatlari tahlilini har bir transport turi bo‘yicha qiyosiy tahlil qilib bering.
6. Quvur transport turidan foydalanish bo‘yicha statistik ko‘rsatkichlardan foydalanib tavsiflab bering.
7. Yuk jo‘natuv hujjatlari tarkibi nimalardan tashkil topgan?
8. Inkoterm shartnomalarining amaliyotdagi ulushi qanday taqsimlangan?
9. TIR karnet hujjati haqida batafsil gapirib bering.
10. Tezkorlik, sifat va narxni ta’minlashda asosiy omillar nimalardan iborat?

Case Study

Masala 1: “UzCargo” kompaniyasi meva va sabzavotlarni Yevropaga eksport qiladi. Mahsulotlar transportida asosan avtomobil va temir yo‘llardan foydalaniladi. Ammo transport xarajatlari yuqori bo‘lib, bu mahsulotlarning raqobatbardoshligini pasaytiradi. Kompaniya xarajatlarni kamaytirib, mahsulotni tez va sifatli yetkazib berishni maqsad qilmoqda.

Topshiriqlar:

1. Kompaniya transport xarajatlarini qanday optimallashtirishi mumkin?
2. Mahsulotlarni sifatli saqlash va yetkazib berishni ta’minlash uchun qanday transport tizimini tanlash lozim?
3. Yuk jo‘natuv hujjatlarini (invoyslar, yuk xatlari va boshqalar) tayyorlash jarayonini avtomatlashtirish bo‘yicha qanday choralar ko‘rish mumkin?

Masala 2: Bir korxona Xitoydan Yevropaga mahsulot eksport qilmoqda. Yuk tashish uchun kompaniya ikkita transport yo‘nalishini tanlash imkoniyatiga ega:

1. **Variant A:** Temir yo‘l transporti orqali to‘g‘ridan-to‘g‘ri Yevropaga.
2. **Variant B:** Xitoydan dengiz transporti orqali Kavkazga, so‘ng avtomobil transporti orqali Yevropaga.

Quyidagi ma’lumotlar mavjud:

Variant A (temir yo‘l): 1 tonna yuk uchun \$200, masofa 7,000 km, vaqt 14 kun.

Variant B (kombinatsiyalashgan): Dengiz transportida 1 tonna yuk uchun \$120, masofa 6,000 km, vaqt 20 kun; avtomobil transportida 1 tonna yuk uchun \$80, masofa 2,000 km, vaqt 5 kun.

Kompaniya 100 tonna yukni eksport qilishni rejalashtirmoqda va yuk tez yetib borishi, xarajatlar kam bo‘lishi kerak.

Topshiriqlar:

1. Har bir yo‘nalish bo‘yicha umumiy transport xarajatlarini hisoblang.
2. Yuk tashish tezligi va narxni optimallashtirgan holda qaysi yo‘nalishni tanlash kerakligini aniqlang.

4-BOB. GLOBALLASHUV JARAYONIDA ENG QISQA VA XAVFSIZ KORIDORLARNI ANIQLASH VA ULARDAN FOYDALANISHNI TASHKILLASHTIRISH

- 4.1. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo‘nalishlarni aniqlash usullari
- 4.2. Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta‘minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari
- 4.3. Xalqaro transport koridorlaridan samarali foydalanishda sug‘urtalashning ahamiyati
- 4.4. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida optimal yo‘nalishlarni aniqlash imkoniyatlari

4.1. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo‘nalishlarni aniqlash usullari

Globalizatsiya jarayonlarining jadallashishi va xalqaro savdoning rivojlanishi transport-logistika tizimlarini samarali boshqarishning ahamiyatini oshirmoqda. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish nafaqat yuk tashish xarajatlarini kamaytirish, balki tranzit vaqtini qisqartirish, ekologik barqarorlikni ta‘minlash va iqtisodiy o‘shishga hissa qo‘shish imkonini beradi. So‘nggi yillarda O‘zbekiston va Markaziy Osiyo mintaqasida transport infratuzilmasini takomillashtirish bo‘yicha qator islohotlar amalga oshirilmoqda. Jumladan, O‘zbekistonning “2022-2026 yillarga mo‘ljallangan taraqqiyot strategiyasi” doirasida transport va logistika tizimlarini modernizatsiya qilish, yangi xalqaro transport yo‘nalishlarini yaratish hamda mavjud yo‘nalishlarni optimallashtirish bo‘yicha chora-tadbirlar ishlab chiqilgan.

Bugungi kunda dunyoda transport tizimlarini optimallashtirishning ilg‘or texnologiyalari joriy etilmoqda. Xususan, sun‘iy intellekt, raqamli logistika tizimlari va IoT (Internet of Things) texnologiyalaridan foydalanish orqali yuk tashish jarayonlarini real vaqt rejimida kuzatish va tahlil qilish imkoniyati yaratilmoqda.

Shu bilan birga, Yevropa Ittifoqi, Xitoy va boshqa davlatlar yashil transport tizimlarini rivojlantirishga katta e'tibor qaratmoqda. Masalan, "Belt and Road Initiative" dasturi doirasida Yevropa va Osiyo o'rtasidagi transport yo'nalishlari takomillashtirilmoqda va O'zbekiston ushbu jarayonlarda faol ishtirok etmoqda.

Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirishda turli usullar qo'llaniladi. Ulardan biri **matematik modellash** va **algoritmlar** bo'lib, eng qisqa yo'nalishlarni aniqlash va yuk oqimlarini samarali boshqarishga yordam beradi. Masalan, Dijkstra algoritmi orqali eng qisqa marshrut hisoblab chiqiladi. Bu usul Google Maps yoki Yandex.Navigator kabi tizimlarda avtomobillar uchun eng yaxshi yo'lni topishda qo'llaniladi. Shuningdek, tarmoq oqimlari nazariyasi yirik yuk tashish tizimlarida, masalan, Yevropa va Osiyo o'rtasidagi temiryo'l yo'nalishlarini rejalashtirishda ishlatiladi. Hevristik algoritmlar esa katta miqdordagi yuklarni global darajada taqsimlash uchun Amazon va DHL kabi logistika kompaniyalari tomonidan tatbiq etiladi.

Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo'nalishlarni aniqlash uchun quyidagi asosiy usullar qo'llaniladi (4.1.1-rasm).

1.	• Matematik modellash va algoritmlar
2.	• Geografik axborot tizimlari (GIS)
3.	• Sun'iy intellekt va mashinaviy o'rganish
4.	• Iqtisodiy va logistika optimallashtirish usullari
5.	• Hukumat siyosati va xalqaro hamkorlik

4.1.1-rasm. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo'nalishlarni aniqlash usullari

Geografik axborot tizimlari (GIS) transport yo'nalishlarini optimallashtirishda muhim rol o'ynaydi. Raqamli xaritalar va yo'l tahlili orqali yuk tashish yo'nalishlari tahlil qilinadi. Masalan, O'zbekistonning "Trans-Aziya"

transport koridori uchun GIS texnologiyalari orqali eng samarali yo‘nalishlar aniqlangan. Bundan tashqari, real vaqt monitoring tizimlari yuklarni kuzatish va transport vositalarining joylashuvini aniq bilish imkonini beradi. Masalan, Yevropada IoT texnologiyalari yordamida yuk mashinalari holati va harakati kuzatib boriladi, bu esa logistika jarayonlarini samarali boshqarishga yordam beradi.

So‘nggi yillarda **sun‘iy intellekt va mashinaviy o‘rganish** transport tarmog‘ida keng qo‘llanilmoqda. Xususan, AI asosida ishlovchi tizimlar yuk tashish hajmini oldindan prognozlash va yo‘nalishlarni optimallashtirish imkonini beradi. Masalan, Xitoyning “JD Logistics” kompaniyasi mashinaviy o‘rganish texnologiyalaridan foydalangan holda har bir shahar uchun optimal yetkazib berish marshrutlarini avtomatik tarzda belgilaydi. Bundan tashqari, Tesla kabi avtonom transport vositalari avtomatlashtirilgan logistika tizimlarining rivojlanishiga asos yaratmoqda.

4.1.1-jadvalda xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo‘nalishlarni aniqlashning asosiy usullari tavsifi jamlangan.

4.1.1-jadval

Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo‘nalishlarni aniqlashning asosiy usullari tavsifi

Usul	Tavsif
Matematik modellashtirish va algoritmlar	- Graf nazariyasi: Dijkstra va Bellman-Ford algoritmlari orqali eng qisqa yo‘nalish aniqlanadi. - Tarmoq oqimlari nazariyasi: Maksimal oqim va minimal xarajatli marshrutlar hisoblanadi. - Hevristik yondashuvlar: Genetik algoritmlar, koloniya algoritmi orqali optimal yo‘nalish topiladi.
Geografik axborot tizimlari (GIS)	- Raqamli xaritalar va yo‘l tahlili: GIS texnologiyalari orqali optimal marshrutlar aniqlanadi. - Real vaqt monitoringi: GPS va IoT orqali yuklarning harakati kuzatib boriladi.
Sun‘iy intellekt va mashinaviy o‘rganish	- Prognozlash modellaridan foydalanish: Yuk oqimlari va transport talablarini oldindan bashorat qilish. - Avtomatlashtirilgan logistika tizimlari: AI yordamida yuklarni optimal taqsimlash.
Iqtisodiy va logistika optimallashtirish usullari	- Narxga asoslangan yo‘nalish tanlash: Transport va tranzit xarajatlarini minimallashtirish. - Ko‘p modalli transport tizimlari: Dengiz, temiryo‘l, avtomobil va havo transporti kombinatsiyasidan foydalanish.

Hukumat siyosati va xalqaro hamkorlik	- Tranzit kelishuvlari va bojxona yengilliklari: Xalqaro shartnomalar orqali yuk tashishni tezlashtirish. - Raqamli bojxona tizimlari: Blockchain va elektron deklaratsiyalar orqali bojxona jarayonlarini optimallashtirish.
--	--

Transport tizimlarini samarali boshqarishda **iqtisodiy va logistika optimallashtirish usullari** ham muhim o‘rin tutadi. Masalan, yuk tashish narxlarini va tranzit to‘lovlarini hisobga olib, eng arzon yo‘nalishlar tanlanadi. O‘zbekiston misolida olib qaraganda, Xitoy – O‘zbekiston – Yevropa yo‘nalishi bo‘ylab temiryo‘l transportidan foydalanish yuk tashish xarajatlarini kamaytirishga imkon yaratmoqda. Shuningdek, multimodal transport tizimlari – dengiz, avtomobil, havo va temiryo‘l transportining kombinatsiyalashuvi orqali yuk tashish jarayonlari tezlashmoqda. Misol uchun, Yevropa Ittifoqida yuklarni dengiz orqali yetkazib berishdan keyin temiryo‘l orqali taqsimlash tizimi keng qo‘llaniladi.

Shuningdek, **hukumat siyosati va xalqaro hamkorlik** xalqaro transport koridorlarini optimallashtirishda asosiy o‘rin egallaydi. Xalqaro tranzit kelishuvlari orqali yuk tashish jarayonlari soddalashtiriladi. Masalan, “Belt and Road Initiative” dasturi doirasida O‘zbekiston Xitoy va Yevropa davlatlari bilan hamkorlik qilib, transport infratuzilmasini rivojlantirmoqda. Bojxona tizimlarining raqamlashtirilishi esa xalqaro savdoni tezlashtirishga yordam beradi. Masalan, Singapur bojxona xizmatida blockchain texnologiyasidan foydalanilib, yuklarning harakati to‘liq avtomatlashtirilgan.

Shunday qilib, xalqaro transport koridorlarini optimallashtirishda matematika, sun‘iy intellekt, iqtisodiy yondashuvlar, logistika texnologiyalari va hukumat islohotlari bir-biri bilan chambarchas bog‘liq. Har bir usul transport tizimlarini samarali va barqaror qilishda o‘z o‘rniga ega bo‘lib, ularni kombinatsiyalash eng optimal natijalarga erishishga yordam beradi.

4.2. Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta’minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari

Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta’minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari bugungi kunda xalqaro savdo va logistika tizimlarining uzluksiz ishlashida muhim ahamiyat kasb etmoqda. Mintaqaviy mojarolar, siyosiy beqarorlik, tabiiy ofatlar va kiberxavfsizlik tahdidlari global transport tarmoqlariga bevosita ta’sir ko‘rsatmoqda. Ayniqsa, Rossiya-Ukraina mojarosi, Qizil dengizdagi yuk tashish xavfsizligi muammolari hamda Yaqin Sharqdagi beqarorlik xalqaro savdo oqimlarining o‘zgarishiga sabab bo‘lmoqda. Shu sababli, mamlakatlar va xalqaro tashkilotlar muqobil transport yo‘laklarini rivojlantirish, bojxona tartiblarini soddalashtirish hamda xavfsizlik choralarini kuchaytirish bo‘yicha strategik choralar ko‘rmoqda. O‘zbekiston ham mintaqadagi geosiyosiy vaziyatni inobatga olib, xavfsiz tranzit yo‘nalishlarini yaratish va transport infratuzilmasini mustahkamlashga e’tibor qaratmoqda.

Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta’minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari global logistika va savdo tizimlarining uzluksiz ishlashi uchun juda muhim hisoblanadi. So‘nggi yillarda mintaqaviy mojarolar, tabiiy ofatlar, bojxona to‘siqlari va kiberxavfsizlik muammolari transport yo‘laklariga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Xususan, Rossiya-Ukraina mojarosi xalqaro transport marshrutlarini qayta ko‘rib chiqishga majbur qildi va Trans-Kaspiy yo‘lagi kabi muqobil yo‘nalishlarni rivojlantirish zaruratini keltirib chiqardi. Shuningdek, Qizil dengizdagi yuk kemalariga qilingan hujumlar dengiz transporti xavfsizligini ta’minlash uchun xalqaro dengiz patrul xizmatlarini kuchaytirishni talab qilmoqda.

Tabiiy ofatlar ham transport infratuzilmasiga katta zarar yetkazishi mumkin. Masalan, 2023-yilda Turkiyada sodir bo‘lgan zilzila natijasida temir yo‘l va avtomobil yo‘llari jiddiy zarar ko‘rdi, bu esa yuk tashish jarayonlarini sekinlashtirdi. Bunday holatlarga qarshi kurashish uchun infratuzilmani mustahkamlash va favqulodda vaziyatlarga oldindan tayyorgarlik ko‘rish zarur. Shuningdek, xalqaro transport yo‘nalishlarida bojxona tartiblarining murakkabligi tranzit jarayonlarini

sekinlashtiradigan muhim omillardan biridir. Bunga yechim sifatida bojxona tartiblarini soddalashtirish va elektron hujjatlashtirish tizimlarini joriy etish taklif qilinmoqda. Masalan, O‘zbekiston va Qozog‘iston o‘rtasida “yashil yo‘l” tamoyili asosida tezkor bojxona tekshiruvlari joriy etilib, yuk tashish jarayonlari soddalashtirilmoqda.

Bugungi raqamli davrda transport tarmoqlarining xavfsizligini ta’minlashda kiberxavfsizlik muhim rol o‘ynamoqda. So‘nggi yillarda xakerlik hujumlari global transport tizimlariga katta tahdid solmoqda. Masalan, 2023-yilda AQShning yirik portlari kiberhujumlarga uchradi va natijada yuk tashish jarayonlari sezilarli darajada kechikdi. Shu sababli, transport tizimlarida kiberxavfsizlik choralari kuchaytirilishi, shifrlash va monitoring tizimlari takomillashtirilishi zarur.

4.2.1-jadvalda transport yo‘nalishlarining xavfsizligi va geosiyosiy barqarorlik masalalari batafsil yoritib berilgan.

4.2.1-jadval

Transport yo‘nalishlarining xavfsizligi va geosiyosiy barqarorlik masalalari

Yo‘nalish	Muammolar	Yechimlar va chora-tadbirlar	Misollar
Mintaqaviy mojarolar	Harbiy nizolar va siyosiy beqarorlik transport yo‘nalishlarini xavf ostiga qo‘yadi.	Muqobil yo‘laklarni rivojlantirish, tranzit yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish.	Rossiya-Ukraina mojarosi tufayli Yevropa va Osiyo o‘rtasida yangi yo‘nalishlar izlanmoqda (Trans-Kaspiy yo‘lagi).
Terrorizm va jinoyatchilik	Strategik transport yo‘laklari bo‘ylab noqonuniy harakatlar va hujumlar xavfi mavjud.	Xavfsizlik choralarini kuchaytirish, xalqaro hamkorlikni oshirish.	Qizil dengizda yuk kemalariga qilingan hujumlarga qarshi xalqaro dengiz patruli tashkil etilishi.
Tabiiy ofatlar va iqlim o‘zgarishi	Zilzilalar, suv toshqinlari va boshqa ofatlar transport tarmoqlarining uzilishiga olib keladi.	Infratuzilmani mustahkamlash, favqulodda vaziyatlarga tayyorgarlik ko‘rish.	2023-yilda Turkiyada yuz bergan zilzila natijasida temir yo‘l va avtomobil yo‘llari zarar ko‘rdi.
Bojxona va huquqiy to‘siqlar	Byurokratik kechikishlar va bojxona tartiblarining murakkabligi tranzit jarayonlarini sekinlashtiradi.	Bojxona tartiblarini soddalashtirish, elektron hujjatlashtirish joriy etish.	O‘zbekiston va Qozog‘iston o‘rtasida “yashil yo‘l” tamoyili asosida tezkor bojxona tekshiruvlari joriy qilindi.

Kiberxavfsizlik tahdidlari	Transport tizimlarining raqamlashtirilishi bilan bog‘liq xakerlik hujumlari va ma’lumotlar xavfsizligi muammolari.	Kiberxavfsizlik choralari ko‘rish, shifrlash va monitoring tizimlarini kuchaytirish.	2023-yilda AQShning yirik portlari kiberhujumlarga uchradi, bu esa yuk tashish jarayonlarini kechiktirdi.
Tranzit mamlakatlar bilan hamkorlik	Siyosiy kelishmovchiliklar transport yo‘nalishlarining uzilishiga olib kelishi mumkin.	Xalqaro shartnomalar va hamkorlikni rivojlantirish.	O‘zbekiston, Turkmaniston va Eron orqali Yaqin Sharqqa chiqish imkoniyatlarini kengaytirish.

Bundan tashqari, tranzit mamlakatlar bilan barqaror hamkorlik transport yo‘nalishlarining uzluksiz ishlashi uchun muhim ahamiyatga ega. Siyosiy kelishmovchiliklar va savdo cheklovlari muayyan yo‘nalishlarning ishdan chiqishiga sabab bo‘lishi mumkin. Shu bois O‘zbekiston Turkmaniston va Eron orqali Yaqin Sharqqa chiqish imkoniyatlarini kengaytirish, shuningdek, Xitoy va Janubi-Sharqiy Osiyo bozorlariga bog‘liq alternativ marshrutlarni ishlab chiqish ustida faol ish olib bormoqda. Xulosa qilib aytganda, transport yo‘nalishlarining xavfsizligi va geosiyosiy barqarorlikni ta’minlash uchun xalqaro hamkorlikni kuchaytirish, innovatsion texnologiyalarni joriy etish hamda muqobil yo‘laklarni diversifikatsiya qilish muhim strategik yo‘nalishlardan biri bo‘lib qolmoqda.

Transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta’minlash va geosiyosiy barqarorlik masalalari bugungi kunda global miqyosda juda muhim. Xavfsizlikni ta’minlash faqat davlatlar o‘rtasidagi o‘zaro munosabatlar bilan cheklanib qolmay, balki mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va yangi texnologiyalarni qo‘llash orqali ham amalga oshirilmoqda. 2023-yilda jahon bo‘yicha transportda sodir bo‘ladigan halokatlar soni 1,35 milliondan oshgan, bu esa global iqtisodiyotga yillik 1,7 trillion dollarlik zarar keltiradi. Markaziy Osiyo mintaqasida 2022-yilda transport xavfsizligi bo‘yicha statistik ma’lumotlarga ko‘ra, yuk tashish transportining xavfsizligi 15% ga oshgan, ammo avtobus va yengil transport vositalari bo‘yicha avariya soni 7% ga kamaygan. Bu, avtotransport infratuzilmasining yangilanishi va yangi xavfsizlik tizimlarining joriy

qilinishi bilan bog‘liqdir. Geosiyosiy barqarorlik nuqtai nazaridan, 2023-yilda transport sohasidagi geosiyosiy tahdidlar 30% ga oshgan, asosan yangi transport koridorlarining tashkil etilishi va global savdo yo‘llaridagi to‘siqlar bilan bog‘liq. O‘zbekistonda Xitoy va Rossiya bilan yangi transport yo‘nalishlarining ochilishi, mintaqaviy hamkorlikni rivojlantirishga xizmat qiladi. Xavfsizlikni ta‘minlashda innovatsion texnologiyalarni joriy etish, masalan, “aqlli” transport tizimlari va kuzatuv tizimlarining rivojlanishi, halokatlarni kamaytirishga yordam beradi. Geosiyosiy barqarorlikni saqlashda transport sohasidagi diplomatik kelishuvlar va mintaqaviy tashkilotlar bilan hamkorlik ham muhim o‘rin tutadi. O‘zbekistonning “Transport Diplomatiyasi” tamoyili mintaqaviy xavfsizlikni ta‘minlashda muhim vosita sifatida qaralmoqda. Shunday qilib, transport yo‘nalishlarining xavfsizligini ta‘minlash va geosiyosiy barqarorlikni saqlash nafaqat iqtisodiy o‘rishga xizmat qiladi, balki mintaqaviy va global miqyosda xavfsizlikni ta‘minlashda ham katta ahamiyatga ega hisoblanadi.

4.3. Xalqaro transport koridorlaridan samarali foydalanishda sug‘urtalashning ahamiyati

Hozirgi global iqtisodiy tizimning rivojlanishi va xalqaro savdoning kengayishi natijasida transport koridorlari xalqaro hamkorlikning asosiy unsurlaridan biriga aylandi. Xalqaro transport koridorlari – bu mamlakatlar o‘rtasidagi savdo va yuk tashish jarayonlarini samarali tashkil etish uchun mo‘ljallangan, transport va logistika tizimlarini birlashtiruvchi infratuzilma tarmoqlaridir. Ular nafaqat iqtisodiy aloqalarni rivojlantiradi, balki mamlakatlar o‘rtasidagi madaniy va ijtimoiy aloqalarni mustahkamlaydi. Xalqaro transport koridorlari (XTK) jahon iqtisodiyotida alohida o‘rin tutadi, ular yuklarning eng samarali tarzda muntazam xalqaro tashish va tranzitini ta‘minlashga mo‘ljallangan bo‘lib, bu koridorni tashkil qiluvchi davlatlar o‘rtasidagi xalqaro huquqiy munosabatlarni batafsil tartibga solishdir.

Shu bilan birga, xalqaro transport koridorlari faoliyati ko‘plab xavf-xatarlarni o‘z ichiga oladi. Xavf-xatarlar yuklarning yo‘qolishi, shikastlanishi, transport vositalarining avariya uchirishi, ekologik muammolar va boshqa turli kutilmagan holatlar bilan bog‘liq bo‘lishi mumkin. Ushbu xavf-xatarlarni minimallashtirish va moliyaviy yo‘qotishlarning oldini olishda sug‘urta mexanizmlari muhim o‘rin tutadi.

Transport koridori - bu milliy yoki xalqaro transport tizimining bir qismi bo‘lib, u alohida geografik hududlar o‘rtasida muhim xalqaro yuk va yo‘lovchi tashishni ta‘minlaydi, ushbu yo‘nalishda ishlaydigan barcha transport turlarining harakatlanuvchi tarkibi va statsionar qurilmalarini, shuningdek ushbu transportni amalga oshirish uchun texnologik va tashkiliy-huquqiy shart-sharoitlarni o‘z ichiga Oladi.

Transport koridorlari faoliyatini sug‘urtalash – bu nafaqat moliyaviy barqarorlikni ta‘minlash, balki koridorlar ishtirokchilarining manfaatlarini himoya qilishda ham asosiy omil hisoblanadi. Sug‘urtalash tizimi transport jarayonidagi har bir bosqich uchun maxsus ishlab chiqilgan chora-tadbirlarni o‘z ichiga oladi. Ushbu tizim nafaqat transport vositalari va yuklarni, balki xizmat ko‘rsatish infratuzilmasini ham xavflardan himoya qilishga qaratilgan.

Yevropa va Osiyodagi transport koridorlarini sug‘urtalash tajribasi

Yevropa transport koridorlari Trans-Yevropa Transport tarmog‘ining (TEN-T) bir qismi sifatida mintqa bo‘ylab uzluksiz va barqaror transportni osonlashtirishda muhim rol o‘ynaydi. Ushbu koridorlarning samaradorligi va ishonchliligini ta‘minlash uchun sug‘urta va xatarlarni boshqarish protseduralari ajralmas hisoblanadi. Transport koridorlarini sug‘urtalash quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

Xatarlarni kompleks boshqarish. TEN-T loyihalari ko‘pincha ko‘p modali transport tizimlarini (temir yo‘l, avtomobil, dengiz va havo) o‘z ichiga oladi, bu infratuzilmaning shikastlanishi, ekologik xavflar va operatsion uzilishlar kabi

majburiyatlarni qoplashni talab qiladi. Bunga yuqori qiymatli yuk va multimodal logistika uchun maxsus qamrov kiradi.

Davlat-xususiy sheriklik (Public-Private Partnerships (PPPs). Ko‘plab TEN-T koridorlar PPPs orqali ishlab chiqilgan. Sug‘urta mexanizmlari xususiy pudratchilar va davlat organlari o‘rtasida xatarlarni teng taqsimlash, loyihaning uzluksizligi va moliyaviy himoyasini ta‘minlash uchun ishlab chiqilgan.

Majburiy javobgarlikni qoplash. Koridorlar ichidagi operatorlar, ayniqsa dengiz va temir yo‘l sohalarida, Yevropa Ittifoqining transport xavfsizligi qoidalariga muvofiq, uchinchi shaxslarga yetkazilishi mumkin bo‘lgan zararni qoplash uchun javobgarlikni sug‘urtalashga majburdirlar.

Infratuzilmaga xos siyosat: siyosat tabiiy ofatlar, baxtsiz hodisalar va vandalizmga qarshi temir yo‘l yo‘llari, yo‘llar, ko‘priklar va terminallar kabi infratuzilma elementlarini qamrab olishga mo‘ljallangan bo‘lib, hodisalar yuz berganda tezda tiklanishni ta‘minlaydi.

Cost, Insurance, and Freight (CIF) xalqaro yuk tashish shartnomasi bo‘lib, u sotuvchi tomonidan yuk tranzit paytida xaridor buyurtmasining xarajatlarini, sug‘urtasini va yukini qoplash uchun to‘lanadigan to‘lovlarni ifodalaydi. Xarajat, sug‘urta va yuk faqat suv yo‘li, dengiz yoki okean orqali tashiladigan tovarlarga tegishli. Tovarlar oldi-sotdi shartnomasida ko‘rsatilgan xaridor portiga eksport qilinadi. Tovar idishga yuklangandan so‘ng, yo‘qotish yoki shikastlanish xavfi sotuvchidan xaridorga o‘tkaziladi. Biroq, yukni sug‘urtalash va yukni to‘lash sotuvchining javobgarligi bo‘lib qolmoqda.

CMR avtomobil yuklariga xosdir, CIF esa dengiz yoki ichki suv yo‘llariga tegishli. CMR tashuvchining javobgarligi va istisnolarini belgilaydi, lekin ko‘pincha yo‘l bo‘ylab tarqaladi. CMR konsignatsiya eslatmasini talab qiladi; CIF konosament, sug‘urta sertifikatlari va schyot-fakturalar kabi hujjatlarni talab qiladi.

Osiyodagi transport yo‘laklarini sug‘urtalash protseduralari murakkab va mintaqalarga qarab farq qiladi, bu ishtirokchi mamlakatlarning xilma-xilligi,

infratuzilmasi va savdo amaliyotini aks ettiradi. Ushbu protseduralarning bir nechta asosiy jihatlari quyidagilardan iborat:

Tranzit kafolatlari: Markaziy va Janubiy Osiyodagi kabi ko‘plab koridorlar tir (Transports Internationaux Routiers) tizimiga tayanadi, bu esa global kafolat tizimi orqali bojxona protseduralarini kamaytirish orqali tranzitni osonlashtiradi. TIR karneti bojxona hujjati va kafolati bo‘lib, chegara o‘tish joylaridagi jarayonlarni soddalashtiradi.

Vakolatli iqtisodiy Operator (AEO) dasturlari: ba’zi koridorlar, shu jumladan Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik (CAREC) dasturi doirasida AEO sxemalarini amalga oshiradi. Ushbu dasturlar oldindan tasdiqlangan korxonalarga soddalashtirilgan bojxona protseduralaridan foyda olish, kechikishlarni kamaytirish va xavfsizlikni kuchaytirish imkonini beradi.

Xatarlarni boshqarish vositalari: Osiyo koridorlari bo‘ylab sug‘urta qoplamasi ko‘pincha yuklarni sug‘urtalash, transportyorlar uchun javobgarlikni qoplash va siyosiy xavflarni, ayniqsa beqarorlikka moyil bo‘lgan mintaqalarda sug‘urtalashni o‘z ichiga oladi.

		LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE			
1. Sender (name, address, country) / Expeditor (nume, adresa, tara) Rage Solutions Strada 1, Tg Mures, Mures, Romania CUI:23423		6. Carrier (name, address, country, other references) / Expeditor (nume, adresa, tara) Car's Number / Numar Masina: Driver's Name / Nume Sofer:			
2. Sender (name, address, country) / Destinatar (nume, adresa, tara) test					
3. Sender (name, address, country) / Locul incarcarii Place / Locul: Country / Tara: Time of departure / Ora plecarii _____		7. Successive carriers / Transportatori succesivi			
4. Delivery of the goods: / Locul livrarii Place / Locul: Country / Tara: Time of arrival / Ora sosirii _____		8. Taking over the goods: / Locul incarcarii			
5. Sender's instructions / Instructiuni ale expeditorului		9. Documents handed to the carrier by the sender / Documente primite de transportator de la expeditor			
10. Marks and Nos	11. Number of packages	12. Method of packing	13. Nature of the goods	14. Gross weight in kg	15. Volume in m3
Marci si numere	Numar de colete	Mod ambalare	Natura marfurilor	Greutate Bruta	Volum m3
16 Special agreements between the sender and the carrier Acorduri speciale "intre expeditor si transportator"			17. To be paid by / Se va plati de catre:		Sender / Expeditor
			Carriage charges / Pretul transportului		
			Supplementary / Taxe suplimentare		
			Customs duties / Taxe vamale		
			Other charges / Alte taxe		
18. Other useful particulars / Alte informatii			19. Other useful particulars / Alte informatii		
20. This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the international Carriage of Goods by Road (CMR) / Acest transport este supus, in pofida oricarei clauze contrare, la Conventia privind contractul de transport international rutier de marfuri (CMR)					
21. Established in / Intocmit in on / la					
22. Signature or stamp of the sender / Semnatura si stampila expeditorului		23. Signature or stamp of the carrier / Semnatura si stampila transportatorului		24. Goods received / Marfuri primite Place Locul Signature or stamp of the consignee / Semnatura si stampila destinatar	

<http://cmr.transportator.info> © 2013 CMR Management by Rage Solutions - www.ragesolutions.ro . Colorange Web Design - www.colorange.com

Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

4.3.1-rasm. CMR deklaratsiyasi to'ldirish polisi

Raqamli innovatsiyalar: samaradorlikni oshirish, bojxona va tranzit sug'urtasi talablari bilan bog'liq xarajatlarni kamaytirish uchun elektron kuzatuv, bitta oynali tizimlar va aqlli skanerlar kabi raqamli vositalar joriy etildi. Masalan, CAREC koridorlari savdoni soddalashtirish uchun bunday tizimlarni joriy qildi.

Tovarlar uchun ixtisoslashgan siyosat: qishloq xo'jaligi eksporti, tez buziladigan tovarlar va xavfli materiallar qo'shimcha sug'urta va xavfsizlik choralari ayniqsa Mo'g'uliston va Xitoy yoki Afg'oniston va qo'shni davlatlar kabi mintaqalarni bog'laydigan koridorlarda talab qiladi,

Sug'urtalash transport koridorlarida barqaror iqtisodiy faoliyatni ta'minlashda muhim ahamiyatga ega. Asosiy iqtisodiy faoliyat yo'nalishlari 4.3.2-rasmda keltirilgan.



4.3.2-rasm. Transport koridorlari faoliyatini sug'urtalashning iqtisodiy faoliyat yo'nalishlari

Xatarlarni kamaytirish. Transport koridorlari orqali o'tuvchi tovarlar turli xatarlarga duch keladi (masalan, avariya, tabiiy ofatlar, o'g'irlik yoki zarar). Sug'urta kompaniyalari ushbu xatarlarni qoplab, ishtirokchilarni moliyaviy yo'qotishlardan himoya qiladi.

Logistika samaradorligini oshirish. Sug'urta korxonalari transport operatorlariga xizmat ko'rsatib, tranzit jarayonlarining uzluksizligini ta'minlaydi. Bu xalqaro savdo va logistika faoliyatini yanada tezlashtiradi.

Xalqaro savdo va investitsiyalarni rag'batlantirish. Sug'urta xizmatlari tovar eksporti va importini qo'llab-quvvatlaydi, xorijiy investorlar uchun xatarsiz infratuzilma yaratishga yordam beradi.

Sug'urta bozorini rivojlantirish. Transport sug'urtasi sug'urta bozorida muhim yo'nalishlardan biri bo'lib, yangi xizmat turlarining joriy etilishiga zamin yaratadi.

O'zbekiston transport koridorlari va sug'urtalash faoliyati

Mamlakatimizning qulay geografik joylashuvi sababli O'zbekiston xalqaro transport koridorlarida muhim rol o'ynaydi. Sug'urtalash faoliyati quyidagi yo'nalishlarda amalga oshirilmoqda:

Markaziy Osiyo transport integratsiyasi: O'zbekiston "Trans-Afg'on koridori", "Toshkent-Ashxobod-Tehron-Bandar Abbas" yo'nalishlari orqali tranzit imkoniyatlarini oshirib, transport sug'urtasini rivojlantiradi.

Sug'urta kompaniyalari ishtiroki: Mamlakatda "O'zagrosug'urta", "O'zbekinvest" kabi sug'urta tashkilotlari xalqaro yuk tashish va tranzit xizmatlari uchun maxsus polislarni taklif etadi.

Yuklarni sug'urtalashda ularni transportirovkalash bilan bog'liq bo'lgan uchta guruh omillarini hisobga olish zarur:

✚ birinchidan, har bir transportirovkalash turining o'ziga xos bo'lgan tavakkalchilik hisoblanadi. Bu tavakkalchilik transport vositalarining ekspluatatsion xususiyatlari, transport vositasining ishlash muhiti, tashish marshruti (geografiyasi), ortish-tushirish xususiyatlari, o'lchash usullari va tashilayotgan yuklarning hajmini aniqlash xususiyatlariga bog'liq;

✚ ikkinchidan, asosan xalqaro yuk tashishlarda har xil transport turlarida tashish shartlari va tartibini belgilovchi xalqaro huquqiy me'yorlar va hujjatlar, tashish shartnomasida tashuvchi javobgarligining cheklanishi;

 uchinchi, yevropa va xalqaro sug'urta bozorlarida o'rnatilgan ish yuritish me'yorlari (standart kelishuvlar) va sug'urtaviy himoya qoidalari va shartlari.

Tashishni sug'urtaviy himoya qilishni tashkil qilishda hisobga olinishi shart bo'lgan transportirovkalash jarayoni bir qancha xususiyatlarga ega:

1) yuk egasi yiroqda va qoidaga ko'ra transportirovkanayotgan tovarning saqlanishi uchun tuzilgan o'zining mulkiy manfaatlarini nazorat qila olmaydi;

2) yuk egasi o'rnatilgan mamlakat va xalqaro me'yorlar doirasidagi o'zining mulkining saqlanishi uchun javobgarlikni tashuvchiga beradi, tashilayotgan yuk uchun javobgarlikni o'zida qoldiradi;

3) harakat davomida xavf xatarlarning turlicha bo'lishi va aniq kelishilmaganlik, tashishni amalga oshirayotganlarning malakasiga transport tarasi xususiyatlariga, transport vositalariga talablar tizimini keltirib chiqaradi;

4) ehtimoliy zararlarning halokatli xususiyati shundaki, yo'lovchi (yukni kuzatuvchilar va qo'riqlashni amalga oshirayotganlar), ekipaj, yuk, transport vositasining birgalikdagi halokati sababli transportirovkalash butunlay barbod bo'lishi mumkin;

5) transport vositasi va tashilayotgan yukning joriy holati haqidagi axborotning noaniqligi;

6) transportirovkalash jarayonida transport vositachilari – tashishni amalga oshiruvchi (qabul qilish, rasmiylashtirish, saqlash, bojxona amaliyotlari) tashkilotlarning qatnashishi qo'shimcha tavakkalchiliklarni keltirib chiqaradi;

7) tashuvchiga yuk egasining ko'rsatmalari mavjudligi va ularning qat'iy bajarilishiga talablar;

8) oraliq omborlarda yetarlicha uzoq muddat saqlanishi orqali qayta ortishlar. Kelib chiqish sabablari va xavf manbasiga bog'liq holda tavakkalchiliklarning quyidagi kategoriyalari mavjud:

1. Yer silkinishlariga taalluqli bo'lgan tabiiy ofatlar, tabiiy kataklizm, chaqmoq urishi, vulqon otilishi, bortdan suv yuvib ketishi, bo'ron, to'fon, suv toshqini, yer siljishi, atmosfera, temperatura va kondensat ta'siri va b.;

2. Inson faoliyati ta'siri. Bunda quyidagilarni ajratib ko'rsatish mumkin:

- yuklarni transportirovkalashni, shuningdek, transport vositasini tashishga tayyorlash ishlarini amalga oshiruvchi shaxslar tomonidan majburiy yoki ataylab qilingan harakatlar (umumiy avariya holatlar transportni saqlab qolish maqsadida yukni bortdan chiqarib tashlash, yong'ir, portlash kabi ofat yuz bergan joyda yukni tushirib tashlash, transport vositasini tayyorlashdagi xatolar, kemada yuk saqlanayotgan joyga dengiz suvining oqib qirishi, yuklarni yetkazib bera olmaslik va sh.k.);

- uchinchi shaxsning qasddan qilgan harakatlari (yukni yo'qotish va zararlantirishga qaratilgan bosqinchilik, talonchilik hujumi, qaroqchilar hujumi, transport vositasini buzib yukni o'g'irlash);

3. Amalda tabiiy ofat yoki uchinchi shaxsning harakatlari natijasi bo'lishi mumkin bo'lgan transport vositalarining avariya yoki to'qnashuvi (poyezdning relsdan chiqib ketishi, transport vositasining ag'darilishi, tashqi ob'yekt bilan to'qnashuvi, sudnaning sayoz joyga chiqib qolishi, qirg'oqqa chiqindilarning to'kilishi va b.).

Tavakkachilikning sug'urta orqali qoplanadigan, qoplanmaydigan va bulardan mustasno turlari mavjud.

Jahonda keng tarqalgan sug'urtalashning inglizcha shartlariga mos keladigan sug'urta bilan qoplanadigan tavakkachilik turlari ro'yxatini sug'urta bilan qoplashning standart shartlari deb nomlanuvchi ma'lum guruhlariga birlashtirish amaliyotda qabul qilingan. Standart shartlarga kiruvchi tavakkachilik ro'yxati transportirovkalash tartibiga bog'liq bo'ladi.

Hozirda yuklarni transport sug'urtalash qoidalariga muvofiq sug'urtaviy qoplash standart shartlarining uchta asosiy guruhi qo'llaniladi.

1. “Barcha tavakkalchiliklarga javobgarlik bilan”, unga ko‘ra quyidagi zararlar qoplanadi:

- sug‘urtalanuvchining javobgarligiga kirmaydigan holatlardan tashqari barcha holatlarda, yukning hammasi yoki bir qismi halokatga uchrashi yoki zararlanishi;

- umumiy avariya holatlar bo‘yicha to‘lovlar, xarajatlar va zararlar;

- yukni saqlab qolish uchun qilingan barcha zaruriy va maqsadga muvofiq ishlatilgan xarajatlar, shuningdek, zararni kamaytirish va agar yo‘qotishlar sug‘urta shartlari bo‘yicha qoplansa, uning qiymatini belgilash.

2. “Avariya qismi uchun javobgarlik bilan”, unga ko‘ra quyidagi zararlar qoplanadi:

- o‘t ketish, chaqmoq urish, bo‘ron, quyun, yer silkinishi, vulqon otilishi va boshqa tabiiy ofatlar, kema, samolyot va boshqa tashish vositalarining o‘zaro to‘qnashishi va ag‘darilishi yoki ularga harakatlanuvchi va harakatlanmaydigan jismlarning urilishi, kemaning suvi sayoz joyga chiqib ketishi, ko‘priklarning uzilib ketishi, portlash, kemaning muzga tegib buzilishi, suv kirishi, shuningdek o‘tni o‘chirish va qutqarish maqsadida qilingan tadbirlar natijasida yukning bir qismi yoki xammasi zararlanishi yoki to‘liq halokatga uchrashi;

- yuk tashish transport vositasining buzilishi yoki yuk bilan birgalikda yo‘qolib qolishi;

- yuklarni ortish, transport vositasiga joylashtirish, tushirish va yoqilg‘i quyish natijasida yukning bir qismi yoki xammasi zararlanishi yoki to‘liq halokatga uchrashi;

- umumiy avariya holatlar bo‘yicha to‘lovlar, xarajatlar va zararlar;

- yukni saqlab qolish uchun qilingan barcha zaruriy va maqsadga muvofiq ishlatilgan xarajatlar, shuningdek, zararni kamaytirish va agar yo‘qotishlar sug‘urta shartlari bo‘yicha qoplansa, uning qiymatini belgilash.

3. “Ag‘darilish holatlaridan tashqari, zararlanish uchun javobgarliksiz”, unga ko‘ra quyidagi zararlar qaytariladi:

- o't ketish, chaqmoq urish, bo'ron, quyun, yer silkinishi, vulqon otilishi va boshqa tabiiy ofatlar, kema, samolyot va boshqa tashish vositalarining o'zaro to'qnashishi va ag'darilishi yoki ularga harakatlanuvchi va harakatlanmaydigan jismlarning urilishi, kemaning suvi sayoz joyga chiqib ketishi, ko'priklarning uzilib ketishi, portlash, kemaning muzga tegib buzilishi, suv kirishi, shuningdek o'tni o'chirish va qutqarish maqsadida qilingan tadbirlar natijasida yukning bir qismi yoki hammasi zararlanishi yoki to'liq xalokatga uchrashi;

- yuk tashish transport vositasining buzilishi yoki yuk bilan birgalikda yo'qolib qolishi;

- yuklarni ortish, transport vositasiga joylashtirish, tushirish va yoqilg'i quyish natijasida yukning bir qismi yoki hammasi zararlanishi yoki to'liq halokatga uchrashi;

- umumiy avariya holatlar bo'yicha to'lovlar, xarajatlar va zararlar;

- yukni saqlab qolish uchun qilingan barcha zaruriy va maqsadga muvofiq ishlatilgan xarajatlar, shuningdek, zararni kamaytirish va agar yo'qotishlar sug'urta shartlari bo'yicha qoplansa, uning qiymatini belgilash;

- samolyot, kema va boshqa tashish vositalarining o'zaro to'qnashishi, ag'darilishi yoki ularga harakatlanuvchi, harakatlanmaydigan (uchuvchi) jismlarning urilishi, kemaning suvi sayoz joyga chiqib qolishi, kemada, samolyotda yoki boshqa tashish vositasida portlash yoki yong'in kelib chiqishi natijasida yukning zararlanishidan ziyon ko'rish.

Sug'urta qilinuvchi va sug'urta qiluvchining kelishuvchiga ko'ra transportirovkalash va sug'urtalangan yuklarning turlariga bog'liq holda sug'urtaviy qoplashning aniq usuli tanlanadi.

Sug'urtalanmaydigan tavakkalchilik – bu qonun kuchi bilan yoki boshqa ob'yektiv sabablar kuchi bilan sug'urtalanadigan tavakkalchilikdir. Transport turining xususiyatlari, ularni ekspluatatsiya qilish sharoitlari, turli transport turlarida foydalaniladigan shu yoki boshqa variatsiyalar hisobiga qoplanishdan qat'iy nazarat

ular umumiy cheklovlarni o'zida namoyon etadi. Bunday tavakkalchiliklarga quyidagilar kiradi:

1) sug'urtalanuvchining yovuz niyatli harakatlari, o'g'irlanishlar natijasida yuzaga kelgan zarar yoki halokatlar;

2) sug'urtalanagan yukning tayyorlanishi va konstruksiyasidagi xatolar. Bunda shu yoki boshqa mahsulotni tayyorlovchiga taalluqli tijoriy tavakkalchilik haqida gap ketadi.

3) tashqi upakovkaning butunligi holatida yukning kamayishi;

4) oddiy savdo upakovkasidagi xatolik yoki kamchilik (brak, defekt). Ushbu ziyonni sug'urtalash mumkin emas, chunki yukni sug'urtalovchi hisobiga upakovkalash uchun xarajatlarni iqtisod qilishga har qanday holatda ham yo'l qo'yib bo'lmaydi;

5) ortish(tushirish) tartibi, agar sug'urta qiluvchi yoki foyda ko'ruvchi yoki ularning vakillari ortish(tushirish) ishlarini mustaqil ravishda bajarsa mahlum kamchiliklarga yo'l qo'yadi yoki maqsadga muvofiq bo'lmaydi. Jalb qilingan maxsus korxonalar tomonidan bajarilgan ortish-tushirish ishlari uchun xarajatlar yuklarni sug'urtalash hisobiga iqtisod qilinishi mumkin emas;

6) agar tashish shartlarida boshqacha ko'zda tutilgan bo'lsayu, transport vositasiga me'yoridan ortiq ortilsa. Agar sug'urtalovchilar yoki foyda ko'ruvchilar yoki ularning vakillari bunday harakatlarni bilmasa va ularni bajarmagan bo'lsa, boshqacha aytganda ko'rsatilgan holat sug'urtalanuvchi tomonidan bilmasdan amalga oshirilsa bu tavakkalchilik sug'urtalanadi;

7) bojxona va boshqa rasmiy me'yorlar, tashuvchining yo'l-yo'riqlari yoki ortish bo'yicha ko'rsatmalarning buzilishi, shuningdek sud qarori yoki uning majburiy bajarilishiga rioya qilmaslik;

8) havoning namligi yoki temperatura o'zgarishi;

9) ichki buzilish, kirishish, qurish, sochilib ketish, to'liq emaslik, o'lchami kam, achish va chirish kabilar sug'urtali holat bo'lmagan oddiy transportirovklash holatlarida doimiy ravishda mavjud bo'lsa;

10) oldindan zararlangan (sifatsiz) yuklar, zararlangan yuklar va keyinchalik zararlanishga o'ta moyil bo'lgan upakovkasi buzilgan yuklar. Agar transportirovkalash boshlanguncha mavjud bo'lgan buzilish transportirovkalash davomida yuklarga shikast yetkazmasa faqat ushbu holatlardagina sug'urtachilar zararni qoplashadi;

11) yukni yetkazib berishning sekinlashganligi va uning narxining tushib ketishi;

12) atom portlashi najasining to'g'ri yoki qisman ta'siri, radiatsiyadan zaharlanish;

13) kemiruvchilar, qurt-qumursqalar va xasharotlar tomonidan yuklarning zararlanishi;

14) me'yorlarga binoan tashuvchining javobgarligi va har bir yuk uchun o'rnatilgan cheklov me'yorlari;

15) qayta ortish va qayta tushirishlarda yuklarni o'lchashning turli usullari.

Umumiy cheklovlarga qo'shimcha ravishda istisnalar qo'llaniladi va u o'z tabiatiga ko'ra odatda sug'urtalanmaydi, lekin zaruratga ko'ra tavakkalchilik darajasiga muvofiq qo'shimcha sug'urta mukofotlari evaziga sug'urtalanadi. Ular:

- harbiy tavakkalchilik, qaroqchilar harakati, terroristik aktlar;
- zararlanish tavakkalchiligi yoki qo'zg'olonlar, ommaviy tartibsizliklar, uchinchi shaxslarning yovuz niyatli harakatlari natijasida yuklarning yo'qolishi;
- yuklarni yetkazib bermaslik va o'g'irlash, bosqinchilik tavakkalchiligi.

Yuklarni sug'urtalash shartnomasini tuzishdan oldin tavakkalchilik darajasini baholash uchun quyidagilarga oydinlik kiritish lozim:

- tashish turi, ichki yoki xalqaro;
- yuk kimga tegishli, yetkazib berishning bazisli shartlari;
- yuk qaysi transport turida tashiladi (temir yo'l, avtomobil, aviya, suv yoki aralash). Shularga bog'liq holda tashish qaysi transport vositasi tipida tashishlishi aniqlanadi:

a) temir yo‘l transporti uchun: 20-40-futli konteynerlar, vagonlar (ochiq yoki yopiq), platforma;

b) avtomobil uchun: tentli, metall kuzovli yoki ochiq kuzovli, platforma, konteyner shassida va shu kabilar hamda ularning yuk ko‘tara olish qobiliyati;

v) avia uchun: samolet (vertolyot) tipi, uning kimga tegishliligi, yuk ko‘tarish qobiliyati;

g) suv transporti uchun: sudna (lixter, tanker, konteyner tashuvchi suv kemasi) klassi, registr klassi (dengiz, daryo, o‘zi yurar va x.k.), sudaning ishlab chiqarilgan sanasi, yuk palubada tashiladimi yoki tryumda;

- yukning upakovkasi: konteynerdami, uyuluvchi, sochiluvchi, suyuq, palletlangan. Agar upakovkasi bo‘lsa, u tashqi ta’sirga chidamlimi?;

- tashish masofasi va yo‘ldagi vaqt, qayta ortish joylaridagi ko‘zlangan saqlash vaqti;

- jo‘natish punktlari: qayta ortish (perevalka), oraliq omborlarda yuklarni saqlash muddati, harakat yo‘nalishi (marshruti);

- qo‘riqlash xizmatining mavjudligi; uning qaysi korxonaga tegishliligi, qurollanganligi, yukga nisbatan shartnomaviy mulkiy javobgarlikka egami va boshqalar;

- yuk nomi (uning xususiyatlari – asosiy yuklarmi yoki maxsus yuklar, tavsifiy xususiyatlari);

- yuk o‘rni soni, bir yuk o‘rning qiymati, uning o‘rtacha og‘irligi;

- umumiy sug‘urtaviy summa;

- oldingi davrlarning zarari;

- tabiiy yo‘qolishlar va transportirovkalashda yo‘qolishlar me’yori.

Yuqorida keltirilgan sabablar, sug‘urtalashdagi ko‘zda tutilgan va tutilmagan risklarni sanab o‘tilgan, tavakkalchilik va bularning barchasi kerakli ma’lumotlar hisoblanadi.

O'zbekistonning sug'urta va transport koridorlari bo'yicha faoliyati xalqaro savdo imkoniyatlarini kengaytirish va regional integratsiyani mustahkamlashda muhim o'rin tutadi.

Sug'urtani raqamlashtirish hozirgi zamonda sug'urta sohasini samaradorlik, tezlik, va shaffoflikka erishish yo'lida transformatsiya qilmoqda. Raqamli texnologiyalar bu sohada bir qancha yangilik va qulayliklar yaratib, sug'urta xizmatlarini takomillashtiradi.

Transport koridorlari global savdo va iqtisodiyotning ajralmas qismi hisoblanadi. Ular orqali xalqaro tovarlar va xizmatlar tez va samarali tarzda almashiladi, bu esa iqtisodiy o'sish va bozorlarning kengayishiga olib keladi. Yevropa va Osiyo transport koridorlari o'zining innovatsion va xalqaro aloqalarini sug'urtalash tizimlari bilan qo'llab-quvvatlaydi. Yevropada sug'urtalash tizimi yuqori raqamlashtirish darajasiga ega bo'lsa, Osiyoda ko'proq an'anaviy tizimlar ishlatilmoqda, lekin raqamli texnologiyalar asta-sekin rivojlanmoqda.

Transport koridorlarini sug'urtalashning iqtisodiy faoliyati mamlakatlar o'rtasidagi hamkorlikni kuchaytiradi, mamlakat ichidagi iqtisodiy integratsiyani rag'batlantiradi va xavflarni kamaytiradi. Sug'urtalashning iqtisodiy faolligi nafaqat transport xavfsizligini ta'minlashga, balki xalqaro savdo va investitsiyalarni qo'llab-quvvatlashga ham yordam beradi.

Samaradorlikni oshirish	Xarajatlarni kamaytirish	Yangi mijozlarga kirish
- Sugʻurta polislarini onlayn olish va boshqarish imkoniyati mijozlarga vaqtni tejaydi. - Daʼvolarni koʻrib chiqish jarayonining avtomatlashtirilishi tezkor xizmatni taʼminlaydi.	Raqamli tizimlar qogʻozbozlikni kamaytirib, operatsion xarajatlarni sezilarli darajada qisqartiradi.	Mobil ilovalar va onlayn platformalar orqali sugʻurta kompaniyalari global miqyosda xizmat koʻrsatadi.

4.3.3-rasm. Sugʻurtani raqamlashtirishning afzalliklari

Zamonaviy texnologiyalar va raqamlashtirish sugʻurta jarayonlarini tezlashtiradi, samaradorlikni oshiradi va shaffoflikni taʼminlaydi. IoT, sunʼiy intellekt va blokcheyn kabi texnologiyalar sugʻurtalash tizimlarini yanada takomillashtirib, xavfni aniq baholash va jarayonlarni avtomatlashtirish imkoniyatlarini yaratadi. Bu texnologiyalar nafaqat sugʻurta jarayonlarini tezlashtiradi, balki xatolarni kamaytiradi va mijozlar uchun yangi imkoniyatlar yaratadi.

Umuman olganda, transport koridorlarini sugʻurtalashda innovatsiyalar, xalqaro hamkorlik va raqamli yechimlar iqtisodiy oʻsishning muhim turtki boʻlib xizmat qiladi. Bunday tizimlarning rivojlanishi, xavf va zararni kamaytirish, shuningdek, global savdoning yanada samarali amalga oshirilishiga olib keladi.

4.4. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida optimal yo‘nalishlarni aniqlash imkoniyatlari

Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar zamonaviy iqtisodiyotda ahamiyatli o‘rin tutib, transport va logistika tizimlarining samaradorligini oshirishga xizmat qilmoqda. Global miqyosda bu texnologiyalarni joriy etish, nafaqat yuk tashish, balki barcha transport tarmoqlarining optimallashtirilishiga imkon yaratadi. Yuqori samarali va raqamli tizimlar yordamida optimal transport yo‘nalishlarini aniqlash, resurslarni tejash va vaqtni qisqartirish kabi muhim vazifalarni hal etish mumkin. Shu bilan birga, bugungi kunda jahon miqyosida raqamli texnologiyalar, masalan, sun‘iy intellekt, katta ma’lumotlar (Big Data), aqlli transport tizimlari va IoT (Internet of Things) texnologiyalari yordamida transport yo‘nalishlarini optimallashtirish borasida bir qator innovatsion loyihalar amalga oshirilmoqda.

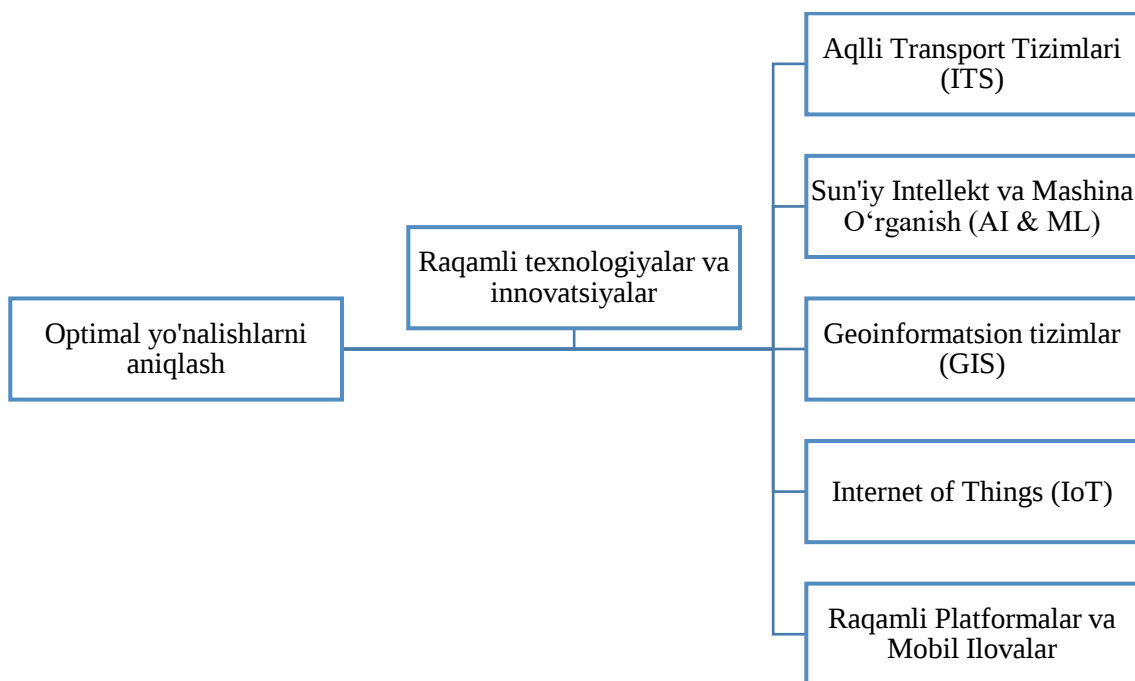
O‘zbekiston uchun ham raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarni joriy etish, transport va logistika sohasida o‘rishni ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi. O‘zbekistonning transport infratuzilmasining modernizatsiyasi, raqamli tizimlarga asoslangan yangi yechimlarni yaratishga qaratilgan islohotlar amalga oshirilmoqda.

O‘zbekiston Respublikasining “Raqamli O‘zbekiston” dasturi doirasida transport sohasida innovatsiyalarni qo‘llash va raqamli tizimlarni joriy etish uchun ko‘plab yangi tashabbuslar ilgari surilmoqda. Bu islohotlar optimal yo‘nalishlarni aniqlash va transport tarmoqlarining samaradorligini oshirishda muhim rol o‘ynaydi. Natijada, raqamli texnologiyalar yordamida transport sohasidagi muammolarni hal qilish va yurtimizning global logistika tizimidagi o‘rnini mustahkamlash uchun katta imkoniyatlar ochiladi.

Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida transport sohasida optimal yo‘nalishlarni aniqlash imkoniyatlari 4.4.1-jadvalda keltirilgan.

Aqlli Transport Tizimlari (ITS). Aqlli transport tizimlari (ITS) yordamida transport yo‘nalishlari va yo‘nalishlardagi harakatlar samarali kuzatiladi. Katta ma’lumotlar (Big Data) va sun‘iy intellekt yordamida transport tarmoqlarida real

vaqtda ma'lumotlar yig'ilib, yo'llar va transport vositalarining ishlashini optimallashtirish mumkin. ITS tizimlari avtomatik ravishda eng yaxshi yo'nalishlarni belgilash, transport tarmog'ining yuklanishini kamaytirish va yo'l harakati xavfsizligini oshirishga xizmat qiladi.



4.4.1-jadval. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida transport sohasida optimal yo'nalishlarni aniqlash imkoniyatlari

Sun'iy Intellekt va Mashina O'rganish (AI & ML). Sun'iy intellekt va mashina o'rganish algoritmlari transport yo'nalishlarini aniqlashda yuqori samaradorlikni ta'minlaydi. Bu texnologiyalar yordamida transport tizimidagi katta ma'lumotlar tahlil qilinadi va yo'nalishlar bo'yicha optimal qarorlar qabul qilinadi. Yo'l harakati ma'lumotlari, ob-havo sharoitlari, trafik tarmog'ining holati va boshqa omillarni hisobga olgan holda, eng samarali va tezkor yo'nalishlar tanlanadi.

Geoinformatsion tizimlar (GIS). Geoinformatsion tizimlar yordamida transport yo'nalishlarining geografik joylashuvi va harakatini tahlil qilish mumkin. GIS texnologiyalari orqali transport yo'nalishlarini optimallashtirish, yangi yo'llar qurish va mavjud yo'llarning samaradorligini oshirish imkoniyatlari yaratiladi. Bu tizimlar, masalan, yo'lni tanlashda eng qisqa va eng xavfsiz yo'nalishlarni aniqlashda yordam beradi.

Internet of Things (IoT). IoT texnologiyalari yordamida transport vositalari va yo‘llar o‘rtasida real vaqtda ma’lumotlar almashinuvini ta’minlash mumkin. IoT qurilmalari, masalan, avtomobilning holatini, yo‘l holatini yoki to‘siqlarning mavjudligini monitoring qiladi, shuningdek, bu ma’lumotlar orqali yo‘nalishlarni optimallashtirish uchun yangi imkoniyatlar ochiladi.

Raqamli Platformalar va Mobil Ilovalar. Raqamli platformalar va mobil ilovalar orqali foydalanuvchilarga optimal yo‘nalishlarni aniqlashda yordam beruvchi xizmatlar taqdim etiladi. Bu ilovalar transport tarmog‘ining harakatlanish jadvalini, yo‘l holatini va boshqa ma’lumotlarni foydalanuvchiga taqdim etib, eng samarali yo‘nalishlarni tanlash imkonini beradi. Ular, shuningdek, transport sohasida real vaqt ma’lumotlarini taqdim etish, oqilona yo‘nalishlarni yaratish va foydalanuvchilarni harakatlanishning optimal yo‘nalishlari haqida ogohlantirish imkonini beradi.

Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida optimal yo‘nalishlarni aniqlash imkoniyatlari, transport va logistika sohasidagi samaradorlikni sezilarli darajada oshirishga yordam beradi. Aqlli transport tizimlari, sun‘iy intellekt, mashina o‘rganish, geoinformatsion tizimlar va IoT texnologiyalari transport tarmoqlarining boshqarilishini yanada optimallashtirib, resurslarni tejash va harakatni tezlashtirish imkoniyatlarini yaratadi. Bu innovatsiyalar orqali transport yo‘nalishlari eng qisqa, xavfsiz va samarali tarzda aniqlanadi, shuningdek, yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashda katta rol o‘ynaydi. O‘zbekiston kabi rivojlanayotgan davlatlar uchun raqamli texnologiyalarni joriy etish, nafaqat transport sohasining samaradorligini oshiradi, balki iqtisodiy o‘sishni ta’minlash, mintaqaviy va global transport tizimlarida raqobatbardoshlikni kuchaytirishga yordam beradi. Shunday qilib, raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarni transport tizimiga integratsiya qilish, har bir davlat va mintaqaning rivojlanish strategiyasida muhim omilga aylanishi kutilmoqda.

Asosiy tushunchalar

Geografik Axborot Tizimlari (GIS) – bu ma'lumotlarni yig'ish, tahlil qilish, saqlash va vizualizatsiya qilish uchun ishlatiladigan texnologiyadir. GIS, geografik joylashuvni, yo'llar va transport tarmoqlarining holatini tahlil qilishda yordam beradi.

Sun'iy Intellekt (AI) – bu kompyuter tizimlarining inson aqlini taqlid qilish qobiliyatidir. AI yordamida transport tizimlaridagi katta ma'lumotlarni tahlil qilish, qaror qabul qilish jarayonlarini avtomatlashtirish va optimallashtirish mumkin.

Mashinaviy O'rganish (ML) – bu sun'iy intellektning bir bo'lagi bo'lib, kompyuterlarga o'z tajribalaridan o'rganish va qarorlar qabul qilish imkonini beradi.

Kiberxavfsizlik tahdidlari – bu internet va boshqa raqamli tarmoqlarda transport tizimlariga va axborot infratuzilmasiga zarar yetkazish yoki noxush natijalarga olib kelish imkoniyatiga ega bo'lgan xakerlik hujumlari va boshqa xavf-xatarlarni anglatadi.

Sug'urtalash – bu transport tizimlari va infratuzilmasiga keladigan zararlarni oldini olish yoki kamaytirish maqsadida moliyaviy himoya vositasi sifatida ishlatiladi.

Aqlli Transport Tizimlari (ITS) – bu transport tizimlarining samaradorligini oshirish uchun raqamli texnologiyalarni joriy etishdir.

Internet of Things (IoT)– bu qurilmalar va tizimlarning internet orqali o'zaro bog'lanishini ta'minlovchi texnologiya bo'lib, transport tizimlari uchun katta imkoniyatlar yaratadi.

Nazorat savollari:

1. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish va eng qisqa yo'nalishlarni aniqlashning qanday usullarini bilasiz?
2. Xalqaro transport koridorlarini optimallashtirish usullarini tavsiflab bering.
3. Transport yo'nalishlarining xavfsizligini ta'minlash deganda nimani tushunasiz?

4. Bugungi kunda transport sohasini rivojlanishiga ta'sir qiluvchi geosiyosiy barqarorlik masalalarini hal qilish uchun qanday chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda?
5. Xalqaro transport koridorlaridan samarali foydalanishda sug'urtalashning ahamiyati qanday?
6. Yevropa va Osiyodagi transport koridorlarini sug'urtalash tajribasi haqida gapirib bering.
7. Transport koridorlari faoliyatini sug'urtalashning iqtisodiy faoliyat yo'nalishlari nimalardan tashkil topgan?
8. Sug'urtani raqamlashtirishning afzalliklari nimalardan iborat?
9. Raqamli texnologiyalar va innovatsiyalar yordamida optimal yo'nalishlarni aniqlash imkoniyatlari haqida nimalarni bilasiz?
10. Transport sohasida kiberxavfsizlik tahdidlarining bugungi kundagi ta'siri qanday?

Case study

Masala: Xitoyning “Yangi Ipak Yo‘li” tashabbusi (Belt and Road Initiative, BRI) global savdo va transport tarmoqlarini modernizatsiya qilish va optimallashtirishga qaratilgan keng miqyosli loyiha bo‘lib, Osiyo va Yevropa o‘rtasidagi transport aloqalarini mustahkamlashga yo‘naltirilgan. Ushbu tashabbus doirasida, Xitoy, Markaziy Osiyo mamlakatlari va Yevropa o‘rtasida temir yo‘l va avtomobil yo‘llari orqali yangi transport koridorlarini yaratish va mavjudlarini modernizatsiya qilish ko‘zda tutilgan.

Topshiriqlar:

1) **Ma'lumot yig'ish:** “Yangi Ipak Yo‘li” tashabbusining geografik yo'nalishlarini, yo'nalish bo'yicha transport tarmoqlari va logistika markazlarini aniqlash.

2) **GIS texnologiyasidan foydalanish:** Ushbu transport yo‘nalishlarining optimal qismlarini aniqlash uchun GIS yordamida transport tizimlarini va yo‘l sharoitlarini tahlil qilish.

3) **Innovatsion texnologiyalarni qo‘llash:** IoT va aqlli transport tizimlarining transport koridorlarida qanday qo‘llanilishini o‘rganish va bu texnologiyalarning samaradorligini baholash.

5-BOB. YEVROPA QIT'ASIDA TRANSPORT KORIDORLARINING RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI

5.1. Trans -Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) haqida umumiy tushuncha

5.2. Yevropaning to'qqizta asosiy tarmoq koridorlari tavsifi

5.3. Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklar

5.4. Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muammolar

5.1. Trans -Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) haqida umumiy tushuncha

Yevropa qit'asida transport koridorlarining rivojlanishi mintaqaviy integratsiya, infratuzilma modernizatsiyasi va ekologik barqarorlik tamoyillariga asoslanmoqda. Yevropa Ittifoqi Trans-Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) doirasida multimodal yo'laklarni kengaytirish, raqamlashtirish va yashil energiyadan foydalangan holda transport tizimini takomillashtirishga alohida e'tibor qaratmoqda. Bu jarayon Yevropa davlatlari o'rtasidagi savdo aloqalarini mustahkamlash, yuk tashish xarajatlarini optimallashtirish va qit'aning global logistika markazi sifatidagi rolini kuchaytirishga xizmat qilmoqda. Yevropa Komissiyasi 1990-yilda trans-yevropa tarmoqlari bo'yicha birinchi harakat rejalarini qabul qilgan.

TEN-T asosiy yo'llar, temir yo'llar, ichki suv yo'llari, aeroportlar, dengiz portlari, ichki portlar va harakatni boshqarish tizimlarini muvofiqlashtirilgan takomillashtirishni nazarda tutadi, bu integratsiyalashgan va intermodal uzoq masofali, yuqori tezlikdagi marshrutlarni ta'minlaydi. TEN-Tni qabul qilish to'g'risidagi qaror 1996-yil iyul oyida Yevropa Parlamenti va Kengashi tomonidan qabul qilingan. Yevropa Ittifoqi yetakchilik, muvofiqlashtirish, yo'riqnomalar chiqarish va rivojlanishning moliyalashtirish aspektlari kombinatsiyasi orqali tarmoqlarni ilgari surish uchun ishlaydi.

Ushbu loyihalar 2013-yil 31-dekabrda Trans-Yevropa transport tarmog'i ijrochi agentligi (TEN-T EA) o'rnini bosgan Innovatsiyalar va tarmoqlar bo'yicha Ijroiya agentligi (INEA) tomonidan texnik va moliyaviy jihatdan boshqariladi.

O'ninchi va eng yangi loyiha Reyn-Dunay yo'lagi, 2014–2020 moliyaviy davr uchun e'lon qilindi.

TEN-T ko'rsatmalari dastlab 1996-yil 23 iyulda Yevropa Parlamenti va Hamjamiyat Kengashining Trans-Yevropa transport tarmog'ini rivojlantirish bo'yicha № 1692/96/EC qarori bilan qabul qilingan. 2001-yil may oyida Yevropa Parlamenti va Kengash № 1346/2001/EC qarorini qabul qildi, unda dengiz portlari, ichki portlar va intermodal terminallarga nisbatan TEN-T yo'riqnomasiga o'zgartirishlar kiritildi.

2004-yil aprel oyida Yevropa Parlamenti va Kengash 884/2004/EC qarorini qabul qildi (884/2004/EC qarori bilan ro'yxatga qo'shildi), 1692/96/EC № 1692/96/EC qaroriga o'zgartirishlar kiritdi. Trans-Yevropa transport tarmog'i 2004 yil aprel oyidagi qayta ko'rib chiqish TEN-T siyosatiga yanada tubdan o'zgartirish bo'lib, Yevropa Ittifoqining kengayishi va natijada transport oqimidagi o'zgarishlarga moslashishga qaratilgan edi .

TEN-T ning rivojlanishiga 1994 yilda bir qator ustuvor loyihalarni o'z ichiga olgan taklif yordam berdi. 2013 yil dekabr oyida (YI) 1315/2013 (TEN-T yo'riqnomasi) va (YI) 1316/2013 (Yevropani ulash 1) qoidalari bilan TEN-T tarmog'i uchta darajada, keng qamrovli tarmoq va Yadro tarmog'i va u yerda 9 yadroli tarmoq koridorlari mavjud edi.

2013 yil 17 oktyabrda to'qqizta asosiy tarmoq koridorlari (30 ta TENT Priority loyihalari o'rniga) e'lon qilindi. Bular:

1. Boltiqbo'yi -Adriatik koridori (Polsha-Chexiya/Slovakiya-Avstriya-Italiya);
2. Shimoliy dengiz-Boltiq koridori (Finlyandiya – Estoniya – Latviya – Litva – Polsha – Germaniya – Niderlandiya/Belgiya);
3. O'rta yer dengizi yo'lagi (Ispaniya – Fransiya – Shimoliy Italiya – Sloveniya – Xorvatiya – Vengriya);
4. Sharq /Sharq-O'rta koridor (Germaniya-Chexiya-Avstriya/Slovakiya Vengriya-Ruminiya-Bolgariya-Gretsiya-Kipr);
5. Skandinaviya – O'rta yer dengizi yo'lagi (Finlyandiya – Shvetsiya – Daniya

– Germaniya – Avstriya – Italiya);

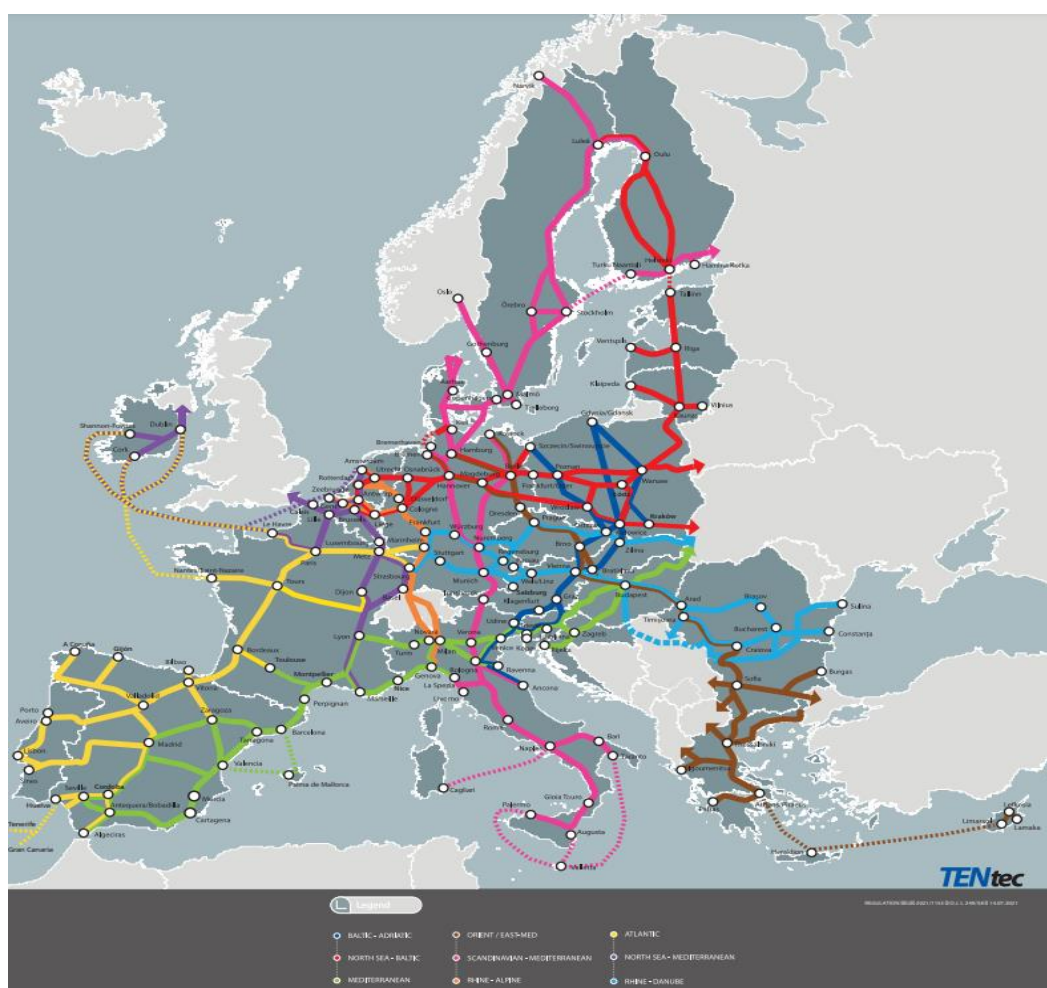
6. Reyn -Alp yo‘lagi (Niderlandiya/Belgiya-Germaniya-Shveytsariya-Italiya);

7. Atlantika koridori (ilgari *Lissaboa-Strasburg koridori* nomi bilan mashhur)
(Portugaliya-Ispaniya-Fransiya);

8. Niderlandiya – Belgiya – Lyuksemburg – Marsel (Fransiya),

9. Reyn – Dunay koridori (Germaniya–Avstriya–Slovakiya–Vengriya–
Ruminiya filiali bilan Germaniya–Chexiya–Slovakiya).

5.1.1-rasmda Trans-Yevropa transport tarmog‘i (TEN-T)ning 9 ta yo‘lagining umumiy ko‘rinishi tasvirlangan.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo‘ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo‘l urilmadi.

5.1.1-rasm. Trans -Yevropa transport tarmog‘i (TEN-T)ning 9 ta yo‘lagining umumiy ko‘rinishi⁵⁴

⁵⁴ Manba: TEN-T (Trans-European Transport Network) – Yevropa Komissiyasi rasmiy hujjatlari va transport infratuzilmasiga oid materiallar.

Quyidagi 5.1.1-jadval orqali Yevropa transport yo‘laklarining uzunligi hamda mamlakatlar kesimida joylashuvini keltirdik.

5.1.1-jadval

Yevropa transport yo‘laklarining uzunligi hamda mamlakatlar kesimida joylashuvi⁵⁵

Yo‘lak	Nomi	Qayerdan	orqali	Qayerga	Uzunlik
1	Bolting-Adriatik koridori	Gdiniya (Polsha)	Vena (Avstriya)	Ravenna (Italiya)	2400 km
2	Shimoliy dengiz-Bolting koridori	Helsinki (Finlyandiya)	Varshava (Polsha)	Antverpen (Belgiya)	3200 km
3	O‘rta yer dengizi koridori	Algeciras (Ispaniya)	Lion - Venetsiya (Fransiya - Italiya)	Miskolc (Vengriya)	~ 3000 km
4	Sharq-O‘rta koridor	Gamburg (Germaniya)	Budapesht - Sofiya (Vengriya - Bolgariya)	Nikosiya (Kipr)	~ 3700 km
5	Skandinaviya-O‘rta yer dengizi koridori	Helsinki (Finlyandiya)	Kopengagen - Myunxen (Daniya - Germaniya)	Valletta (Malta)	4858 km
6	Reyn-Alp koridori	Genuya (Italiya)	Kyoln (Germaniya)	Rotterdam (Niderlandiya)	1300 km
7	Atlantika koridori	Lissabon (Portugaliya)	Vitoriya-Gasteiz (Ispaniya)	Strasburg (Fransiya)	8200 km
8	Shimoliy dengiz-O‘rta yer dengizi koridori	Dublin (Irlandiya)	Kork - Gavr (Irlandiya - Fransiya)	Bryussel (Belgiya)	933 km
9	Reyn-Dunay koridori	Strasburg (Fransiya)	Budapesht (Vengriya)	Konstansa (Ruminiya)	2137 km

Jadval orqali 9 ta yo‘lakning qayerdan boshlanishi, qaysi hududlarni kesib o‘tishi hamda qaysi mamlakatga yetib borishi haqida to‘liq ma’lumotga ega bo‘lishimiz mumkin. Bundan tashqari, Yevropa transport yo‘laklarining uzunligini alohida ketirib o‘tdik.

5.1.2-jadval Yevropa Ittifoqining **Trans-Yevropa transport tarmog‘i (TEN-T)** doirasidagi asosiy transport koridorlarining uzunligini ko‘rsatadi. U turli transport yo‘nalishlarining avtomagistral (motorway) va avtomagistral bo‘lmagan

⁵⁵ Muallif tomonidan tuzilgan

(non-motorway) qismlarini qamrab oladi. Har bir koridor uchun umumiy uzunlik (km) keltirilgan.

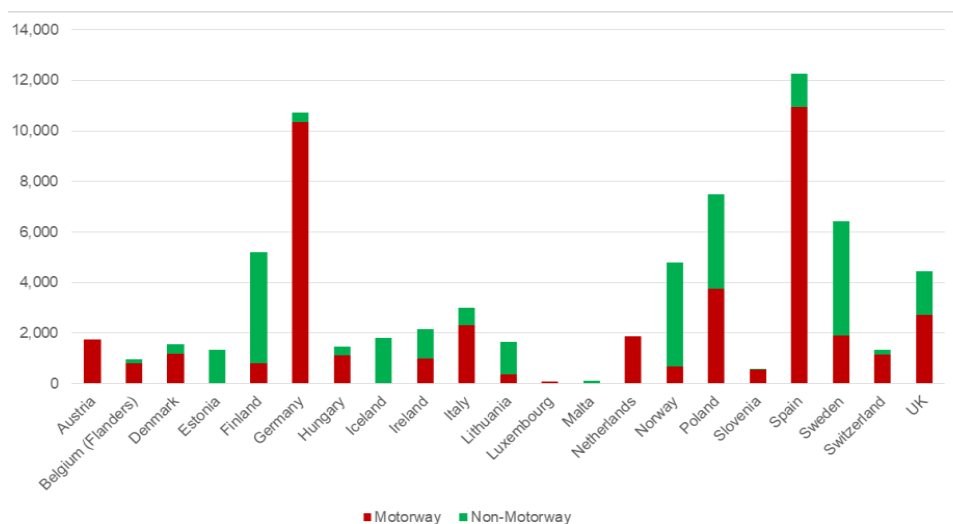
5.1.2-jadval

Yevropa transport yo‘laklarining turlari⁵⁶

Koridor	Avtomagistral (km)	Avtomagistral emas (km)	Jami uzunlik (km)
Atlantika	2,037	4	2,041
Boltiq-Adriatik	1,970	671	2,641
O‘rta yer dengizi	3,594	134	3,728
Shimoliy dengiz-Boltiq	2,577	945	3,522
Shimoliy dengiz-O‘rta yer dengizi	1,954	317	2,271
Sharq/O‘rta-Sharq	1,882	90	1,972
Reyn-Alp	1,423	24	1,447
Reyn-Dunay	2,028	101	2,129
Skandinaviya-O‘rta yer dengizi	4,650	105	4,755
Jami	22,115	2,392	24,506

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, **Skandinaviya-O‘rta yer dengizi koridori** eng uzun (4,755 km), eng qisqa koridor esa **Reyn-Alp koridori** (1,447 km) hisoblanadi. Jami uzunlik 24,506 km ni tashkil qiladi, shundan 22,115 km avtomagistrallar va 2,392 km avtomagistral bo‘lmagan qismlardir.

5.1.2-rasmda Yevropa transport yo‘laklarining mamlakatlar kesimida yo‘l turlari bo‘yicha taqsimlanishi tasvirlangan.

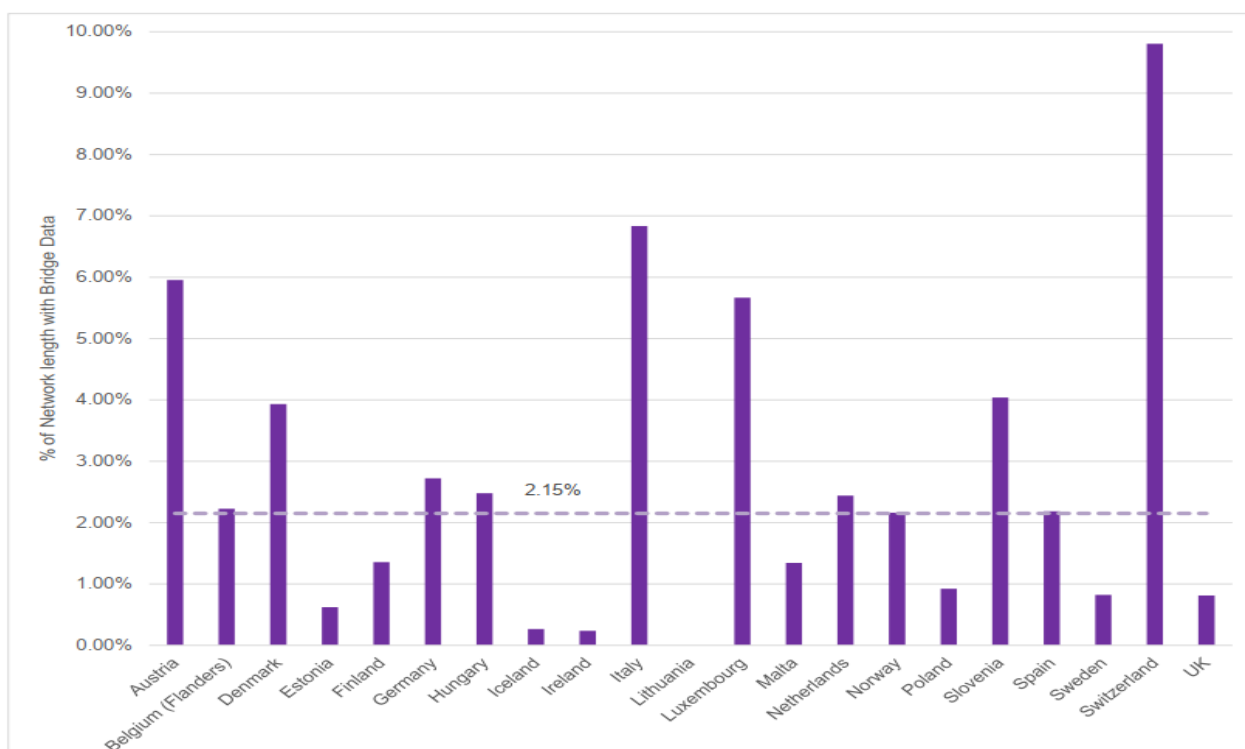


⁵⁶ Manba: Yevropa Komissiyasi rasmiy sayti

Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

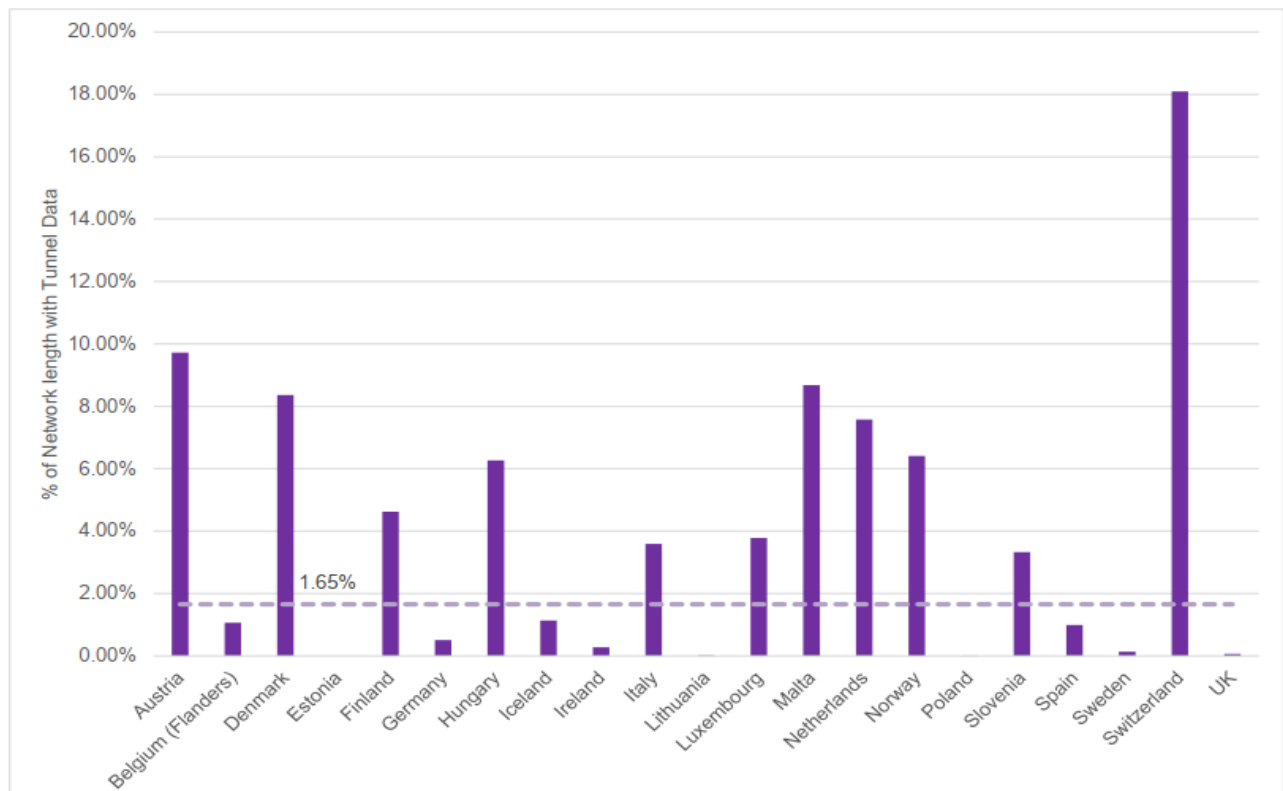
5.1.2-rasm. Yevropa transport yo'laklarining mamlakatlar kesimida yo'l turlari bo'yicha taqsimlanishi (km hisobida)

Yevropa transport yo'laklarining mamlakatlarda mavjud yo'llarga nisbatan ko'priklar va tunellar uzunligini foizlar nisbatida diagramma ko'rinishida keltiramiz.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.1.3-rasm. Yevropa transport yo'laklarining mamlakatlarda mavjud yo'llarga nisbatan ko'priklar uzunligi foizlarda



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.1.4.-rasm. Yevropa transport yo'laklarining mamlakatlarda mavjud yo'llarga nisbatan tunnellar uzunligi foizlarda

Ushbu ko'rsatkich tunnellardan (300 m dan ortiq) tashkil topgan TEN-T (Yo'llar) tarmog'i uzunligining ulushini ko'rsatadi. Tunnel ma'lumotlari taqdim etilgan uzunligi bo'yicha TEN-T tarmog'ining o'rtacha 1,65% tunnellardan iborat.

Intellectual transport tizimlari (ITT). Ushbu ko'rsatkich TEN-T yo'l tarmog'ida Intellectual transport tizimlarini joylashtirishni tavsiflaydi. Qiymatlar turli darajadagi ITT bilan jihozlangan yo'l tarmog'ining ulushini ko'rsatadi.

Quyida ko'rsatilgandek 0-darajadan 4-darajagacha bo'lgan diapazon va EasyWay joylashtirish bo'yicha ko'rsatmalarga asoslanadi.

0-daraja. Hech qanday ma'lumotlar olinmaydi.

1-daraja. Monitoring tizimi (masalan, real vaqt rejimida yo'l ma'muriyati tomonidan transport/ob-havo sharoiti to'g'risidagi ma'lumotlar yig'iladi).

2-daraja. Yo‘l harakati ma’lumotlari tizimi (yo‘l ma’muriyati tarmoqni passiv boshqaradi, masalan, yo‘l harakati qatnashchilariga yo‘l harakati/ob-havo sharoiti haqida ma’lumot beriladi).

3-daraja. Yo‘l harakati boshqaruvi tizimi (yo‘l ma’muriyati tarmoqni faol ravishda boshqaradi, masalan, o‘zgaruvchan tezlik chegaralari, dinamik chiziqni boshqarish, rampalarni o‘lchash).

4-daraja. Kooperativ ITT (ya’ni, avtotransport vositasi yoki infratuzilmadan avtomobilga ma’lumot).

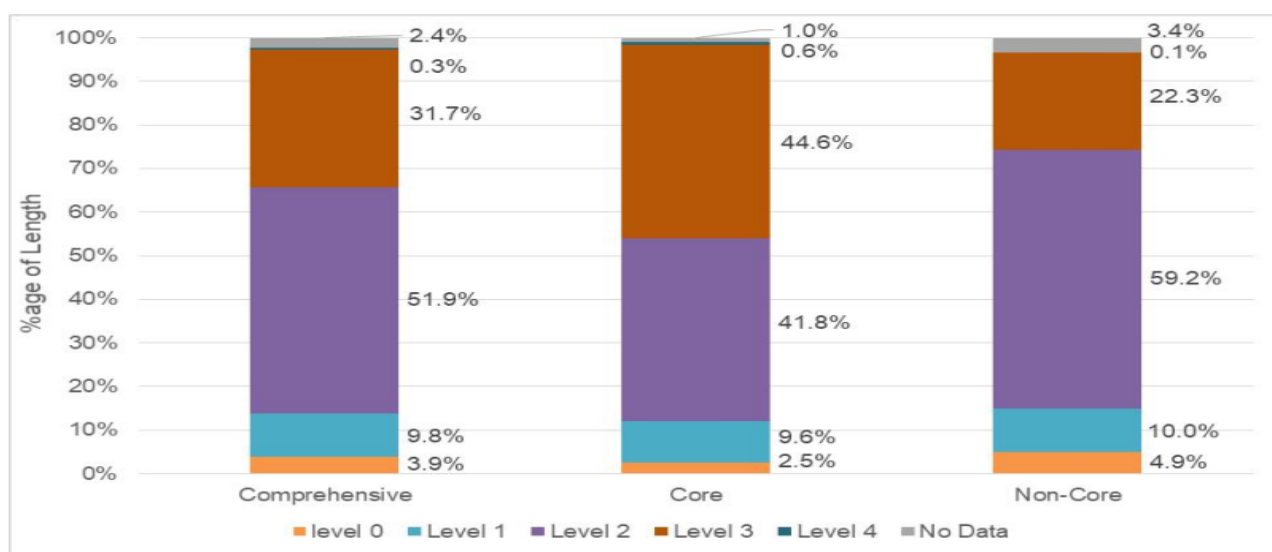


Figure 13: Distribution of ITS on Comprehensive, Core and Non-Core Networks

Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo‘ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo‘l urilmadi.

5.1.5-rasm. Yo‘laklarining intellektual transport tizimlari turlari bo‘yicha nisbati foizlarda

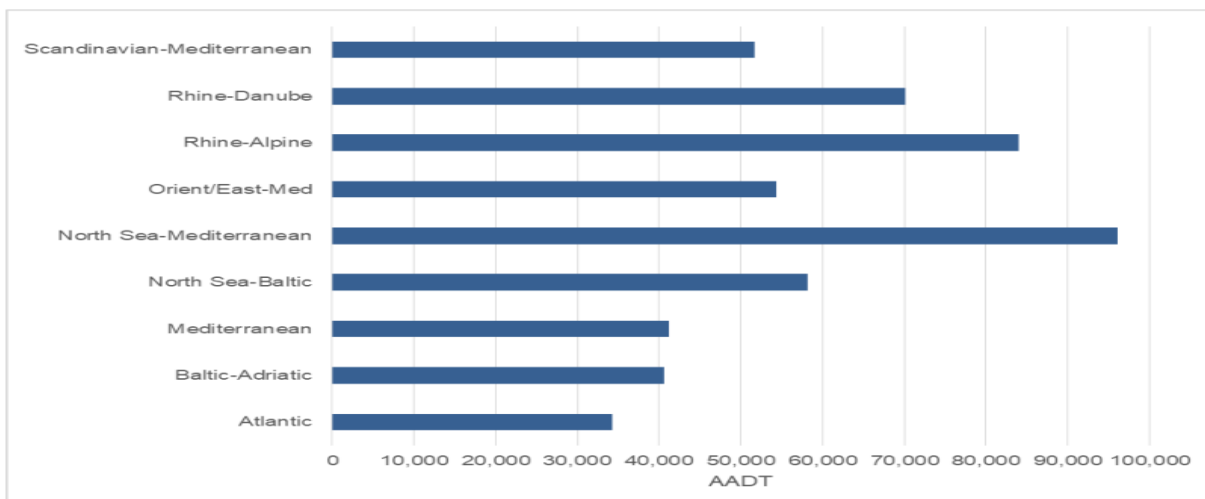
5.1.3-jadval

**Yo‘laklarining intellektual transport tizimlari turlari bo‘yicha nisbati
(mamlakatlar kesimida foizlarda)**

Country	Total length (km)	Level 0	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	No data
Austria	1,740	0.0%	83.6%	0.0%	15.0%	1.4%	0.0%
Belgium (Flanders)	948	0.0%	0.0%	34.3%	65.7%	0.0%	0.0%
Denmark	1,560	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Estonia	1,350	0.0%	0.0%	99.0%	1.0%	0.0%	0.0%
Finland	5,205	0.0%	0.0%	82.9%	17.1%	0.0%	0.0%
Germany	10,713	0.0%	0.0%	49.5%	50.5%	0.0%	0.0%
Hungary	1,474	3.5%	6.3%	69.2%	11.3%	9.8%	0.0%
Iceland	1,805	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
Ireland	2,163	84.3%	7.5%	8.1%	0.0%	0.0%	0.0%
Italy	3,016	0.0%	44.5%	4.5%	0.0%	0.0%	51.0%
Lithuania	1,652	0.0%	0.0%	89.6%	10.4%	0.0%	0.0%
Luxembourg	90	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
Malta	114	0.0%	4.6%	0.0%	74.6%	0.0%	20.7%
Netherlands	1,886	0.0%	7.7%	6.6%	85.6%	0.0%	0.0%
Norway	4,793	0.0%	0.0%	32.1%	67.4%	0.5%	0.0%
Poland	7,501	11.8%	43.8%	44.4%	0.0%	0.0%	0.0%
Slovenia	599	0.0%	0.0%	47.9%	52.1%	0.0%	0.0%
Spain	12,255	0.0%	4.1%	47.6%	47.7%	0.0%	0.5%
Sweden	6,417	0.0%	0.0%	92.4%	7.6%	0.0%	0.0%
Switzerland	1,325	0.0%	0.0%	5.5%	94.5%	0.0%	0.0%
UK	4,441	0.1%	0.0%	51.3%	48.6%	0.0%	0.0%
Total	71,046	3.9%	9.8%	51.9%	31.7%	0.3%	2.4%

***Izoh:** Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo‘ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo‘l urilmadi.*

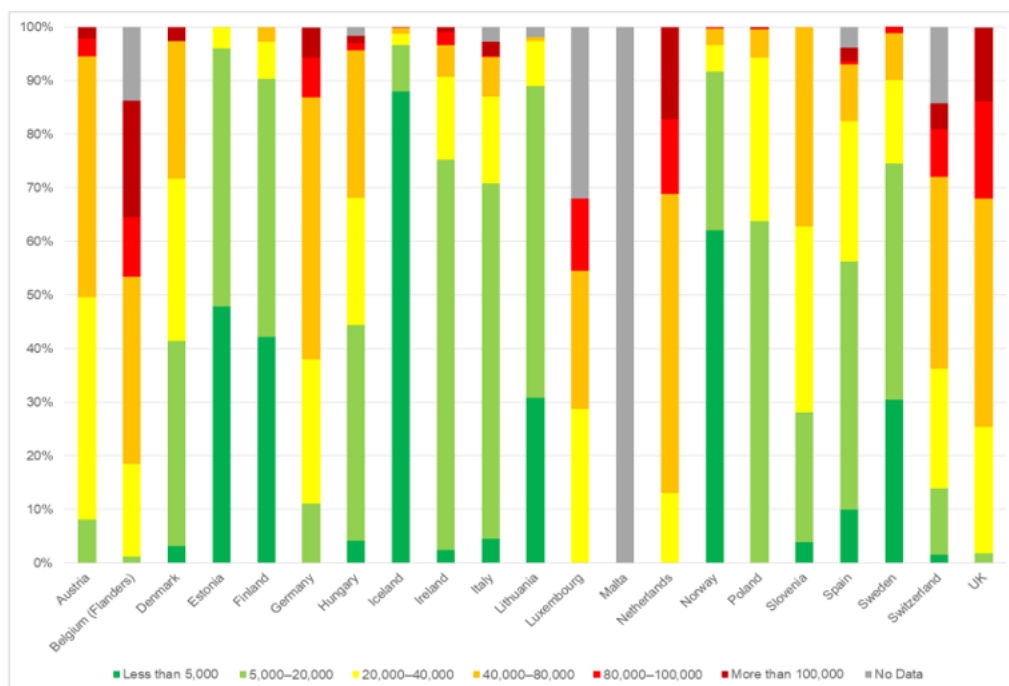
Yuk mashinalari haydovchilari uchun qulayliklarga ega dam olish joylari. Bu 2019 yil hisobotida kiritilgan yangi ko‘rsatkich bo‘lib, tarmoqdagi yuk mashinalari va tijorat transport vositalarini to‘xtashga ruxsat berilgan va muayyan ob’ektlar bilan ta’minlangan dam olish joylarining chastotasini qayd etadi. Umuman olganda, har 100 km da yuk mashinalari haydovchilari uchun qulayliklarga ega o‘rtacha 2,5 ta dam olish bekati mavjud. Asosiy tarmoqda chastota 100 km uchun 4,0 ga oshadi, 100 km uchun 1,5 dan sal ko‘proq.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.1.6-rasm. Asosiy tarmoq koridorlarida o'rtacha kunlik trafik oqimi

Bu ko'rsatkich Yillik o'rtacha kunlik trafik (AADT) sifatida ifodalangan uchastkani kesib o'tadigan kuniga o'rtacha transport vositalarini ko'rsatadi. Yo'llarning ishlashini yaxshiroq tushunish uchun transport hajmining qiymatlari guruhlariga guruhlangan.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.1.7-rasm. Har bir ishtirokchi mamlakat uchun Traffic Flow diapazonlari bo'yicha tarmoq uzunligi taqsimoti

5.1.7-rasmda har bir ishtirokchi mamlakat uchun Traffic Flow diapazonlari bo'yicha tarmoq uzunligi taqsimoti ko'rsatilgan. Bu shuni ko'rsatadiki, eng ko'p trafikni tashuvchi mamlakatlar Belgiya (Flandriya), Niderlandiya va Buyuk Britaniyadir, mos ravishda tarmoqning 21,7%, 17,2% va 13,8% AADT kuniga 100 000 dan ortiq avtomobilni tashkil qilmoqda.

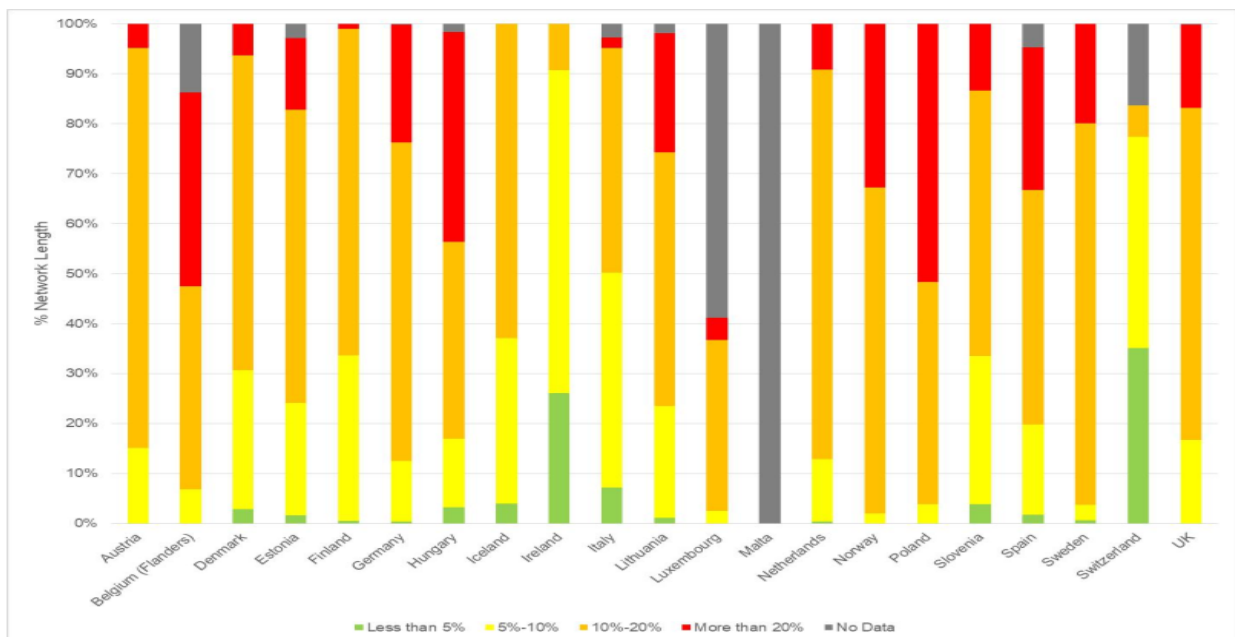
Aksincha, trafik eng kam bo'lgan mamlakatlar Islandiya, Norvegiya, Estoniya va Finlyandiya bo'lib, ularning har birida tarmoqning 40% dan ortig'i kuniga 5000 dan kam avtomobilni tashiydi. 5.1.6-rasmda butun TEN-T tarmog'ida Traffic Flow taqsimoti ko'rsatilgan. Bu shuni ko'rsatadiki, tarmoqning aksariyat qismi (52%) kuniga 20 000 dan kam avtotransportni tashiydi va tarmoqning 20,5 foizi kuniga 20 000 dan 40 000 gacha transport vositalarini tashiydi. Tarmoqning 19,4 foizi kuniga 40 000 dan 80 000 gacha transport vositalarini tashiydi va atigi 6,7 foizi kuniga 80 000 dan ortiq transport vositalarini tashiydi.

Og'ir yuk transport vositalarining nisbati

5.1.8-rasmda har bir ishtirokchi davlatda TEN-T bo'yicha og'ir yuk tashuvchi avtomashinalar (HGV) dan iborat transport ulushi ko'rsatilgan.

Bu shuni ko'rsatadiki, TEN-T bo'yicha HGVlarning eng yuqori ulushi bo'lgan mamlakatlar Polsha, Vengriya, Belgiya (Flandriya) va Norvegiya bo'lib, ularning har birida tarmoqning kamida 30 foizida 20% dan ortiq HGV mavjud.

Aksincha, TEN-T tarmog'ida HGVlarning eng past ulushi bo'lgan mamlakatlar Irlandiya, Shveytsariya va Italiya bo'lib, ularda HGVlar tarmoqning kamida 50% trafikning 10% dan kamini tashkil qiladi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.1.8-rasm. Yo'laklarda yuk avtomobillari tirbandligi davlatlar bo'yicha

Bu CEDR 2011-yildan buyon TEN-T yo'llar tarmog'ining ishlashi bo'yicha e'lon qiladigan oltinchi ikki yillik hisobotdir. 2019-yilgi hisobot CEDRning 28 a'zosidan 21 tasi ma'lumotlarini o'z ichiga oladi va TEN-T (Yo'llar) bo'ylab 71 000 km dan ortiq masofani qamrab oladi. Hisobotning 2-bo'limida TEN-T (Yo'llar) tarmog'ining umumiy xususiyatlari to'g'risidagi ma'lumotlar mavjud. TEN-T ko'rsatmalariga muvofiq, bu keng qamrovli tarmoqning 61% va asosiy tarmoqning 85% avtomobil yo'llarini va tarmoqning 91% qishloq joylarini tashkil etishini ko'rsatadi. Tarmoq sig'imi nuqtai nazaridan, umuman tarmoqning 77 foizi ikkitadan ortiq yo'lakli, Yadro tarmog'ining 94 foizi ikki va olti qatorli, 6 foizi esa oltidan ortiq qatorli. Imkoniyatlarni tarmoqning 31% ga oshirish rejalashtirilgan, bir mamlakatdan tashqari barcha mamlakatlarda quvvatni yaxshilash rejalashtirilgan.

Xuddi shunday, tarmoqning 1,5% dan kamrog'i uzunligi 300 m dan ortiq tunnellarni o'z ichiga oladi va yana, ular asosan alp tog'lari va Norvegiyada joylashgan. Hisobot, shuningdek, tarmoqdagi ITS darajasi va etukligiga qaraydi, bu shuni ko'rsatadiki, tarmoqning 52% 2-darajali ITS (ya'ni, trafik axborot tizimlari)

va deyarli 32% 3-darajali (ya'ni faol boshqariladi), tarmoqning 4% dan kamrog'ida esa umuman ITS yo'q.

Hozirgi vaqtda 0,5% dan kamrog'i 4-darajali (ya'ni kooperativ ITS) ga ega, ammo kelajakda ulangan avtonom transport vositalarining (CAV) davom etishi bilan bu nisbat ortishi kerak. Hisobotda birinchi marta foydalanuvchilarga taqdim etilayotgan xizmatlar va imkoniyatlar ko'rib chiqiladi. Bunga yuk mashinalari haydovchilari uchun qulayliklarga ega dam olish joylari va turli turdagi yoqilg'i quyish yoki zaryadlash moslamalari kiradi. Garchi ushbu ko'rsatkichlarning ta'rifini takomillashtirish uchun qo'shimcha ish olib borish zarur bo'lsa-da, ular butun tarmoq bo'yicha har 100 km uchun yuk mashinalari haydovchilari uchun qulayliklarga ega o'rtacha 2,5 ta dam olish joylari mavjudligini va bu Yadro tarmog'ida 100 km uchun deyarli 4 tagacha ko'tarilishini ko'rsatadi; ikkala holatda ham yuk mashinalari haydovchilari uchun xavfsiz dam olish joylariga ega bo'lish bo'yicha yo'riqnomadan taxminan har 100 km da oshib ketadi.

Yoqilg'i quyish va zaryadlash vositalarini hisobga oladigan bo'lsak, yana ta'riflar yanada takomillashtirilishi kerak, ammo natijalar Norvegiya elektr transport vositalarini zaryadlash moslamalarining eng katta chastotasiga ega ekanligini ko'rsatadi, bu ko'rsatkich har 100 km uchun 12 dan oshadi, bu esa o'rtacha 3,5 ni tashkil etdi. Yoqilg'i quyish moslamalarining chastotasi tarmoq bo'ylab 100 km uchun o'rtacha 6,8 ni tashkil etdi.

5.1.4-jadval

Yo‘laklarning uzunligi va turlari mamlakatlar kesimda

Country	Network Length (km)	No of Sections	Average Section Length (km)	Road Type			
				Motorway		Non-Motorway	
				Length (km)	%	Length (km)	%
Austria	1,740	80	22	1,740	100.0%	0	0.0%
Belgium (Flanders)	948	61	16	820	86.5%	128	13.5%
Denmark	1,560	74	21	1,175	75.3%	385	24.7%
Estonia	1,350	45	30	0	0.0%	1,350	100.0%
Finland	5,205	176	30	812	15.6%	4,394	84.4%
Germany	10,713	363	30	10,350	96.6%	363	3.4%
Hungary	1,474	49	30	1,130	76.6%	344	23.4%
Iceland	1,805	78	23	3	0.2%	1,802	99.8%
Ireland	2,163	58	37	990	45.8%	1,172	54.2%
Italy	3,016	77	39	2,297	76.2%	719	23.8%
Lithuania	1,652	127	13	361	21.9%	1,291	78.1%
Luxembourg	90	28	3	90	100.0%	0	0.0%
Malta	114	47	2	0	0.0%	114	100.0%
Netherlands	1,886	119	16	1,886	100.0%	0	0.0%
Norway	4,793	208	23	678	14.1%	4,115	85.9%
Poland	7,501	113	66	3,752	50.0%	3,749	50.0%
Slovenia	599	52	12	556	92.8%	43	7.2%
Spain	12,255	424	29	10,932	89.2%	1,323	10.8%
Sweden	6,417	119	54	1,913	29.8%	4,504	70.2%
Switzerland	1,325	111	12	1,143	86.3%	182	13.7%
UK	4,441	120	37	2,729	61.5%	1,712	38.5%
TOTAL	71,046	2,529	28	43,357	61.0%	27,690	39.0%

Shimoliy dengiz - O‘rta yer dengizi yo‘lagi kuniga 96 094 transport vositasi bilan eng yuqori o‘rtacha transport oqimiga va Atlantika koridori kuniga 34 199 ta avtomobil bilan eng past ko‘rsatkichga ega. Yo‘laklar uchun o‘rtacha kuniga 58 952 ta avtomobil to‘g‘ri kelmoqda. Shimoliy dengiz-Boltiq yo‘lagida eng ko‘p HGV ulushi (19%), Reyn-Alp yo‘lagida esa eng kichik ulush (12%). Yo‘laklar uchun o‘rtacha ko‘rsatkich 16% HGV ni tashkil qiladi. Halokatli baxtsiz hodisalar ko‘rsatkichini hisobga olsak, Atlantika yo‘lagi eng yuqori ko‘rsatkichga ega (milliard VehKm uchun 5,0), Reyn-Alp yo‘lakchasi esa eng past ko‘rsatkichga ega (1,4 milliard VehKm). Yo‘laklarning o‘rtacha ko‘rsatkichi milliard VehKm uchun 2,6 ni tashkil qiladi.

Trafik oqimi nuqtai nazaridan, butun tarmoqning 54% kuniga 20 000 dan kam avtotransportni va tarmoqning 20,5% kuniga 20 000 dan 40 000 gacha avtomobillarni tashiydi. Tarmoqning 19,4 foizi kuniga 40 000 dan 80 000 gacha transport vositalarini va atigi 6,7 foizi kuniga 80 000 dan ortiq transport vositalarini tashiydi. Eng ko‘p trafikni tashuvchi mamlakatlar Belgiya (Flandriya), Niderlandiya va Buyuk Britaniyadir, bu tarmoqning mos ravishda 21,7%, 17,2% va 13,8% AADT kuniga 100 000 dan ortiq transport vositalariga ega. Aksincha, trafik eng kam

boʻlgan mamlakatlar Islandiya, Norvegiya, Estoniya va Finlyandiya boʻlib, ularning har birida tarmoqning 40% dan ortigʻi kuniga 5000 dan kam avtomobilni tashiydi.

Tarmoqdagi trafik zichligi har bir chiziqdagi oʻrtacha yillik kunlik trafik sifatida ifodalanadi. Bu shuni koʻrsatadiki, butun tarmoqning 55 foizida transport zichligi har bir boʻlakda kuniga 6000 dan kam avtomobilni tashkil qiladi, tarmoqning 38,8 foizi har bir boʻlakda kuniga 6000 dan 18000 gacha transport zichligiga ega, eng yuqori qismida esa. Tarmoqning 3,7 foizi har bir chiziqda kuniga 18 000 dan ortiq avtotransport zichligiga ega. Shu bilan birga, asosiy tarmoqning 59 foizi har bir boʻlakda kuniga 6000 dan ortiq transport zichligiga ega va 5 foizida kuniga 18 000 dan ortiq transport vositalari mavjud. Oʻrtacha trafik zichligi eng yuqori boʻlgan mamlakatlar: Gollandiya, Belgiya (Flandriya), Lyuksemburg va Buyuk Britaniya, har bir tarmoqning 11% dan koʻprogʻi kuniga 18 000 dan ortiq transport vositasini tashiydi. Shu bilan birga, oʻrtacha trafik zichligi eng past boʻlgan mamlakatlar Islandiya, Norvegiya, Finlyandiya va Estoniya boʻlib, ularning har birida tarmoqning 60% dan ortigʻi har bir boʻlakda kuniga oʻrtacha 3000 tadan kam transport zichligiga ega. Barcha oltita hisobot uchun maʼlumotlarni taqdim etgan 15 mamlakat oʻrtasidagi trafik zichligi tendensiyalariga nazar tashlasak, 2011 yildan beri oʻrtacha yillik oʻsish 1% ni tashkil etgan holda barqaror oʻsish kuzatilmoqda.

5.1.6-jadval

Yoʻlaklarda mavjud koʻpriklar mamlakatlar kesimda

Country	Network length with Bridge Data[km]	Length of Bridges [km]					
		All roads	%	Motorway	%	Non- motorway	%
Austria	1,740	104	6.0%	104	6.0%	0	0.0%
Belgium (Flanders)	948	21	2.2%	19	2.0%	2	0.2%
Denmark	811	32	3.9%	28	3.5%	4	0.5%
Estonia	273	2	0.6%	0	0.0%	2	0.6%
Finland	5,205	71	1.4%	30	0.6%	41	0.8%
Germany	10,713	292	2.7%	285	2.7%	6	0.1%
Hungary	1,474	21	1.5%	16	1.1%	6	0.4%
Iceland	1,805	5	0.3%	0	0.0%	5	0.3%
Ireland	2,163	5	0.2%	3	0.1%	2	0.1%
Italy	2,925	200	6.8%	171	5.8%	29	1.0%
Lithuania	1,652	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Luxembourg	90	5	5.7%	5	5.7%	0	0.0%
Malta	64	1	1.3%	0	0.0%	1	1.3%
Netherlands	978	24	2.4%	24	2.4%	0	0.0%
Norway	4,793	104	2.2%	65	1.4%	39	0.8%
Poland	7,501	69	0.9%	56	0.7%	13	0.2%
Slovenia	599	24	4.0%	24	4.0%	0	0.0%
Spain	10,281	225	2.2%	220	2.1%	4	0.0%
Sweden	6,417	53	0.8%	30	0.5%	23	0.4%
Switzerland	1,140	112	9.8%	101	8.9%	11	0.9%
UK	4,423	36	0.8%	29	0.6%	7	0.2%
Total	65,995	1,404	2.1%	1,209	1.8%	195	0.3%

Tarmoqdagi HGVlar sonini hisobga oladigan bo'lsak, 52,2% trafik zichligini ko'rsatadi. Butun tarmoq kuniga 3000 dan kam HGVni tashiydi, 31,1% kuniga 3000 dan 9000 gacha avtomobilni va 14,9% kuniga 9000 dan ortiq HGVni tashiydi. HGV trafigi eng yuqori bo'lgan mamlakatlar Belgiya (Flandriya), Germaniya, Niderlandiya va Buyuk Britaniyadir, ularning har birida tarmoqning 50% dan ortig'i kuniga 9000 dan ortiq HGVni tashiydi. Aksincha, Estoniya, Finlyandiya, Islandiya, Irlandiya va Norvegiya eng kam HGV hajmini tashuvchi mamlakatlardir, ularning har birida tarmoqning 90% dan ortig'i kuniga 3000 dan kam HGVni tashiydi. Barcha oltita hisobot uchun ma'lumotlarni taqdim etgan 15 mamlakat o'rtasida HGV trafigining tendentsiyalariga nazar tashlasak, 2011 yildan buyon o'rtacha yillik pasayish 0,1% ga o'rtacha yillik pasayish bilan HGV trafigining bosqichma-bosqich pasayishini ko'rsatadi.

Avtomobil transporti kilometri TEN-T bo'yicha har yili bosib o'tilgan kilometrni ko'rsatadi. Bu shuni anglatadiki, eng yuqori ko'rsatkichlarga ega mamlakatlar Germaniya (197 milliard VehKm), Buyuk Britaniya va Ispaniya (ikkalasi ham 108 milliard VehKm). Eng past ko'rsatkichlarga ega mamlakatlar Lyuksemburg (1 milliard VehKm), Islandiya (2 milliard VehKm) va Estoniya (3 milliard VehKm) hisoblanadi. Nihoyat, hisobot milliard VehKm uchun yillik o'rtacha baxtsiz hodisalar darajasini ko'rib chiqadi. Bu shuni ko'rsatadiki, butun tarmoqda har bir milliard VehKm uchun o'rtacha 3,6 halokatli baxtsiz hodisalar mavjud. Avtomobil yo'llari bo'yicha o'rtacha ko'rsatkich bir milliard VehKm uchun 2,1 ni tashkil etadi, bu esa avtomobil yo'llari bo'lmaganlarda 6,5 milliard VehKm ga ko'tariladi.

Ayrim mamlakatlar o'rtasida sezilarli tafovutlar mavjud bo'lib, ular avtomobil yo'llari bo'yicha Litvada 5,1 milliard VehKm va Buyuk Britaniyada 0,7 milliard VehKm orasida o'zgarib turadi. Magistral bo'lmagan yo'llarda milliy ko'rsatkichlar Polshada 16,3 milliard VehKm va Shveytsariyada 1,5 milliard VehKm orasida o'zgarib turadi. 2011 yildan beri keng qamrovli tarmoqdagi yillik o'rtacha baxtsiz hodisalar darajasi tendentsiyalariga nazar tashlaydigan bo'lsak,

barcha oltita hisobot uchun ma'lumotlarni taqdim etgan mamlakatlar uchun 2015 yilgacha barcha yo'l turlari bo'yicha o'rtacha yillik baxtsiz hodisalar darajasi har bir milliard VehKm uchun taxminan 6,2 ni tashkil etganini ko'rsatadi, ammo 2015 yildan beri nisbatan barqaror bo'lib, taxminan 3,5 milliard VehKm tashkil etmoqda.

Hisobot shuni ko'rsatadiki, TEN-T (Yevropa va milliy darajadagi yo'llar tarmog'i CEDR a'zolarining ko'pchiligi tomonidan qo'llab-quvvatlanadi.

5.1.7-jadval

Yo'laklardagi intellektual transport tizimi darajalari mamlakatlar kesimda

Country	Total length [km]	Intelligent Transport Systems (ITS)											
		Level 0		Level 1		Level 2		Level 3		Level 4		No data	
		Length [km]	%	Length [km]	%	Length [km]	%	Length [km]	%	Length [km]	%	Length [km]	%
Austria	1,740	0	0.0%	1,454	83.6%		0.0%	261	15.0%	25	1.4%	0	0.0%
Belgium (Flanders)	948	0	0.0%	0	0.0%	325	34.3%	623	65.7%	0	0.0%	0	0.0%
Denmark	1,560	0	0.0%	0	0.0%	1,560	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Estonia	1,350	0	0.0%	0	0.0%	1,336	99.0%	14	1.0%	0	0.0%	0	0.0%
Finland	5,205	0	0.0%	0	0.0%	4,313	82.9%	892	17.1%	0	0.0%	0	0.0%
Germany	10,713	0	0.0%	0	0.0%	5,298	49.5%	5,415	50.5%	0	0.0%	0	0.0%
Hungary	1,474	51	3.5%	92	6.3%	1,019	69.2%	167	11.3%	144	9.8%	0	0.0%
Iceland	1,805	0	0.0%	0	0.0%	1,805	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Ireland	2,163	1,824	84.3%	163	7.5%	176	8.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Italy	3,016	0	0.0%	1,343	44.5%	136	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	1,537	51.0%
Lithuania	1,652	0	0.0%	0	0.0%	1,481	89.6%	171	10.4%	0	0.0%	0	0.0%
Luxembourg	90	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	90	100.0%
Malta	114	0	0.0%	5	4.6%	0	0.0%	85	74.6%	0	0.0%	24	20.7%
Netherlands	1,886	0	0.0%	146	7.7%	125	6.6%	1,615	85.6%	0	0.0%	0	0.0%
Norway	4,793	0	0.0%	0	0.0%	1,539	32.1%	3,229	67.4%	25	0.5%	0	0.0%
Poland	7,501	888	11.8%	3,284	43.8%	3,329	44.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
Slovenia	599	0	0.0%	0	0.0%	287	47.9%	312	52.1%	0	0.0%	0	0.0%
Spain	12,255	5	0.0%	505	4.1%	5,838	47.6%	5,850	47.7%	0	0.0%	57	0.5%
Sweden	6,417	0	0.0%	0	0.0%	5,927	92.4%	490	7.6%	0	0.0%	0	0.0%
Switzerland	1,325	0	0.0%	0	0.0%	73	5.5%	1,252	94.5%	0	0.0%	0	0.0%
UK	4,441	3	0.1%	0	0.0%	2,278	51.3%	2,159	48.6%	0	0.0%	0	0.0%
Total	71,046	2,771	3.9%	6,991	9.8%	36,847	51.9%	22,535	31.7%	194	0.3%	1,707	2.4%

Bundan tashqari, ishlash hisoboti yuk mashinalari haydovchilari uchun xavfsiz dam olish joylari va elektr transport vositalari va muqobil yoqilg'ilarni zaryadlash vositalarining tarqalishini ko'rib chiqadigan yangi ko'rsatkichlar ishlab chiqilishi bilan rivojlanishda davom etmoqda. Boshqa muhim o'zgarishlar qatoriga xavfsizlik, tirbandlik, atrof-muhit, moliya va aktivlar holatini o'z ichiga olgan yangi KPilar orqali alohida milliy yo'l ma'muriyatlari faoliyatini ko'rib chiqadigan yuqori darajadagi umumiy hisobotni rejalashtirilgan joriy etish kiradi. Maqsad shundan iboratki, bu hisobot 2021 TEN-T (Yo'llar) faoliyati to'g'risidagi hisobotni to'ldiradi. 2019 yilgi hisobotda umumiy trafik oqimi nuqtai nazaridan tarmoqqa talab tobora ortib borayotgani, ammo HGVlar soni barqaror yoki hatto kamayib borayotgani ta'kidlangan. Bunga javoban, milliy yo'l ma'muriyatlari o'tkazish

qobiliyatini oshirishni rejalashtirmoqda va transport talabini faol boshqarish uchun ITS yechimlarini joriy qilmoqda. Tarmoqdagi baxtsiz hodisalar darajasi pastligicha qolmoqda va 2015 yildan beri barqarorligicha qolmoqda. COVID-19 pandemiyasi va Brexitning ta'siri kelajakdagi tendensiyalar va ishlash hisobotlariga qanday ta'sir qilishini bilish qiziq hisoblanadi

5.2. Yevropaning to'qqizta asosiy tarmoq koridorlari tavsifi

Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) global savdo-sotiqni rivojlantirish va Yevropa Ittifoqi davlatlari o'rtasidagi integratsiyani kuchaytirishda muhim rol o'ynaydi. TEN-T doirasidagi **to'qqizta asosiy transport koridori** Yevropaning iqtisodiy rivojlanishining asosiy tayanch nuqtalaridan biridir. Ushbu koridorlar multimodal transport tizimiga asoslangan bo'lib, avtomobil, temir yo'l, daryo, dengiz va havo transportini birlashtiradi. Ular Yevropaning shimoliy, janubiy, g'arbiy va sharqiy qismlarini samarali bog'lab, transport jarayonlarini tezlashtirish va logistika xarajatlarini kamaytirishga xizmat qiladi.

Mazkur koridorlar iqtisodiy jihatdan rivojlangan hududlar bilan iqtisodiyoti rivojlanayotgan mintaqalar o'rtasidagi integratsiyani ta'minlaydi. Ular orqali har yili yuzlab million tonna yuk va millionlab yo'lovchilar tashiladi, bu esa Yevropa transport tizimining qanchalik katta hajmda ishlashini ko'rsatadi. Shu bilan birga, transport koridorlari Yevropaning ekologik maqsadlariga erishishda ham muhim o'rin tutadi, chunki yashil transport texnologiyalari va energiya samaradorlik strategiyalari ushbu koridorlarda faol qo'llanilmoqda.

Yevropaning to'qqizta asosiy transport koridori nafaqat ichki savdoni rivojlantirishda, balki Yevropani global savdo tarmoqlariga ulashda ham katta ahamiyatga ega. Bu koridorlar infratuzilma loyihalari va samarali transport tizimlari yordamida Yevropa Ittifoqining transport strategiyasini amaliyotga tatbiq etishda muhim vosita bo'lib xizmat qilmoqda. Ushbu tizimlarning rivojlanishi Yevropa

davlatlari o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni kuchaytirib, butun mintaqaning raqobatbardoshligini oshirishga yordam beradi.

Shimoliy dengiz–O'rta yer dengizi koridori (North Sea-Mediterranean Corridor). Shimoliy dengiz–O'rta yer dengizi koridori Yevropaning eng muhim transport yo'laklaridan biri bo'lib, Shimoliy dengiz portlarini O'rta yer dengizi portlari bilan bog'laydi. Ushbu koridor Belgiyaning Antverpen porti, Niderlandiyaning Rotterdam porti va Shimoliy Fransiyadan boshlanib, janubga tomon O'rta yer dengizi sohillarida joylashgan portlar, jumladan, Marsel va boshqa Italiyaning janubiy portlariga ulanadi. Koridor multimodal transport tizimiga asoslangan bo'lib, temir yo'l, avtomobil, daryo va dengiz transporti orqali yuk va yo'lovchi tashishni amalga oshiradi.

Shimoliy dengiz–O'rta yer dengizi koridori, ayniqsa, iqtisodiy jihatdan rivojlangan hududlarni bog'laganligi uchun katta strategik ahamiyatga ega. Koridor bo'ylab joylashgan mintaqalar Yevropa Ittifoqining yirik sanoat va savdo markazlarini o'z ichiga oladi. Koridor orqali o'tadigan yillik yuk tashish hajmi millionlab tonnalarni tashkil qiladi. Masalan, 2022-yilda Shimoliy dengiz–O'rta yer dengizi koridori orqali yuk tashish hajmi 280 million tonnadan oshdi, bu esa Yevropa Ittifoqi transport hajmining sezilarli qismini tashkil qiladi.

Transport tizimining samaradorligini oshirish uchun koridor bo'ylab infratuzilma loyihalari amalga oshirilmoqda. Koridor doirasida asosiy e'tibor quyidagilarga qaratilgan:

Temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilish: Yuk tashish jarayonlarini tezlashtirish va yuk sig'imini oshirish maqsadida koridor bo'ylab yuqori tezlikdagi temir yo'l tarmoqlari modernizatsiya qilinmoqda. 2023-yilda temir yo'l transporti orqali yuk tashish hajmi koridor umumiy hajmining 35 foizini tashkil qildi.

Daryo transportini rivojlantirish: Reyn va Mass daryolari bo'ylab yuk tashishni optimallashtirish ishlari olib borilmoqda. Bu esa daryo transporti hajmini oshirib, avtomobil transporti yuklamasini kamaytiradi.

Port infratuzilmasini kengaytirish: Rotterdam, Antverpen va Marsel portlarida yuk tashish quvvatlari kengaytirildi, natijada yillik yuk tashish hajmi oshib, dengiz transportining ulushi 50 foizga yetdi.

Ushbu koridor ekologik barqarorlikni ta'minlashda ham muhim rol o'ynaydi. Koridor bo'ylab transport turlarini birlashtirish orqali chiqindilar hajmini kamaytirish maqsadida "yashil transport" konsepsiyasi joriy qilinmoqda. Masalan, 2022-yilda koridor bo'ylab elektrlashtirilgan temir yo'l liniyalari uzunligi 70 foizdan ortiqni tashkil etdi, bu esa transport jarayonlarida uglerod chiqindilarini kamaytirishga yordam berdi.

Koridor Yevropa Ittifoqining ichki savdo-sotiq jarayonlarini qulaylashtirishda va global savdo bozorlariga kirishda muhim o'rin tutadi. Shimoliy dengiz–O'rta yer dengizi koridori orqali yuk tashish vaqti avtomobil transporti bilan taqqoslaganda 30 foizga qisqaradi, transport xarajatlari esa o'rtacha 20 foizga kamayadi. Shu sababli, koridor orqali o'tadigan eksport va import hajmi yil sayin oshmoqda, bu esa Yevropa iqtisodiyotining barqaror rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda.

Koridorning strategik o'rni, uni infratuzilma loyihalari uchun eng muhim tarmoqlardan biriga aylantiradi. Ushbu koridorning rivojlanishi Yevropa Ittifoqi ichidagi savdoni kuchaytirish, logistika tizimining samaradorligini oshirish va mintaqalararo bog'liqlikni yaxshilash uchun davom ettirilmoqda.

Atlantika koridori (Atlantic Corridor). Atlantika koridori Yevropaning muhim transport tarmoqlaridan biri bo'lib, Atlantika okeani sohillaridagi davlatlarni Yevropa qit'asining ichki mintaqalari bilan bog'laydi. Ushbu koridor Yevropa Ittifoqining ichki savdo va tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlantirishda strategik ahamiyatga ega. Koridorning boshlang'ich nuqtalari Portugaliyaning Lisabon va Portu shaharlaridan boshlanib, Ispaniyaning Madrid va Bilbao shaharlaridan o'tib, Fransiyaning Parij va Strasburg shaharlariga ulanadi. Bu yo'nalish orqali yuklar va yo'lovchilar G'arbiy Yevropa mintaqalaridan Markaziy Yevropaga tez va samarali yetkaziladi.

Atlantika koridori multimodal transport tizimiga asoslangan bo'lib, unda temir yo'l, avtomobil, dengiz va daryo transportlari faol ishlatiladi. Xususan, koridor bo'ylab yuklarning asosiy qismini temir yo'l orqali tashish maqsad qilingan, bu ekologik barqarorlikni ta'minlash va transport xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi. 2022-yil statistik ma'lumotlariga ko'ra, Atlantika koridori bo'ylab yuk tashish hajmi 200 million tonnadan oshgan, bu esa Yevropa Ittifoqining umumiy yuk tashish hajmining sezilarli qismini tashkil qiladi.

Transport koridori bo'ylab infratuzilma modernizatsiya qilinmoqda. Temir yo'l tarmoqlarining uzunligi 8,000 km dan oshib, ularning 70 foizi elektrlashtirilgan, bu esa uglerod chiqindilarini kamaytirish va yashil transportni rivojlantirishga imkon beradi. Shuningdek, avtomobil yo'llari va dengiz portlarida yuk tashish samaradorligini oshirish uchun zamonaviy texnologiyalar joriy etilgan. Koridorning asosiy dengiz portlari, jumladan, Lisabon, Portu, Bilbao va Bordeaux portlari yillik 100 million tonnadan ortiq yukni qayta ishlaydi, bu esa dengiz transportining muhim ulushini ko'rsatadi.

Atlantika koridori nafaqat iqtisodiy ahamiyatga ega, balki ijtimoiy va ekologik jihatdan ham katta foyda keltiradi. Koridor orqali harakatlanayotgan yo'lovchilar soni yiliga 25 milliondan oshadi, bu esa turizm va madaniy aloqalarni rivojlantirishga xizmat qilmoqda. Bundan tashqari, koridor bo'ylab ekologik transport texnologiyalarining joriy qilinishi natijasida uglerod chiqindilari sezilarli darajada kamaymoqda. Masalan, 2023-yilda koridor bo'ylab transportdan chiqadigan uglerod emissiyasi 25 foizga kamaygan, bu Yevropa Ittifoqining yashil iqtisodiyotni rivojlantirish strategiyasiga muvofiq keladi.

Atlantika koridori Yevropa Ittifoqining iqtisodiy integratsiyasini kuchaytirishda va global savdo tarmoqlarida raqobatbardoshligini oshirishda muhim o'rin tutadi. Uning rivojlanishi nafaqat G'arbiy va Markaziy Yevropa o'rtasidagi savdo-sotiqni osonlashtiradi, balki Atlantika okeani orqali xalqaro bozorlar bilan aloqalarni mustahkamlaydi. Shu sababli, Atlantika koridori Yevropaning transport strategiyasida ustuvor yo'nalishlardan biri sifatida qaraladi.

O'rta yer dengizi koridori (Mediterranean Corridor). O'rta yer dengizi koridori Yevropa transport tizimining eng muhim yo'laklaridan biri bo'lib, Ispaniyaning janubiy qirg'oqlaridan boshlanib, Fransiya, Italiya, Sloveniya va Xorvatiyadan o'tib, Venetsiya, Triest va Budapesht kabi yirik shaharlarga ulanadi. Ushbu koridor Yevropaning g'arbiy va sharqiy qismlarini bog'lash bilan birga, O'rta yer dengizi portlarini markaziy va sharqiy Yevropa mintaqalari bilan birlashtiradi. Bu yo'lak savdo, transport va turizmni rivojlantirishda strategik ahamiyatga ega.

Koridor multimodal transport tizimiga asoslangan bo'lib, unda temir yo'l, avtomobil, dengiz va daryo transporti faol ishlatiladi. Temir yo'l transporti koridorning asosiy tarkibiy qismi bo'lib, ekologik barqarorlik va yuk tashish samaradorligini ta'minlaydi. 2022-yil statistik ma'lumotlariga ko'ra, O'rta yer dengizi koridori bo'ylab yuk tashish hajmi 320 million tonnadan oshgan, bu esa koridorning mintaqaviy va xalqaro savdo tarmoqlaridagi muhim o'rnini ko'rsatadi.

Koridorning asosiy infratuzilma tarkibiy qismlari quyidagilarni o'z ichiga oladi:

- **Temir yo'l tarmoqlari.** Koridor bo'ylab temir yo'l tarmoqlarining umumiy uzunligi 10,000 km dan oshadi, va bu tarmoqlarning 80 foizi elektrlashtirilgan. Yuqori tezlikdagi temir yo'llar orqali yo'lovchilar va yuklar sezilarli darajada tez yetkazib beriladi.

- **Avtomobil yo'llari.** Koridor bo'ylab avtomobil yo'llari yaxshi rivojlangan bo'lib, yuk va yo'lovchi transporti uchun keng imkoniyatlar yaratadi.

- **Dengiz portlari.** Barselona, Marsel va Genoa kabi yirik portlar yillik 150 million tonnadan ortiq yukni qayta ishlaydi.

- **Daryo transporti.** Po va Rona kabi daryolar bo'ylab yuk tashish hajmi yiliga taxminan 20 million tonnani tashkil qiladi.

Koridorning iqtisodiy ahamiyati nafaqat mintaqaviy savdo hajmini oshirishda, balki Yevropa Ittifoqining tashqi savdo tarmoqlarini qo'llab-quvvatlashda ham katta. Koridor orqali o'tadigan eksport va import hajmi yil sayin

ortib bormoqda. 2023-yilda eksport qilinadigan mahsulotlarning 45 foizi va import qilinadigan mahsulotlarning 40 foizi ushbu yo‘lak orqali tashildi.

Koridor doirasida ekologik transport texnologiyalari joriy etilgan. 2022-yilda transport sektori bo‘yicha uglerod chiqindilarining 30 foizi kamaytirildi, bu esa Yevropa Ittifoqining yashil iqtisodiyotga o‘tish strategiyasiga muvofiq keladi.

O‘rta yer dengizi koridori iqtisodiy, ekologik va transport jihatidan katta ahamiyatga ega bo‘lib, mintaqadagi davlatlarning o‘zaro integratsiyasini kuchaytiradi. Bu yo‘lakning rivojlanishi Yevropa Ittifoqining ichki transport tizimini mustahkamlash va xalqaro savdo tarmoqlarini qo‘llab-quvvatlash uchun muhim bo‘lib qolmoqda.

Sharqiy–G‘arbiy koridor (Orient/East-Med Corridor). Sharqiy–G‘arbiy koridor Yevropaning sharqiy va janubiy hududlarini bog‘lovchi asosiy transport yo‘laklaridan biridir. Bu koridor Germaniyadan boshlanib, Chexiya, Slovakiya, Vengriya, Bolgariya, Ruminiya va Gretsiya orqali O‘rta yer dengizining sharqiy qismigacha davom etadi. Koridorning asosiy maqsadi sharqiy Yevropa davlatlarini Yevropa Ittifoqining markaziy va janubiy qismlari bilan bog‘lashdir. Koridor bo‘ylab yuk tashish hajmi 2022-yilda 280 million tonna dan oshgan bo‘lib, yo‘lovchi tashish hajmi esa 35 million kishidan ortiqni tashkil etdi. Ushbu koridor temir yo‘l transportiga katta e‘tibor berib, yo‘llarning 65 foizi elektrlashtirilgan. Dengiz portlari orqali yiliga 90 million tonna yuk qayta ishlanadi.

Baltika–Adriatik koridori (Baltic-Adriatic Corridor). Baltika–Adriatik koridori Yevropaning shimoliy va janubiy qismlarini bog‘lovchi muhim transport tarmog‘i bo‘lib, Polsha, Chexiya, Slovakiya, Avstriya va Italiya orqali o‘tadi. Bu koridor orqali Baltika dengizi portlari, jumladan, Gdansk va Gdynia portlari, Adriatik dengizi portlari bilan bog‘lanadi. Temir yo‘l va avtomobil yo‘llari transportida ustuvor ahamiyatga ega bo‘lgan koridorda yuk tashish hajmi yiliga 300 million tonna, yo‘lovchi tashish hajmi esa 40 million kishi ni tashkil etadi. Temir yo‘l uzunligi 7,500 km dan oshib, uning 75 foizi elektrlashtirilgan.

Skandinaviya–Oʻrta yer koridori (Scandinavian-Mediterranean Corridor). Skandinaviya–Oʻrta yer koridori Yevropaning shimoliy qismidagi Skandinaviya davlatlarini janubiy hududlardagi Italiya va Malta bogʻlaydi. Bu koridor orqali yuk va yoʻlovchi tashish samaradorligi oshib, Yevropaning iqtisodiy integratsiyasi kuchayadi. Transport yoʻllarining uzunligi 12,000 km boʻlib, bunda temir yoʻl transporti muhim oʻrin tutadi. 2022-yilda koridor boʻylab 350 million tonna yuk tashilgan. Shuningdek, dengiz portlarining yillik yuk qayta ishlash hajmi 200 million tonnani tashkil qiladi.

Reyn–Alp koridori (Rhine-Alpine Corridor). Reyn–Alp koridori Yevropaning eng band transport yoʻllaridan biri boʻlib, Niderlandiyadan boshlanib Germaniya, Shveytsariya va Italiya orqali davom etadi. Ushbu yoʻlak gʻarbiy va janubiy Yevropa orasidagi savdo tarmoqlarining markazi hisoblanadi. Koridor boʻylab yiliga 400 million tonna yuk tashiladi, bu esa Yevropa Ittifoqining eng yirik yuk tashish hajmini koʻrsatadi. Temir yoʻl uzunligi 9,000 km dan oshib, infratuzilma modernizatsiya qilinmoqda.

Reyn–Dunay koridori (Rhine-Danube Corridor). Reyn–Dunay koridori Yevropaning eng muhim daryo transport yoʻlaklaridan biri hisoblanib, gʻarbiy hududlarni markaziy va sharqiy qismlar bilan bogʻlaydi. Koridor Avstriya, Slovakiya, Vengriya, Ruminiya va Bolgariya orqali oʻtib, sharqiy Yevropa bozorlariga kirishni taʼminlaydi. Yillik yuk tashish hajmi 250 million tonna boʻlib, daryo transportining ulushi katta. Temir yoʻl infratuzilmasi esa 8,500 km ni tashkil etadi va bu yoʻllarning 70 foizi elektrlashtirilgan.

Shimoliy dengiz–Baltika koridori (North Sea-Baltic Corridor). Shimoliy dengiz–Baltika koridori Yevropaning shimoliy dengiz portlari bilan Baltika davlatlarini bogʻlaydi. Bu yoʻlak Niderlandiya, Germaniya, Polsha va Boltiqboʻyi davlatlari orqali oʻtadi. Koridorning transport tarmoqlari yuk tashishda katta rol oʻynaydi. 2022-yilda koridor boʻylab yuk tashish hajmi 310 million tonna boʻldi. Temir yoʻl tarmoqlarining uzunligi 10,000 km dan oshib, avtomobil transporti ham faol ishlatilmoqda.

Xulosa qilib aytganda, Yevropaning to‘qqizta asosiy tarmoq koridorlari qit’a bo‘ylab transport tizimini integratsiyalash, yuk va yo‘lovchi tashishni samarali tashkil etish hamda iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi. Ushbu koridorlar multimodal yondashuv asosida avtomobil, temir yo‘l, dengiz va ichki suv transporti imkoniyatlarini uyg‘unlashtirib, Yevropa Ittifoqining barqaror va raqobatbardosh transport tarmog‘ini yaratishga xizmat qilmoqda. Kelajakda ushbu yo‘laklarning yanada modernizatsiya qilinishi transport samaradorligini oshirib, Yevropa iqtisodiyoti va global savdo aloqalarining rivojlanishiga katta hissa qo‘shadi.

5.3. Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklar

Yevropa transport koridorlarini boshqarish va moliyalashtirish xalqaro va mintaqaviy tashkilotlarning muvofiqlashtirilgan hamkorligi asosida amalga oshiriladi. Bugungi kunda ekologik barqarorlik, raqamli transformatsiya va “Yashil kelishuv” tamoyillari asosida transport tarmog‘ini modernizatsiya qilish bo‘yicha islohotlar olib borilmoqda. Ushbu islohotlar yo‘lovchi va yuk tashish tizimining samaradorligini oshirish, uglerod chiqindilarini kamaytirish va Yevropa transport tizimini global logistika tarmog‘i bilan yanada integratsiyalashga qaratilgan.

Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklar Yevropaning transport infratuzilmasi va unga tegishli strategiyalarni amalga oshirishda muhim rol o‘ynaydi. Ular transport tizimining samarali ishlashini ta’minlash, chegara o‘tkazuvchanligini oshirish, ekologik barqarorlikni ta’minlash va iqtisodiy integratsiyani rivojlantirishga xizmat qiladi. Quyida bularning har biri haqida batafsil ma’lumot:

1. TEN-T (Trans-European Transport Network) – Yevropa Ittifoqining transport infratuzilmasini yaxshilashga qaratilgan asosiy tizim. TEN-T dasturi transport koridorlarining rivojlanishi, o‘tkazuvchanlik va integratsiyalashuvini ta’minlaydi.

TEN-Tning asosiy vazifasi - Yevropa bo'ylab asosiy transport yo'laklarini birlashtirish va transchegaraviy hamkorlikni kuchaytirishdir. TEN-T agentligi Yevropa Ittifoqining barcha mamlakatlarida transport tizimlarini birlashtirish va yangi, samarali transport yo'laklarini yaratishda ishtirok etadi.

TEN-T agentligi Yevropa Ittifoqining barcha mamlakatlarida transport tizimlarini birlashtirish va yangi, samarali transport yo'laklarini yaratishda ishtirok etadi. TEN-T (Trans-European Transport Network) bu Yevropa Ittifoqi bo'ylab samarali, barqaror va bog'langan transport tizimini yaratishga qaratilgan strategik infratuzilma loyihasi bo'lib, u avtomobil, temir yo'l, havo va dengiz transporti yo'laklarini o'z ichiga oladi. Ushbu tarmoq Yevropaning iqtisodiy integratsiyasini mustahkamlash, yuk va yo'lovchi tashish jarayonlarini tezlashtirish hamda ekologik toza transport yechimlarini rivojlantirishga xizmat qiladi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

5.3.1-rasm. TEN-T transport koridori

Bu tizimning ahamiyati shundaki, u Yevropaning iqtisodiy o'sishini rag'batlantiradi, tranzitni soddalashtiradi va turli transport turlari orasida yaxshiroq integratsiyani ta'minlaydi.



2. European Investment Bank (EIB) –

Yevropaning asosiy moliya instituti bo'lib, u Yevropa Ittifoqi transport loyihalarini moliyalashtirishda muhim rol o'ynaydi. EIB nafaqat Yevropa ichida, balki uning tashqarisida ham transport va infratuzilma

loyihalarini amalga oshirishda yordam beradi. EIB transport koridorlarini yaratish, yo'llar, temir yo'llar, aeroportlar va portlar qurilishiga kreditlar taqdim etadi. Unga Yevropa Ittifoqining ijtimoiy va iqtisodiy siyosatlarini qo'llab-quvvatlash maqsadida uzoq muddatli investitsiyalarni amalga oshirish majburiyati yuklatilgan. EIBning ahamiyati transport infratuzilmasining samarali rivojlanishini ta'minlash, ekologik jihatdan barqaror va innovatsion transport tizimlarini moliyalashtirishga yordam berishdir.



3. European Bank for Reconstruction and

Development (EBRD) – Bu bank Sharqiy Yevropa, Markaziy Osiyo va boshqa rivojlanayotgan mintaqalarda transport va

infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda faol ishtirok etadi. EBRD transport tizimlarini rivojlantirish, tranzit yo'laklarini yaratish, yangi texnologiyalarni joriy etish va atrof-muhitni muhofaza qilish uchun kerakli moliyaviy resurslarni taqdim etadi. Yevropaning o'zidagi va uning tashqarisidagi mamlakatlar uchun, xususan, rivojlanayotgan iqtisodiyotlar uchun bu bank muhim investitsiya manbaidir. EBRDning ahamiyati shundaki, u rivojlanayotgan mamlakatlarda transport va infratuzilma tizimlarini yangilash, yangi investitsiya imkoniyatlarini yaratish va ekologik jihatdan barqaror yechimlarni taklif qilishda muhim rol o'ynaydi.

Ushbu agentliklarning birgalikdagi ishlashlari Yevropa transport tizimining integratsiyasini va samaradorligini ta'minlaydi. Ular nafaqat iqtisodiy barqarorlikni, balki ekologik xavfsizlikni ham bir vaqtning o'zida qo'llab-quvvatlashga xizmat qiladi. Yevropadagi transport koridorlari va ularni moliyalashtirishda bu agentliklarning roli, shuningdek, Yevropaning global savdo va logistika sohasidagi strategik ahamiyatini oshiradi.



4. **Trafikstyrelsen**, Daniyaning transport infratuzilmasini ilg'or texnologiyalar va ekologik toza yondashuvlar bilan yangilashga intiladi, shuningdek, Yevropa transport koridorlarida Daniyaning rolini mustahkamlashga xizmat qiladi. Agentlikning faoliyati, Daniyaning transport sektori uchun uzoq muddatli barqarorlik va samaradorlikni ta'minlashga yo'naltirilgan. Trafikstyrelsen, transport tizimlarining rivojlanishida va xavfsizlikni ta'minlashda, nafaqat Daniya ichki siyosatiga, balki Yevropa transport siyosatiga ham hissa qo'shadi.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

5. **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** – Germaniyaning Transport va

raqamli infratuzilma vazirligi bo'lib, davlatning transport tizimlarini boshqarish, rivojlantirish va raqamli infratuzilmani modernizatsiya qilishga mas'uldir. BMVI, Germaniyaning transport sohasidagi siyosatini shakllantiradi va amalga oshiradi, shuningdek, Yevropa transport tarmog'idagi integratsiyani ta'minlashga hissa qo'shadi. Vazirlik, barcha turdagi transport infratuzilmasini – avtomobil yo'llari, temiryo'llar, havo va dengiz transportini o'z ichiga olgan tizimlarni boshqaradi.

BMVIning asosiy vazifalari:

- **transport siyosatlarini ishlab chiqish va amalga oshirish:** BMVI, Germaniyaning transport sohasidagi strategiyalarini ishlab chiqadi, jumladan, avtomobil yo'llari va temiryo'llarni modernizatsiya qilish, shuningdek, ekologik

toza va barqaror transport tizimlarini rivojlantirishga qaratilgan siyosatlarni amalga oshiradi.

- **infratuzilmani boshqarish:** Vazirlik, Germaniyaning transport infratuzilmasini ta'minlash va rivojlantirish uchun mas'uldir. Bu yerda, temiryo'l tarmoqlari, avtomobil yo'llari, aeroportlar va portlarni modernizatsiya qilishda davlat mablag'larini ajratadi.

- **raqamli infratuzilma va innovatsiyalar:** BMVI raqamli transport tizimlari, shu jumladan, aqlli transport tarmoqlarini yaratishga qaratilgan tashabbuslarni ilgari suradi. Ular, raqamli texnologiyalar yordamida transportning samaradorligini oshirishga va ekologik barqarorlikni ta'minlashga intiladi.

- **Yevropa transport siyosatiga hissa qo'shish:** BMVI, Yevropa Ittifoqining transport siyosatiga faol ishtirok etadi. Germaniyaning transport tizimlari, TEN-T (Trans-European Transport Network) dasturi doirasida modernizatsiya qilinadi va transchegaraviy transport koridorlarini rivojlantirishda ishtirok etadi.

- **Xavfsizlik va tartibni ta'minlash:** Germaniyada transport xavfsizligini ta'minlash uchun BMVI ko'plab normativ hujjatlar ishlab chiqadi, shuningdek, barcha transport turlarida xavfsizlikni oshirishga qaratilgan chora-tadbirlarni amalga oshiradi.

BMVI Germaniyaning transport sohasidagi boshqaruvni markazlashtiradi va Yevropa transport tizimida Germaniyaning yetakchi o'rni va roligini ta'minlashga xizmat qiladi. Bu vazirlik, nafaqat Germaniyada, balki Yevropa miqyosida ham transport sektorining kelajagini shakllantiradi.



6. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Italiya Respublikasi transport va infratuzilma sohasini boshqaruvchi asosiy davlat organidir. Ushbu vazirlik, Italiyada transport tarmoqlarining samarali ishlashini ta'minlash, infratuzilmani rivojlantirish, va transport siyosatini ishlabv

chiqish hamda amalga oshirishga mas'uldir. Vazirlik, avtomobil, temiryo'l, havo va dengiz transporti tarmoqlarining integratsiyasini qo'llab-quvvatlaydi va barcha transport yo'nalishlari uchun strategiyalarni yaratadi.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti asosiy vazifalari:

- **transport siyosatini ishlab chiqish va amalga oshirish:** Vazirlik, Italiya transport sohasidagi siyosatni shakllantirish va bu siyosatni amalga oshirishni ta'minlaydi. Bu, avtomobil yo'llari, temiryo'llar, havo yo'llari va dengiz transportining barqaror va samarali ishlashini o'z ichiga oladi.

- **infratuzilma rivojlanishi va boshqaruvi:** Vazirlik, Italiya infratuzilmasining rivojlanishini va modernizatsiyasini ta'minlash uchun davlat mablag'larini taqsimlaydi. Bu, yangi avtomobil yo'llari qurilishi, temiryo'llar tarmog'ining yangilanishi va aeroportlar bilan bog'liq loyihalarni moliyalashtirishni o'z ichiga oladi.

- **xavfsizlikni ta'minlash:** Transport tizimlarida xavfsizlikni oshirish uchun Italiya hukumatining qonunlari va standartlariga amal qilish, transportda xavfsizligi bilan bog'liq chora-tadbirlarni amalga oshirish.

- **Barqaror transport va ekologik infrastrukturani rivojlantirish:** Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ekologik toza transport tizimlarini rivojlantirishga katta e'tibor beradi. U transport tizimlarida karbon chiqindilarini kamaytirish va barqaror transport infratuzilmasini yaratishga qaratilgan strategiyalarni ishlab chiqadi.

- **Yevropa transport koridorlarida ishtirok etish:** Italiya, Yevropa Ittifoqining transport siyosatida faol ishtirok etadi va TEN-T (Trans-European Transport Network) dasturi orqali Italiya transport tarmoqlarini integratsiyalash va modernizatsiya qilishga hissa qo'shadi.

- **Moliyalashtirish va investitsiyalar:** Transport va infratuzilma loyihalarini moliyalashtirish uchun davlat mablag'larini taqsimlash, shuningdek, xalqaro va milliy darajada transport loyihalarini qo'llab-quvvatlash.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nafaqat Italiya ichki transport tizimining rivojlanishini ta'minlaydi, balki Yevropa transport tarmoqlarining integratsiyasini mustahkamlashga yordam beradi. Vazirlik, Italiyani Yevropaning transport sohasidagi muhim markazlaridan biriga aylantirishga qaratilgan keng ko'lamli strategiyalarni ishlab chiqadi va amalga oshiradi.

Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklar infratuzilmani rivojlantirish, transport samaradorligini oshirish hamda ekologik barqarorlikni ta'minlashda muhim rol o'ynaydi. Yevropa Ittifoqining TEN-T loyihasi, Yevropa Investitsiya Banki (EIB) va European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) kabi tashkilotlar orqali transport loyihalarini moliyalashtirish va boshqarish tizimli ravishda amalga oshirilmoqda.

Kelajakda ushbu agentliklarning innovatsion texnologiyalar, raqamlashtirish va yashil energiyaga asoslangan strategiyalari Yevropa transport tizimini yanada integratsiyalash va global raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

5.4. Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muammolar

Dunyodagi global o'zgarishlar tufayli, Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga bir qator muammolar to'sqinlik qilmoqda, jumladan, infratuzilmaning eskirishi, moliyalashtirish yetishmovchiligi va tranzit o'tkazuvchanlik darajasining cheklanganligidir. So'nggi yillarda global iqtisodiy o'zgarishlar, Rossiya-Ukraina mojarosi tufayli yuk tashish yo'nalishlarining qayta shakllanishi va yetkazib berish zanjirlarining uzilishi Yevropa logistika tizimiga jiddiy ta'sir ko'rsatmoqda. Shuningdek, ekologik talablarning kuchayishi va yashil energiyaga o'tish zarurati transport infratuzilmasini modernizatsiya qilishni talab qilmoqda, bu esa qo'shimcha mablag' va vaqt talab etadigan jarayondir.

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muammolar bir necha turli faktorlarga bog'liq bo'lib, ular transport tizimlarining

samarali ishlashini va transchegaraviy hamkorlikni qiyinlashtiradi. Quyidagi asosiy muammolarni ko‘rib chiqish mumkin:

1. Moliyaviy cheklovlar

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishi katta miqdorda moliyaviy resurslarni talab qiladi. Loyiha moliyalashtirishida yuzaga keladigan cheklovlar, ayniqsa, davlat byudjetlarining qashshoqligi va investitsiya taqchilligi, transport infrastrukturasini rivojlanishini sekinlashtirishi mumkin. Shuningdek, moliyaviy bo‘shliqlar va moliyaviy risklar, xususiy va jamoat sektori o‘rtasida hamkorlikni murakkablashtiradi.

2. Siyosiy va normativ muammolar

Turli mamlakatlar o‘rtasidagi siyosiy farqlar, transport siyosatining bir-biriga mos kelmasligi, va normativ muammolar, Yevropa transport koridorlarini boshqarishda va rivojlantirishda to‘sqinlik qiladi. Har bir davlatning o‘ziga xos siyosati va qonunlari, koridorlar bo‘ylab transchegaraviy hamkorlikni qiyinlashtiradi. Bu, ayniqsa, xavfsizlik, ekologik talablar va bo‘linadigan resurslar (masalan, yer va suv manbalari) kabi masalalarda ko‘zga tashlanadi.

3. Texnologik va innovatsion to‘sqinliklar

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishida texnologik infrastrukturani yangilash va innovatsion texnologiyalarni joriy etish katta rol o‘ynaydi. Ammo ba’zi mamlakatlar hali ham eski infratuzilma va texnologiyalardan foydalanishda davom etmoqda. Bu, transport tizimlarining modernizatsiyasini va ekologik jihatdan toza transport vositalarini ishlab chiqishni sekinlashtiradi.

4. Ekologik cheklovlar va barqarorlik masalalari

Yevropa Ittifoqi ekologik barqarorlikka katta ahamiyat beradi va bu, transport koridorlarining rivojlanishiga ta’sir qiluvchi muhim omil hisoblanadi. Karbon chiqindilarini kamaytirish, ekologik toza transport tarmoqlarini yaratish va atrof-muhitni himoya qilish talablariga rioya qilishda qiyinchiliklar yuzaga keladi. Bu holatlar, ayniqsa, yangi loyihalar va eski infratuzilmani modernizatsiya qilish jarayonida muhim to‘siqlarni keltirib chiqaradi.

5. Infratuzilma va yer resurslari bilan bog‘liq muammolar

Yevropa transport koridorlarini rivojlantirish uchun ko‘plab yangi infrastrukturani qurish va eski infratuzilmani yangilash zarur. Ammo bu, o‘z navbatida, yer resurslari bilan bog‘liq muammolarni keltirib chiqarishi mumkin. Yangi yo‘llar, temiryo‘llar, portlar va aeroportlar qurilishi uchun zarur yer maydonlarini ajratish, aholi punktlarida amalga oshirilishi kerak bo‘lgan loyihalar bilan bog‘liq ijtimoiy qarshiliklarni keltirib chiqarishi mumkin.

6. Tashish va transport tizimlarining notekis rivojlanishi

Yevropa transport tarmoqlari o‘rtasida notekis rivojlanish mavjud. Ba’zi koridorlar va davlatlar juda ilg‘or va samarali tizimlar bilan ta’minlangan, boshqalarida esa transport infratuzilmasi hali rivojlanmagan. Bu notekislik, transport tizimlarining integratsiyasini sekinlashtiradi va bir mamlakatdan boshqasiga o‘tishdagi logistika muammolarini keltirib chiqaradi.

7. Transchegaraviy va milliy koordinatsiyaning yetishmasligi

Yevropa transport koridorlari ko‘pincha bir nechta mamlakatlarni o‘z ichiga oladi, shuning uchun transchegaraviy koordinatsiya zarur. Ammo, ba’zi holatlarda, davlatlar o‘rtasida transport strategiyalarini muvofiqlashtirishda muammolar mavjud. Mamlakatlar o‘rtasidagi transchegaraviy to‘siqlar, misol uchun, chegara tekshiruvlari, bojxona tartiblari va transport qoidalaridagi farqlar, koridorlar bo‘ylab samarali va tezkor harakatni qiyinlashtiradi.

8. O‘zgartirilgan transport ehtiyojlari

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to‘sqinlik qiladigan yana bir muammo, o‘zgartirilgan transport ehtiyojlaridir. Pandemiya va global iqtisodiy o‘zgarishlar, transport tizimlariga bo‘lgan talabni sezilarli darajada o‘zgartirdi. Elektron tijoratning o‘sishi, yangi transport turlariga ehtiyojning ortishi va transportning raqamli transformatsiyasi, an’anaviy transport tizimlarining moslashishiga to‘sqinlik qilishi mumkin.

9. Kuchli raqobat va notekis raqamli infratuzilma

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishida raqamli texnologiyalar muhim ahamiyatga ega bo'lsa-da, ba'zi mamlakatlarda raqamli infratuzilmaning zaifligi yoki unga kirish imkoni cheklangan. Bundan tashqari, transport sektori bo'yicha kuchli raqobat ham mavjud, bu yangi transport tarmoqlarini rivojlantirishga to'sqinlik qilishi mumkin.

Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to'sqinlik qiluvchi muammolarni hal qilish uchun mamlakatlar o'rtasidagi hamkorlikni kuchaytirish, moliyaviy resurslarni ko'paytirish, innovatsion texnologiyalarni joriy etish va transport siyosatlarini yagona tizimda ishlab chiqish zarur hisoblanadi.

Asosiy tushunchalar

Trans-Yevropa transport tarmog'i (TEN-T) – Yevropa Ittifoqi bo'ylab avtomobil, temir yo'l, havo va dengiz transportini birlashtiruvchi yirik infratuzilma loyihasi bo'lib, iqtisodiy integratsiya va logistika samaradorligini oshirishga qaratilgan.

Intellectual transport tizimlari (ITT) – transport va yo'l harakati xavfsizligini oshirish, trafik oqimini samarali boshqarish hamda ekologik barqarorlikni ta'minlash uchun axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini qo'llaydigan tizimlar majmuasi.

Traffic Flow diapazonlari – yo'l harakati zichligini, transport vositalari harakatining silliqqligini va umumiy trafik samaradorligini baholashga yordam beruvchi parametrlar majmuasi.

Monitoring tizimi – yo'l harakati, transport vositalari harakati va infratuzilma holatini real vaqt rejimida kuzatib borish va tahlil qilish uchun mo'ljallangan texnologik tizim.

Yo'l harakati ma'lumotlari tizimi – yo'llardagi harakat, tirbandliklar, ob-havo sharoiti va transport vositalari harakati haqida real vaqt rejimida ma'lumot taqdim etuvchi tizim.

Yo‘l harakati boshqaruvi tizimi – yo‘l harakatining xavfsizligi va samaradorligini oshirish maqsadida transport oqimini tartibga solish va boshqarish uchun mo‘ljallangan avtomatlashtirilgan tizim.

Kooperativ ITT – transport vositalari, yo‘l infratuzilmasi va axborot tizimlari o‘rtasida real vaqt rejimida ma’lumot almashinuvini ta’minlovchi innovatsion transport texnologiyalari majmuasi.

Transchegaraviy va milliy koordinatsiya – turli mamlakatlar o‘rtasidagi transport siyosatini muvofiqlashtirish, xalqaro yo‘nalishlarni samarali boshqarish va transport oqimlarini optimallashtirishga qaratilgan chora-tadbirlar tizimi.

Nazorat savollari:

1. Trans-Yevropa transport tarmog‘i (TEN-T) haqida umumiy tushunchangizni gapirib bering.
2. Yevropa transport koridorlari nechta? Nomlarini aytib bering.
3. Yevropa transport koridorlarining qanday turlari mavjud?
4. Intellektual transport tizimlarining muhimligi qmday?
5. Yevropa transport tizimining samaradorligini oshirish uchun koridor bo‘ylab qanday infratuzilma loyihalari amalga oshirilmoqda?
6. Yevropa transport koridorlarini boshqaruvchi va moliyalashtiruvchi agentliklardan qaysilarini bilasiz?
7. Yevropa transport koridorlarining rivojlanishiga to‘sqinlik qiluvchi qanday muammolar mavjud?

Case Study

Masala: Yevropa transport koridorlarining rivojlanishi ekologik va texnologik omillarga asoslanib, barqaror va samarali tizimlarni yaratishga qaratilgan. Biroq, ekologik talablarga javob berish va raqamli transformatsiyani amalga oshirishda ba'zi muammolar mavjud.

Topshiriqlar:

1. Yevropa transport tizimlarining ekologik talablariga javob berish uchun qanday choralar ko‘rilmogda?
2. Raqamli transformatsiya va aqlli transport tizimlarining joriy etilishi qanday texnologik to‘sqinliklarni keltirib chiqaradi?
3. Ekologik va texnologik to‘sqinliklarni bartaraf etish uchun qanday yechimlar mavjud?

6-BOB. AMERIKA QIT'ASIDA TRANSPORT KORIDORLARINING TASHKIL ETILISHI VA LOGISTIK YECHIMLARI

- 6.1. Amerika qit'asida transport koridorlari va mintaqaviy integratsiya
- 6.2. Pan-Amerika transport koridori va uning iqtisodiy ahamiyati
- 6.3. Shimoliy Amerika logistik tarmoqlari va transport koridorlari
- 6.4. Janubiy Amerikaning transport infratuzilmasi va savdo yo'laklari

6.1. Amerika qit'asida transport koridorlari va mintaqaviy integratsiya

Amerika qit'asi, o'zining keng geosiyosiy va iqtisodiy imkoniyatlari bilan global savdo va transport aloqalarining muhim markazlaridan biridir. Ushbu qit'a, Shimoliy va Janubiy Amerika mamlakatlari o'rtasidagi transport tizimlari orqali bog'lanadi va bu tarmoqlar o'zaro savdo va iqtisodiy aloqalarning rivojlanishida hal qiluvchi rol o'ynaydi. Transport koridorlari, ya'ni yuk va yo'lovchilarni tashish uchun tashkil etilgan yo'nalishlar, nafaqat geografik aloqalarni kuchaytiradi, balki mintaqaviy integratsiyani ta'minlashda ham muhim omil hisoblanadi.

Amerika qit'asidagi transport tarmoqlari, shuningdek, iqtisodiy o'sishni rag'batlantirish va hududlar o'rtasida samarali savdo almashuvini amalga oshirishda muhim vosita bo'lib, global savdo yo'laklarining rivojlanishiga turtki beradi. Mintaqaviy integratsiya jarayoni, ya'ni transport tarmoqlarining bir-biri bilan uzviy bog'lanishi, davlatlar o'rtasida infratuzilma va savdo imkoniyatlarini yanada kengaytiradi. Ushbu integratsiya orqali mintaqadagi iqtisodiy barqarorlikni ta'minlash va ilg'or logistika tarmoqlarini yaratish mumkin bo'ladi.

Amerika qit'asida transport koridorlari va mintaqaviy integratsiyaning o'sishi, o'z navbatida, yirik global iqtisodiy tarmoqni yaratishda muhim ahamiyatga ega. Shu bilan birga, bu jarayonlar davlatlar o'rtasidagi siyosiy va iqtisodiy munosabatlarni mustahkamlashda ham o'z aksini topadi. Ushbu mavzu, Amerika qit'asidagi transport koridorlarining rivojlanishini, mintaqaviy integratsiyaning iqtisodiy ahamiyatini va transport tizimlarining global savdoga qanday ta'sir ko'rsatishini tahlil etishga imkon beradi.

Amerika qit'asidagi transport koridorlari rivojlanishining asosiy bosqichlari uzoq tarixiy jarayonni o'z ichiga oladi va qit'a iqtisodiyoti, savdosi va mintaqaviy integratsiyasida muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu transport yo'nalishlarining rivojlanishi Amerika qit'asidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash va davlatlar o'rtasidagi savdo va iqtisodiy hamkorlikni yaxshilashda katta rol o'ynaydi.

Amerika qit'asida transport koridorlarining rivojlanishi dastlab geografik joylashuv va yer resurslariga bog'liq bo'lgan holda boshlanib, so'ngra har xil iqtisodiy va siyosiy o'zgarishlar ta'sirida taraqqiy etdi. Rivojlanish bosqichlari asosan quyidagi omillarga asoslangan: yangi savdo yo'llarini yaratish, iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish va transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish. Bu jarayonlar va bosqichlar o'rtasida bog'lanishlar mavjud bo'lib, ular qit'a transport tizimining kompleks ravishda rivojlanishiga yordam bergan.

6.1.1-jadval

Amerika qit'asidagi transport koridorlarining rivojlanish bosqichlari

Bosqich	Vaqt Oraliq'i	Tavsif
1. Dastlabki rivojlanish	19-asr oxiri – 20-asr bosh	Geografik va iqtisodiy sharoitlarga asoslangan transport koridorlari tashkil etildi, transport aloqalarining boshlanishi.
2. Iqtisodiy integratsiya	20-asrning ikkinchi yarmi	Shimoliy Amerika va Janubiy Amerika o'rtasidagi savdo va iqtisodiy aloqalar kuchayadi, transport tarmoqlari bir-biriga bog'lanadi.
3. Global savdo tarmoqlari	1990-2000-yillar	Yirik transport koridorlari (masalan, Pan-Amerika Magistrali) va Panama kanali orqali savdo yo'laklari rivojlanadi.
4. Modernizatsiya va innovatsiyalar	2010-yillar – hozirgi kunda	Yangi texnologiyalarni joriy etish (raqamli tizimlar, aqlli transport), ekologik transport yechimlari va barqaror infratuzilma rivoji.
5. Kelajakda rivojlanish	2025-yildan keyin	Yangi transport koridorlari, avtonom transport tizimlari va mintaqaviy integratsiyaning yangi bosqichlari amalga oshirilishi rejalashtirilgan.

Boshlang'ich bosqichda transport koridorlarining asosiy yo'nalishlari o'zaro bog'liq bo'lmagan holda rivojlangan va savdo-sotiqda cheklangan imkoniyatlar yaratgan. Biroq, vaqt o'tgan sayin, geografik nuqtai nazardan osonroq va tezroq aloqa o'rnatish imkoniyatlari kashf etildi, bu esa transport yo'llarining ko'payishiga

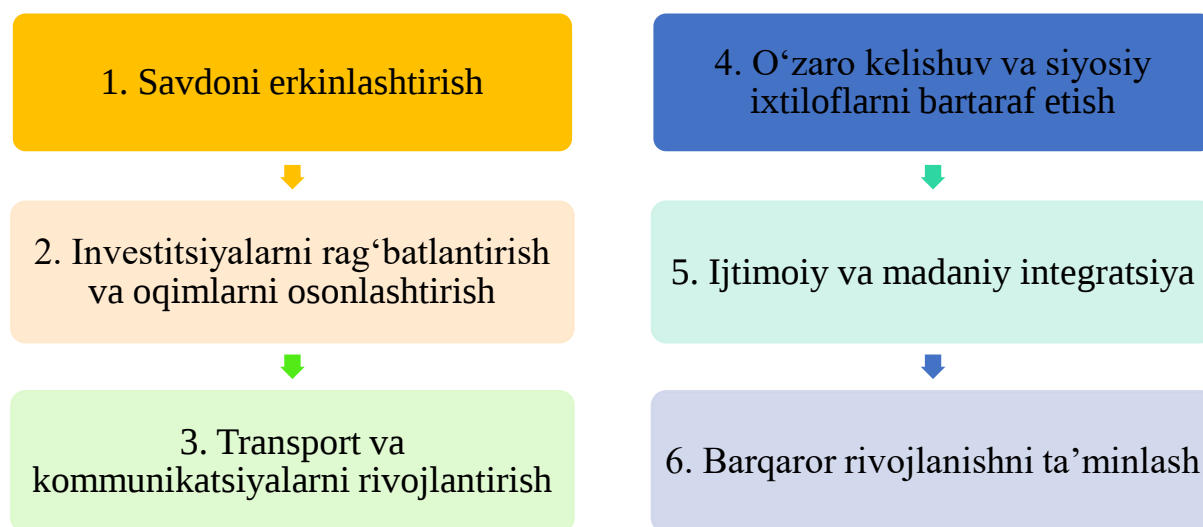
turtki bo'ldi. 20-asrning ikkinchi yarmidan boshlab, transport koridorlarining rivojlanishi global savdo tarmoqlari va mintaqaviy integratsiya jarayonlariga aloqador bo'lib, AQSh, Kanada va Meksika o'rtasida transport aloqalari kuchayib bordi. Ushbu jarayonlar iqtisodiy integratsiya va o'zaro savdo aloqalarini osonlashtirdi.

Amerika qit'asidagi transport koridorlari so'nggi yillarda yanada rivojlanib, yangi savdo yo'laklarini, modernizatsiya qilingan temir yo'l va avtomobil yo'llarini, yirik portlar va aeroportlarni yaratishda davom etmoqda. Ayniqsa, **Pan-Amerika Magistrali** va **NAFTA/USMCA transport tizimlari** qit'ada o'zaro savdo va investitsiyalarni oshirishda muhim omil bo'lgan. Bularning barchasi qit'a bo'ylab iqtisodiy aloqalarni kuchaytirish va transport tizimlarining samaradorligini oshirishga yordam bermoqda.

Rivojlanish jarayonining navbatdagi bosqichlarida raqamli texnologiyalar, aqlli transport tizimlari va ekologik barqaror transport yechimlari transport tizimlarining samaradorligini yanada oshirishda yordam beradi. Bunday innovatsiyalar, shuningdek, mintaqaviy integratsiya va savdo aloqalarini rivojlantirishda yangi imkoniyatlar yaratadi. Boshqa tomondan, transport tizimlarining ekologik tozaligi va barqarorligi muhim rol o'ynaydi. Amerika qit'asidagi transport tarmoqlari, yirik logistika markazlari va mintaqaviy transport koridorlari yordamida yanada samarali va ekologik toza savdo tizimlarini yaratish mumkin bo'ladi.

Mintaqaviy integratsiya jarayoni davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy, siyosiy, madaniy va ijtimoiy aloqalarni mustahkamlash va o'zaro hamkorlikni oshirish maqsadida amalga oshiriladi. Bu jarayon, asosan, mamlakatlarning o'zaro savdo, investitsiya oqimlari, texnologiya transferi, transport va infratuzilma aloqalarini osonlashtirishga qaratilgan. Mintaqaviy integratsiyaning asosiy tamoyillari, ularning muvaffaqiyatli amalga oshirilishi va davom ettirilishi uchun zarur bo'lgan qadriyatlar va me'yorlardir.

Birinchi tamoyil – **savdoni erkinlashtirish**. Mintaqaviy integratsiya jarayonining asosiy maqsadlaridan biri bu – savdo to‘siqlarini kamaytirish yoki olib tashlashdir. Bunga erishish uchun davlatlar o‘rtasida bojxona tartib-taomillari, tariflar va kvotalar qisqartiriladi. Boshqacha aytganda, davlatlar o‘rtasida erkin savdo zonalar yaratiladi. Bu o‘z navbatida, barcha a‘zo mamlakatlar uchun resurslar va mahsulotlar savdosining osonlashuvini ta‘minlaydi. Masalan, Yevropa Ittifoqi (YI) yoki Janubiy Amerikaning Mercosur blokida savdoni erkinlashtirish jarayonlari muvaffaqiyatli amalga oshirilgan.



6.1.1-rasm. Mintaqaviy integratsiyaning asosiy tamoyillari

Ikkinchi tamoyil – **investitsiyalarni rag‘batlantirish va oqimlarni osonlashtirish**. Mintaqaviy integratsiya jarayonida investitsiya oqimlari jadal rivojlanadi, chunki davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy chegaralar kamaytiriladi. Shuningdek, birgalikdagi iqtisodiy huquqlar va ulushlarni qo‘llab-quvvatlash orqali investitsiyalarning oson harakati uchun qulay sharoit yaratiladi. O‘zbekistonning Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan bo‘lgan savdo va investitsiya aloqalari, shuningdek, ishlab chiqarish va infratuzilma loyihalari bunday integratsiyaning yaxshi misolidir.

Uchinchi tamoyil – **transport va kommunikatsiyalarni rivojlantirish**. Mintaqaviy integratsiya transport tizimlarining birlashuvini, aloqalar va logistika

tizimlarini yaxshilashni ta'minlaydi. Savdo va investitsiyalarni rag'batlantirish uchun transport tarmoqlari, yuk va yo'lovchilarni o'tkazishning tezligi va samaradorligini oshirish zarurdir. Pan-Amerika magistrali yoki Xitoydan Yevropaga boradigan "Bir kamar, bir yo'l" loyihalari misolida, transport infratuzilmasini yaxshilash orqali mintaqaviy va global aloqalarni kuchaytirish mumkin.

To'rtinchi tamoyil – **o'zaro kelishuv va siyosiy ixtiloflarni bartaraf etish.** Mintaqaviy integratsiya davlatlar o'rtasidagi siyosiy, ijtimoiy va madaniy aloqalarni mustahkamlashga yordam beradi. A'zo mamlakatlar o'rtasida turli siyosiy ixtiloflar va nomutanosibliklarni kamaytirish uchun muayyan kelishuvlar, bitimlar va qo'shma qarorlar qabul qilinadi. Bu jarayon mamlakatlar o'rtasidagi munosabatlarni barqarorlashtiradi va o'zaro ishonchni oshiradi. Yevropa Ittifoqi bu borada eng muvaffaqiyatli integratsiya modellaridan biridir, chunki u iqtisodiy va siyosiy birlikni birlashtirgan.

Beshinchi tamoyil – **ijtimoiy va madaniy integratsiya.** Mintaqaviy integratsiya faqat iqtisodiy jihatdan emas, balki ijtimoiy va madaniy jihatdan ham o'zaro anglashuv va hamkorlikni rivojlantirishni ta'minlaydi. Madaniy aloqalarni rivojlantirish, o'xshash urf-odatlar, tillar va madaniy merosni hurmat qilish orqali mamlakatlar o'rtasida yaxshiroq tushuncha va bir-birini qabul qilishni kuchaytiradi. Masalan, Yevropada Yevropa Ittifoqi a'zolarining ta'lim tizimlarining bir-biriga moslashishi va turli madaniyatlarni qabul qilishga asoslangan integratsiya tizimlari mavjud.

Olti tamoyil – **barqaror rivojlanishni ta'minlash.** Mintaqaviy integratsiyaning yana bir muhim tamoyili – bu ekologik, iqtisodiy va ijtimoiy barqarorlikni ta'minlashdir. Mintaqaviy integratsiya jarayonida mamlakatlar ekologik toza texnologiyalarni rivojlantirish, barqaror energiya resurslarini boshqarish va ijtimoiy adolatni ta'minlash uchun birgalikda ishlashadi. Bu, shuningdek, iqlim o'zgarishi va atrof-muhitni saqlash kabi global muammolarni hal qilishda mintaqaviy hamkorlikni kuchaytiradi.

Mintaqaviy integratsiyaning asosiy tamoyillari o‘zaro savdoni rivojlantirish, transport va kommunikatsiyalarni yaxshilash, investitsiya oqimlarini rag‘batlantirish, siyosiy kelishuvlarni amalga oshirish va ijtimoiy-madaniy aloqalarni mustahkamlashni o‘z ichiga oladi. Ushbu tamoyillar mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish, global iqtisodiyotga integratsiya qilish va barqaror rivojlanishni ta‘minlashda muhim rol o‘ynaydi. Mintaqaviy integratsiya jarayonlari muvaffaqiyatli amalga oshirilsa, bu iqtisodiy o‘rishni, siyosiy barqarorlikni va ijtimoiy adolatni oshiradi, shuningdek, mamlakatlar o‘rtasida tinchlik va xavfsizlikni saqlashga yordam beradi.

6.2. Pan-Amerika transport koridori va uning iqtisodiy ahamiyati

Amerika qit‘asi rivojlangan va keng transport infratuzilmasiga ega bo‘lib, unda xalqaro ahamiyatga ega yirik transport koridorlari mavjud. Shimoliy Amerikada **Trans-Kanada avtomagistrali, Interstate Highway System (AQSh)** va **Mexiko avtomobil tarmog‘i** mintaqaviy savdo va logistika uchun muhim ahamiyatga ega. Janubiy Amerikada esa **Interoceanic Highway, Bioceanic Corridor** va boshqa yo‘nalishlar qit‘a ichida yuk va yo‘lovchi tashishni ta‘minlaydi. Ushbu koridorlar qit‘adagi asosiy portlar, sanoat hududlari va iqtisodiy markazlarni bog‘lab, xalqaro va ichki savdo hamda mintaqaviy integratsiyani kuchaytiradi.

Pan-Amerika transport koridori Shimoliy va Janubiy Amerika qit‘alarini bog‘lovchi eng yirik va strategik yo‘llardan biri bo‘lib, u iqtisodiy integratsiyani rivojlantirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu yo‘l tizimi qit‘adagi asosiy davlatlarni birlashtirib, savdo, logistika, turizm va investitsiyalar oqimini tezlashtirishga xizmat qiladi. Globalizatsiya va xalqaro iqtisodiy aloqalarning chuqurlashishi fonida transport yo‘llarining rivojlanishi har qanday mamlakat uchun muhim hisoblanadi. Ayniqsa, Amerika qit‘asida ishlab chiqarish va savdoning geografik tarqalishi Pan-Amerika yo‘lining ahamiyatini yanada oshiradi. Mazkur magistral yo‘li butun qit‘ani kesib o‘tuvchi eng uzun avtomobil yo‘llaridan biri bo‘lib, uning umumiy uzunligi 30 000 km ga yaqin.

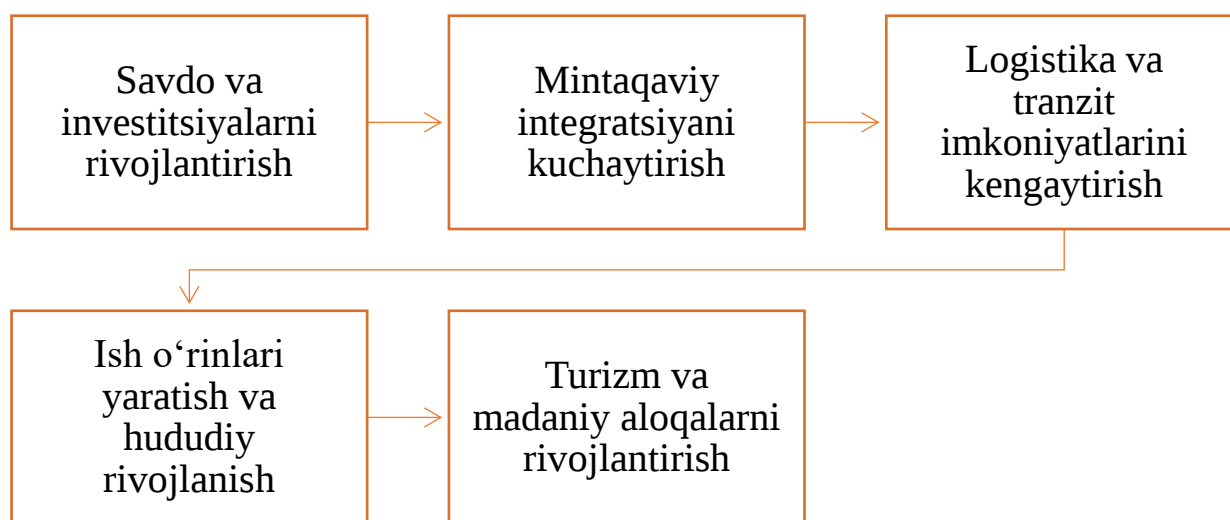


Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

6.1.2-rasm. Pan-Amerika transport koridori⁵⁷

⁵⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Pan-American_Highway#/media/File:PanAmericanHwy.png

Bu yo‘l Kanadaning Alyaska shtatidan boshlanib, Janubiy Amerikaning eng janubiy nuqtasi bo‘lgan Argentinaning Ushuaya shahriga qadar cho‘ziladi. Pan-Amerika magistrali mintaqaviy iqtisodiyotlarning o‘zaro bog‘liqligini ta’minlash bilan birga, xalqaro savdoni rivojlantirish, mintaqaviy integratsiyani kuchaytirish va transport-logistika infratuzilmasini yaxshilashga xizmat qiladi. Ushbu yo‘l yoqasida joylashgan davlatlar va shaharlar uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratilib, kichik va o‘rta biznes subyektlari ham rivojlanishdan manfaatdor bo‘lmoqda. Shu sababli, Pan-Amerika transport koridorining iqtisodiy ahamiyatini chuqur o‘rganish, uning global va mintaqaviy iqtisodiyotga ta’sirini tahlil qilish muhim masalalardan biridir.



6.1.3-rasm. Pan-Amerika transport koridorining iqtisodiy ahamiyati

Savdo va investitsiyalarni rivojlantirish. Pan-Amerika transport koridori qit’adagi savdo va investitsiyalarni rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi. Ushbu yo‘l Shimoliy va Janubiy Amerika mamlakatlarini bog‘lab, transport xarajatlarini kamaytirish, yuk tashish vaqtini qisqartirish va logistika tizimini samarali yo‘lga qo‘yish imkonini beradi. Magistralning mavjudligi qit’adagi asosiy ishlab chiqarish va savdo markazlarini birlashtirib, transchegaraviy iqtisodiy aloqalarni mustahkamlaydi. Misol uchun, AQSh, Kanada va Meksika o‘rtasidagi savdo hajmi

NAFTA (hozirgi USMCA) bitimi doirasida sezilarli darajada oshgan bo'lsa, Pan-Amerika yo'lining mavjudligi ushbu jarayonni yanada tezlashtirdi.

Markaziy va Janubiy Amerika mamlakatlari uchun ushbu yo'l infratuzilmasi o'z mahsulotlarini Shimoliy Amerika bozorlariga yetkazib berishda muhim ahamiyat kasb etadi. Masalan, Kolumbiya, Ekvador va Peruda yetishtiriladigan qahva, mevalar va boshqa qishloq xo'jaligi mahsulotlari ushbu magistral orqali AQSh va Kanada bozorlariga yetkazib beriladi. Shuningdek, Braziliya va Argentina kabi yirik sanoat davlatlari o'z avtomobillari, temir va po'lat mahsulotlarini Shimoliy Amerika va Karib havzasi mamlakatlariga eksport qilishda Pan-Amerika yo'lidan keng foydalanadi. Ushbu jarayon transport-logistika xarajatlarini kamaytirib, xalqaro savdo hajmini oshirishga yordam beradi.

Pan-Amerika magistrali xalqaro kompaniyalar uchun ham investitsion jihatdan jozibador yo'nalish hisoblanadi. Transport infratuzilmasining rivojlanishi sababli xorijiy investorlar logistika markazlari, yuk tashish terminalari va omborxona tizimlarini yaratishga katta mablag' ajratmoqda. Masalan, Meksika va Panamada yirik xalqaro logistika markazlari tashkil etilib, ularning asosiy vazifasi yuklarni Janubiy Amerikadan Shimoliy Amerikaga va aksincha yetkazib berishni soddalashtirishdir. Panama kanali bilan bog'langan transport yo'nalishlari ayniqsa AQSh va Osiyo mamlakatlari bilan savdoda muhim ahamiyat kasb etadi.

Shuningdek, Pan-Amerika transport koridori mintaqaviy ishlab chiqarish zanjirlarini rivojlantirishga yordam beradi. Masalan, avtomobilsozlik sohasi bunga yaqqol misol bo'la oladi. AQSh, Meksika va Braziliya kabi mamlakatlarda ishlab chiqarilayotgan avtomobil ehtiyot qismlari Pan-Amerika yo'li orqali yetkazib berilib, oxirgi yig'ilish jarayoni turli mamlakatlarda amalga oshirilmoqda. Bunday global ishlab chiqarish tarmoqlari nafaqat sanoat rivojlanishiga hissa qo'shadi, balki minglab yangi ish o'rinlarini ham yaratadi.

Shu bilan birga, kichik va o'rta biznes vakillari ham Pan-Amerika yo'li orqali o'z mahsulotlarini eksport qilish imkoniyatiga ega bo'lmoqda. Ayniqsa, qishloq xo'jaligi, to'qimachilik va hunarmandchilik sohalarida faoliyat yurituvchi

tadbirkorlar uchun bu yo‘l global bozorga chiqishda katta imkoniyat yaratadi. Meksika va Kolumbiya fermerlari o‘z mahsulotlarini AQSh va Kanadaga eksport qilish orqali daromadlarini oshirmoqda, bu esa ularning biznesini kengaytirish va yangi investitsiyalar jalb etish imkoniyatini yaratmoqda.

Pan-Amerika transport koridori qit‘adagi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va integratsiyani chuqurlashtirishda muhim o‘rin tutadi. Ushbu magistral yo‘l mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish, savdo oqimini oshirish, logistika va tranzit imkoniyatlarini kengaytirish hamda turizm va madaniy aloqalarni rivojlantirishda katta rol o‘ynaydi. Transport yo‘lining mavjudligi davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy bog‘liqlikni mustahkamlab, investitsiyalarni jalb qilish va yangi ish o‘rinlarini yaratishda asosiy omillardan biri hisoblanadi.

Mintaqaviy integratsiyani kuchaytirish nuqtai nazaridan, Pan-Amerika yo‘li qit‘adagi davlatlar o‘rtasida savdo-sotiq va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga xizmat qiladi. Masalan, Janubiy Amerikadagi MERCOSUR iqtisodiy bloki a‘zolari – Braziliya, Argentina, Paragvay va Urugvay – Pan-Amerika yo‘li orqali mahsulotlarini Meksika va AQSh bozorlariga eksport qiladi. Shuningdek, Markaziy Amerika mamlakatlari o‘rtasida ham savdo hajmi oshib, Gvatemala, Salvador va Kosta-Rika kabi davlatlar o‘z tovarlarini Janubiy va Shimoliy Amerika bozorlariga oson yetkazib berish imkoniyatiga ega bo‘ldi. Ushbu transport tarmog‘ining samarali ishlashi tufayli mintaqaviy iqtisodiy bloklar o‘zaro bog‘langan holda ishlamoqda va transchegaraviy savdo yanada rivojlanmoqda.

Pan-Amerika yo‘li **logistika va tranzit imkoniyatlarini** sezilarli darajada kengaytiradi. Magistral yo‘l orqali yuk tashish jarayoni tezlashib, transport xarajatlari kamayadi. Masalan, Panamada joylashgan yirik logistika markazlari va Panama kanali orqali yuklar Shimoliy va Janubiy Amerika o‘rtasida samarali taqsimlanmoqda. Panama transport koridori orqali Osiyo mamlakatlaridan kelayotgan yuklar Janubiy Amerikaning yirik bozorlariga yetkaziladi. Xuddi shuningdek, Kolumbiya, Peru va Chili kabi davlatlar o‘z eksport mahsulotlarini AQSh va Kanada bozorlariga Pan-Amerika yo‘li orqali yetkazib bermoqda. Ushbu

yo‘l nafaqat avtomobil transporti, balki temir yo‘l va dengiz portlari bilan ham integratsiyalashgan bo‘lib, tranzit yuklarning harakatini tezlashtirishga xizmat qiladi.

Ish o‘rinlari yaratish va hududiy rivojlanish masalasida Pan-Amerika transport koridori muhim ahamiyatga ega. Transport infratuzilmasining rivojlanishi sababli yirik sanoat markazlari, logistika markazlari va transport xizmatlari sohasi kengayib bormoqda. Masalan, Meksikaning shimoliy hududlarida joylashgan zavodlar va ishlab chiqarish korxonalari Pan-Amerika magistrali orqali o‘z mahsulotlarini AQSh va Kanada bozorlariga eksport qilmoqda. Bu esa minglab ish o‘rinlarini yaratish bilan birga, hududiy rivojlanishni ham ta‘minlamoqda. Shuningdek, Markaziy Amerika mamlakatlarida yo‘l qurilishi va transport xizmatlarini rivojlantirish orqali ish bilan bandlik darajasi oshmoqda. Pan-Amerika magistrali bo‘ylab joylashgan kichik shaharlar va qishloq hududlari ushbu yo‘lning iqtisodiy imkoniyatlaridan foydalanib, yangi biznes tarmoqlarini rivojlantirmoqda.

Pan-Amerika transport koridori **turizm va madaniy aloqalarni** rivojlantirishda ham katta ahamiyat kasb etadi. Ushbu yo‘l orqali Shimoliy va Janubiy Amerikadan kelgan sayyohlar Markaziy Amerikaning tarixiy va tabiiy diqqatga sazovor joylariga oson borish imkoniyatiga ega. Masalan, Meksikadagi Maya va Aztek madaniy meros yodgorliklariga hamda Perudagi Machu Pikchu tarixiy majmuasiga Pan-Amerika yo‘li orqali sayohat qilish ancha osonlashgan. Shuningdek, bu yo‘l Braziliya va Argentina kabi davlatlardagi tabiiy landshaftlar, milliy bog‘lar va turistik yo‘nalishlarga bo‘lgan talabni oshirishga yordam bermoqda. Transport infratuzilmasining rivojlanishi turizm biznesining kengayishiga, mehmonxonalar va xizmat ko‘rsatish tarmoqlarining o‘sishiga turtki bo‘lib, mintaqa iqtisodiyotiga ijobiy ta‘sir ko‘rsatmoqda.

Xulosa qilib aytganda, Pan-Amerika transport koridori iqtisodiy rivojlanishning muhim tarkibiy qismi bo‘lib, savdo, logistika, investitsiyalar, turizm va hududiy rivojlanishga sezilarli ta‘sir ko‘rsatadi. Ushbu yo‘l qit‘adagi davlatlar o‘rtasida mintaqaviy integratsiyani mustahkamlash bilan birga, xalqaro iqtisodiy

hamkorlikni ham rivojlantirishga xizmat qilmoqda. Kelajakda ushbu yo‘nalishning yanada modernizatsiya qilinishi va transport infratuzilmasining takomillashtirilishi qit’adagi iqtisodiy jarayonlarning samaradorligini oshirishga yordam beradi.

6.3. Shimoliy Amerika logistik tarmoqlari va transport koridorlari

Shimoliy Amerika logistik tarmoqlari va transport koridorlari qit’adagi savdo, sanoat va iqtisodiy faoliyatning asosiy tayanchlaridan biri hisoblanadi. Ushbu mintaqada transport infratuzilmasi yuqori darajada rivojlangan bo‘lib, yirik avtomobil yo‘llari, temir yo‘llar, dengiz portlari va havo transporti orqali global savdo tarmoqlari bilan bog‘langan. AQSh, Kanada va Meksika o‘rtasidagi iqtisodiy integratsiya, ayniqsa USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement) kelishuvi doirasida, transport va logistika tarmoqlarining uzluksiz ishlashini ta’minlaydi.

Shimoliy Amerikadagi asosiy transport koridorlaridan biri **Interstate Highway System** bo‘lib, AQShning barcha asosiy shaharlarini bog‘laydi va Meksika hamda Kanada bilan savdo aloqalarida muhim rol o‘ynaydi. Bu yo‘l tizimi yuk tashish jarayonlarini tezlashtirib, logistika xarajatlarini kamaytirishga yordam beradi. Meksika va AQSh o‘rtasida faol ishlayotgan **I-35 koridori** AQShning Texas shtatidan Kanadaga qadar cho‘zilib, Shimoliy va Janubiy Amerika o‘rtasidagi asosiy savdo yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimag qo'l urilmadi.

6.3.1-rasm. Shimoliy Amerika asosiy transport koridorlarining umumiy ko'rinishi⁵⁸

Temir yo'l transporti ham Shimoliy Amerikaning logistik tarmoqlarida muhim o'rin tutadi. **Union Pacific**, **BNSF Railway** (AQSh), **Canadian National Railway**, **Canadian Pacific Railway** (Kanada) va **Ferromex** (Meksika) kabi yirik temir yo'l kompaniyalari qit'a bo'ylab yuk tashish xizmatlarini taqdim etadi. Ayniqsa, AQSh va Kanada o'rtasida joylashgan **Great Lakes – St. Lawrence Seaway** tizimi orqali yuklar suv transportida ham tashiladi.

⁵⁸ <https://transportgeography.org/contents/applications/gateways-transport-corridors-north-america/trade-corridor-initiatives-north-america/>

6.3.1-jadvalda Shimoliy Amerikadagi asosiy transport koridorlari haqida umumiy ma'lumot berilgan.

6.3.1-jadval

Shimoliy Amerikaning asosiy transport koridorlari

#	Transport koridori	Tavsif	Qamrov hududi
1	Pan-Amerika transport koridori	Shimoliy va Janubiy Amerikani bog'lovchi global yo'l tizimi	Kanada – AQSh – Meksika – Janubiy Amerika
2	I-35 koridori (NAFTA Superhighway)	AQShning Texas shtatidan Kanadaga cho'zilgan, Meksika bilan savdoda muhim rol o'ynaydi	AQSh – Meksika – Kanada
3	I-69 koridori (Mid-Continent Trade Corridor)	AQSh janubidan Kanadaga qadar cho'zilib, Shimoliy va Janubiy Amerika o'rtasidagi savdoni rivojlantiradi	AQSh – Kanada – Meksika
4	I-5 koridori	G'arbiy qismdagi eng muhim yo'llardan biri bo'lib, Los-Anjeles va Sietlni bog'laydi	Kanada – AQSh – Meksika
5	I-95 koridori	AQSh sharqiy qirg'oq bo'ylab Florida shtatidan Kanadaga qadar uzaygan	AQSh – Kanada
6	CANAMEX koridori	Kanada, AQSh va Meksikani bog'lovchi yo'nalish, Arizona va Nevada orqali o'tadi	Kanada – AQSh – Meksika
7	Texas Koridori (Ports-to-Plains Corridor)	Texas orqali AQSh va Meksika o'rtasida yuk tashish imkoniyatlarini kengaytiradi	AQSh – Meksika
8	Atlantic Gateway Corridor	AQShning sharqiy qirg'oqlarini Kanada bilan bog'laydi	AQSh – Kanada
9	Great Lakes – St. Lawrence Seaway Corridor	AQSh va Kanadaning markaziy qismini dengiz savdo yo'llari bilan bog'laydi	AQSh – Kanada
10	West Coast Corridor	AQSh va Kanadaning g'arbiy qismidagi eng muhim yuk tashish yo'nalishi	AQSh – Kanada

Bu transport koridorlari Shimoliy Amerikadagi logistika va transport tarmog'ining asosiy qismini tashkil qilib, iqtisodiy o'sish va savdo rivojlanishiga katta ta'sir ko'rsatadi.

Dengiz portlari mintaqaning xalqaro savdosida muhim rol o'ynaydi. AQShning **Los-Anjeles**, **Long Beach**, **Nyu-York**, **Savannah** va **Houston** portlari Osiyo va Yevropa bilan savdo aloqalarida yetakchi hisoblanadi. Kanadaning **Vankuver** va **Montreal** portlari Shimoliy Atlantika va Tinch okeani orqali yuk tashishning asosiy markazlari bo'lib, Meksikaning **Veracruz** va **Manzanillo**

portlari Janubiy Amerika va Osiyo bozorlariga yuk yetkazishda muhim ahamiyatga ega.

Havo transporti esa Shimoliy Amerika logistika tizimining ajralmas qismi bo'lib, yuklarni tezkor yetkazib berish imkonini beradi. **Memphis (FedEx hub), Louisville (UPS hub), Atlanta, Chicago O'Hare** va **Dallas/Fort Worth** kabi aeroportlar xalqaro yuk tashishda strategik markazlarga aylangan. Ushbu aeroportlar Shimoliy Amerika bo'ylab tezkor logistika xizmatlarini ta'minlab, global yetkazib berish zanjirlarining samaradorligini oshiradi.

Umuman olganda, Shimoliy Amerikaning logistik tarmoqlari va transport koridorlari iqtisodiy faoliyatning barqarorligini ta'minlab, qit'adagi savdo va ishlab chiqarish jarayonlarining uzluksiz ishlashiga xizmat qiladi. Rivojlangan yo'l, temir yo'l, dengiz va havo transporti tarmoqlari tufayli Shimoliy Amerika global savdoda muhim o'rin egallaydi va mintaqaviy integratsiyani mustahkamlashga yordam beradi.

6.4. Janubiy Amerikaning transport infratuzilmasi va savdo yo'laklari

Janubiy Amerika transport infratuzilmasi va savdo yo'laklari regionning iqtisodiy rivojlanishida muhim rol o'ynaydi. Ushbu hududning geografik joylashuvi, tabiiy resurslar va o'zaro savdo aloqalarining mustahkamlanishi, transport tizimlarining samarali ishlashiga bog'liqdir. Janubiy Amerika, o'zining keng bozorini va savdo imkoniyatlarini taklif qilgan holda, global logistika va savdo yo'laklarining markaziga aylangan. Ushbu tarmoq, bir tomondan, yirik iqtisodiy markazlarga, masalan, AQSh va Yevropaga eksport qilishni osonlashtiradi, boshqa tomondan, region ichidagi o'zaro savdo va integratsiyani kuchaytiradi.

6.4.1-rasmdagi xarita Janubiy Amerikadagi asosiy transport koridorlarini ko'rsatib, IIRSA (Initiative for the Integration of the Regional Infrastructure of South America) tashabbusi doirasidagi infratuzilma loyihalarini aks ettiradi. IIRSA mintaqaviy transport tizimini yaxshilash, iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash va savdo hajmini oshirishga qaratilgan integratsiya dasturi hisoblanadi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

6.4.1-rasm. Janubiy Amerika hududida joylashgan transport koridorlarining xaritada ko'rinishi⁵⁹

Xaritada quyidagi transport koridorlari tasvirlangan:

- **Andean koridori** – Janubiy Amerikaning g'arbiy qismidagi davlatlarni bog'lovchi yo'nalish bo'lib, Kolumbiya, Ekvador, Peru, Boliviya va Chili orqali o'tadi. Bu koridor And tog'lari bo'ylab harakatlanadigan yuk va yo'lovchilar uchun muhim yo'nalish hisoblanadi.
- **Amazon koridori** – Braziliyaning shimoliy qismi orqali Amazon havzasidan o'tuvchi transport yo'li bo'lib, ichki savdo va yuk tashishni rivojlantirish uchun

⁵⁹ https://www.researchgate.net/figure/South-America-development-corridor-initiative_fig17_339446299

muhim ahamiyatga ega. Ushbu yo‘l daryo transporti bilan bog‘langan holda ishlaydi.

- **Peru-Brazil-Bolivia koridori** – Ushbu yo‘nalish Peru, Braziliya va Boliviyaning bog‘lab, Tinch okeani va Atlantika okeani o‘rtasida transport aloqalarini kuchaytiradi.

- **Capricorn koridori** – Janubiy Amerikaning janubi-sharqiy qismidagi muhim yo‘nalishlardan biri bo‘lib, Braziliya, Paragvay, Boliviya va Argentinani o‘zaro bog‘laydi.

- **Southern Andean koridori** – Janubiy Amerikadagi And tog‘lari orqali o‘tuvchi yo‘nalish bo‘lib, Argentina, Chili va Boliviyaning birlashtiradi. Bu yo‘l yuk tashish va hududlararo iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirish uchun muhim ahamiyatga ega.

- **Southern koridori** – Argentina va Braziliyaning janubiy qismlarini bog‘lovchi muhim yo‘l tizimi bo‘lib, mintaqaviy savdo va iqtisodiy rivojlanish uchun xizmat qiladi.

- **Paraguay-Parana koridori** – Paragvay va Parana daryolari bo‘ylab joylashgan transport tizimi bo‘lib, ushbu mintaqadagi davlatlarning ichki suv yo‘llaridan foydalanish imkoniyatini oshiradi.

- **Mercosur-Chile koridori** – Ushbu yo‘nalish Mercosur mamlakatlari (Braziliya, Argentina, Paragvay va Urugvay) bilan Chilini bog‘laydi va Janubiy Amerika davlatlari o‘rtasidagi savdoni rivojlantirishda katta rol o‘ynaydi.

- **Central Inter-Oceanic koridori** – Atlantika va Tinch okeanlarini bog‘lovchi yo‘nalish bo‘lib, Janubiy Amerika sharqiy va g‘arbiy qismi o‘rtasida transport aloqalarini rivojlantiradi.

- **Escudo Guianes koridori** – Braziliyaning shimoliy qismi orqali Guiana, Surinam va Venesuelani bog‘laydi. Ushbu yo‘nalish savdo va iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda muhim ahamiyatga ega.

Bu transport koridorlari Janubiy Amerika davlatlari o‘rtasidagi iqtisodiy integratsiyani oshirish, yuk tashish xarajatlarini kamaytirish va xalqaro savdoni

rivojlantirish uchun muhim infratuzilma loyihalarini o'z ichiga oladi. Ushbu yo'llar mintaqaviy bog'liqlikni kuchaytirib, iqtisodiy o'sish va barqaror rivojlanishga katta hissa qo'shadi.

Janubiy Amerika transport infratuzilmasi va savdo yo'laklari haqida ba'zi muhim statistik ma'lumotlarga ko'ra, regionning transport tizimi kengligi 1.2 million kilometrga teng bo'lib, bu avtomobil yo'llarining uzunligini bildiradi. Shuningdek, temiryo'l tarmog'i 45,000 kilometrni tashkil etadi, bu esa Janubiy Amerikaning transport infratuzilmasining umumiy holatini aks ettiradi. Yirik portlar bo'yicha, Braziliya, Argentina, Chili, Peru va Kolumbiya kabi davlatlar eng muhim portlarga ega bo'lib, ular global savdoda katta ahamiyatga ega.

Havo transporti yo'nalishlarining soni 1,000dan ortiqni tashkil etadi, bu esa Janubiy Amerika savdosining muhim qismini havo transporti orqali amalga oshirish imkonini beradi. Savdo yo'laklari uzunligi esa 8,000 kilometrni tashkil etib, quruqlik, daryo va dengiz yo'laklarini o'z ichiga oladi. Ushbu savdo yo'laklari regionning iqtisodiy aloqalarini mustahkamlashda muhim rol o'ynaydi.

2023-yilda Janubiy Amerika hududining xalqaro savdo hajmi \$2.1 trillionni tashkil etdi. Bu ko'rsatkich regionning yirik eksportchi va importchi davlatlar bilan faol savdo aloqalarini olib borayotganligini ko'rsatadi. Transport infratuzilmasiga qaratilgan investitsiyalar ham sezilarli darajada oshgan. 2023-yilda transport loyihalari va modernizatsiya jarayonlari uchun \$16 milliard ajratilgan bo'lib, bu hududda yangi transport tarmoqlarini yaratish va mavjudlarini yaxshilashga qaratilgan keng ko'lamli tashabbuslar mavjudligini bildiradi.

Ushbu statistik ma'lumotlar Janubiy Amerika transport infratuzilmasi va savdo yo'laklarining rivojlanish darajasi, ularning iqtisodiy aloqalar va global savdo tizimidagi o'rni haqida umumiy tasavvur hosil qiladi.

Umuman olganda, Amerika qit'asi, geografik joylashuvi va iqtisodiy ahamiyati tufayli global transport va savdo tizimida muhim o'rin tutadi. Transport koridorlari regionning ichki va tashqi savdosini tezlashtirish, logistik xarajatlarni kamaytirish va iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish uchun asosiy vositadir.

Yaqinda, Amerika qit'asi bo'ylab transport yo'laklarining tashkil etilishi va logistika yechimlari rivojlanayotgan o'sish tendensiyalarini ko'rsatmoqda.

Amerikada transport koridorlarining tashkil etilishi, asosan, ko'p mamlakatlarni o'z ichiga olgan strategik hududlar orqali amalga oshiriladi. Misol uchun, AQSh va Meksika o'rtasidagi savdo koridorlari, shuningdek, janubi-sharqiy Amerikaning keng daryo tarmog'i va dengiz portlari global savdo yo'laklarini yaratishda muhim ahamiyatga ega. Meksika, Kolumbiya va Braziliya kabi mamlakatlar o'rtasidagi avtomobil va temiryo'l tarmoqlari orqali o'zaro integratsiya va savdo osonlashadi.

Logistik yechimlar, transport koridorlarining samarali ishlashini ta'minlash uchun muhim o'rin tutadi. Bu yerda innovatsion texnologiyalar, masalan, raqamli kuzatuv tizimlari, sun'iy intellekt yordamida marshrutlarni optimallashtirish va tranzit jarayonlarini tezlashtirish uchun yangi yechimlar keng qo'llanilmoqda. Bundan tashqari, Yangi Energiya Elektr Transporti va avtonom yuk tashish texnologiyalari kabilar logistikani yanada samarali va ekologik toza qilishga xizmat qilmoqda.

Amerika qit'asidagi transport koridorlarining tashkil etilishi va logistika yechimlari, ayniqsa, savdo aloqalarining kuchayishiga, tranzit jarayonlarining tezlashishiga va iqtisodiy integratsiyaning yanada rivojlanishiga olib kelmoqda. Transport tarmoqlarining modernizatsiyasi va yangi texnologiyalarning joriy etilishi regionning raqobatbardoshligini oshirishga yordam beradi. Shuningdek, Xitoy kabi global hamkorlar bilan amalga oshirilayotgan tashabbuslar, Amerika qit'asining savdo va iqtisodiy aloqalarini kengaytirishda muhim rol o'ynaydi. Umuman olganda, transport koridorlarining samarali tashkil etilishi va logistik yechimlar, Amerika qit'asining global savdoga integratsiyasini kuchaytirib, iqtisodiy o'sish uchun mustahkam poydevor yaratadi.

Asosiy tushunchalar

Transport koridori - bir yoki bir nechta davlatlar o'rtasidagi transport yo'llari tizimi bo'lib, savdo va logistika jarayonlarini tezlashtirish uchun yaratiladi.

Logistika - tovarlar yoki xizmatlarning bir joydan boshqasiga samarali va arzon tarzda yetkazib berish jarayoni.

Mintaqaviy integratsiya - bir yoki bir nechta mamlakatlarning iqtisodiy, siyosiy va ijtimoiy aloqalarini kuchaytirish maqsadida amalga oshirilgan hamkorlik.

Pan-Amerika transport koridori - Shimoliy va Janubiy Amerika o'rtasidagi savdo va transport aloqalarini bog'laydigan muhim transport tizimi.

Savdo yo'laklari - tovarlar va xizmatlar bir davlatdan boshqa davlatga uzatiladigan transport yo'llari va logistika tarmoqlari.

Iqtisodiy aloqalar - davlatlar o'rtasidagi savdo, investitsiyalar va ishlab chiqarish kabi iqtisodiy faoliyatlarni o'zaro bog'laydigan munosabatlar.

Logistik tarmoq - tovarlarni samarali tarzda yetkazib berish uchun birlashgan transport va infratuzilma tizimlari.

Integratsiyalashgan transport tizimi - bir nechta transport tarmoqlarining o'zaro hamkorlikda ishlashini ta'minlaydigan tizim.

Havo va dengiz logistika - tovarlarni havo va dengiz transporti orqali samarali va tez yetkazib berish tizimi.

Infratuzilma modernizatsiyasi - transport va logistika tizimlarini yangilash va samarali ishlashini ta'minlash uchun amalga oshirilgan o'zgarishlar.

Nazorat savollari:

1. Amerika transport koridorlari rivojlanish bosqichlarini sanab bering.
2. Mintaqaviy integratsiyaning asosiy tamoyillari nimalardan iborat?
3. Logistikaning asosiy vazifalari qanday? U transport koridorlariga qanday ta'sir qiladi?
4. Pan-Amerika transport koridori qaysi davlatlarni o'z ichiga oladi va uning iqtisodiy ahamiyati qanday?

5. Savdo yo‘laklari nima va ular transport infratuzilmasi uchun qanday ahamiyatga ega?
6. Shimoliy Amerika va Janubiy Amerika transport koridorlarining o‘xshashliklari va farqlari nimalarda?
7. Logistik tarmoqni tashkil etishda qanday transport vositalari va infratuzilma elementlari muhim o‘rin tutadi?
8. Havo va dengiz logistika tizimlarining transport koridorlarida qanday roli bor?
9. Integratsiyalashgan transport tizimi nima va bu tizim qanday afzalliklarga ega?
10. Infratuzilma modernizatsiyasi va transport koridorlarining rivojlanishi orasidagi bog‘liqlikni qanday tushuntirishingiz mumkin?

Case study

Masala: Janubiy Amerikaning transport infratuzilmasi va savdo yo‘laklari rivojlanishi, xususan, Braziliya, Argentina va Chili o‘rtasidagi transport koridorlarining samaradorligini oshirish maqsad qilingan. Ushbu koridorlar orqali tovarlar, xususan, qishloq xo‘jaligi mahsulotlari va sanoat buyumlari transport qilinadi.

Topshiriqlar:

Mintaqaviy va xalqaro savdolarni yaxshilash uchun bu yo‘laklar qanday optimallashtirilishi kerak?

Janubiy Amerika transport yo‘laklarining samaradorligini oshirish uchun qanday infratuzilma yangilanishlari zarur?

Janubiy Amerika transport yo‘laklarida logistika tarmoqlarini optimallashtirish orqali savdo samaradorligini qanday oshirish mumkin?

7-BOB. OSIYO VA AFRIKA MAMLAKATLARI HUDUDIDA TRANSPORT KORIDORLARINING GEOGRAFIK JOYLASHUVI VA TASHKIL ETISH XUSUSIYATLARI

- 7.1. Osiyo va Afrika transport koridorlarining umumiy ko‘rinishi
- 7.2. Osiyodagi asosiy transport koridorlari va ularning geografik joylashuvi
- 7.3. Afrikadagi transport koridorlari va infratuzilma loyihalari
- 7.4. Transport koridorlarini rivojlantirish va tashkil etishdagi muammolar va imkoniyatlar

7.1. Osiyo va Afrika transport koridorlarining umumiy ko‘rinishi

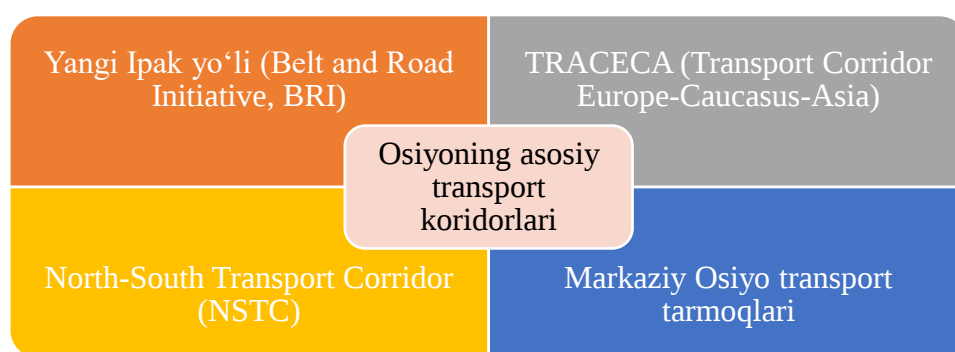
Osiyo va Afrika transport koridorlari iqtisodiy rivojlanish va xalqaro savdoning muhim omillaridan biri hisoblanadi. Ushbu transport yo‘laklari mamlakatlar o‘rtasida mintaqaviy integratsiyani mustahkamlash, logistika tizimlarini yaxshilash va eksport-import imkoniyatlarini kengaytirish imkonini beradi.



7.1.1-rasm. Osiyoning subregionlari⁶⁰

⁶⁰ https://www.reddit.com/r/AskCentralAsia/comments/1dx7ggy/subregions_of_asia_do_you_agree_with_the/

Osiyo transport koridorlari xalqaro savdo, iqtisodiy integratsiya va mintaqaviy aloqalarni rivojlantirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ushbu koridorlar Osiyo davlatlarini bir-biri bilan, shuningdek, boshqa mintaqalar bilan bog‘laydi. Eng yirik va strategik koridorlardan biri Xitoyning tashabbusi bo‘lgan “Yangi Ipak yo‘li” (Belt and Road Initiative, BRI) loyihasidir. Bu loyiha quruqlik va dengiz yo‘llarini rivojlantirish orqali Osiyo, Yevropa va Afrikani birlashtirishni maqsad qilgan. Unda temir yo‘llar, avtomobil yo‘llari, dengiz portlari va logistika markazlarining qurilishi nazarda tutilgan bo‘lib, savdo va transport sohasidagi yangi imkoniyatlarni yaratadi.



7.1.2-rasm. Osiyoning asosiy transport koridorlari

Bundan tashqari, TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) yo‘lagi Yevropa, Kavkaz va Markaziy Osiyoni bog‘laydigan strategik ahamiyatga ega yo‘nalishdir. U xalqaro yuk tashish uchun muhim vosita bo‘lib, mintaqaviy iqtisodiy aloqalarni mustahkamlaydi. Shu bilan birga, North-South Transport Corridor (NSTC) Rossiya, Eron va Hindistonni bog‘lab, Hind okeani orqali Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi yuk tashish yo‘nalishini sezilarli darajada qisqartirishga xizmat qiladi.

Markaziy Osiyo mintaqasidagi transport tarmoqlari ham katta ahamiyatga ega bo‘lib, bu yo‘llar orqali O‘zbekiston, Qozog‘iston, Turkmaniston va boshqa davlatlar o‘zaro aloqalarni mustahkamlaydi. Temir yo‘l va avtomobil yo‘llarining rivojlanishi mintaqaning savdo salohiyatini oshiradi, xususan, Xitoy va Yevropa bozorlariga chiqishda tranzit imkoniyatlarini kengaytiradi. Shuningdek, Janubi-

Sharqiy Osiyo davlatlarini birlashtiruvchi transport yo‘llari savdo-sotiqni tezlashtiradi va iqtisodiy aloqalarni rivojlantiradi.

Umuman olganda, Osiyo transport koridorlari xalqaro savdo uchun asosiy vosita bo‘lib, mamlakatlarning iqtisodiy rivojlanishiga, logistika tizimlarining samaradorligini oshirishga va mintaqaviy integratsiyani chuqurlashtirishga xizmat qilmoqda. Bu yo‘nalishlar yangi texnologiyalar va infratuzilmalar yordamida yanada rivojlanib, Osiyoning global iqtisodiy tizimdagi rolini kuchaytirishda davom etmoqda.

Afrika qit’asi dunyoning eng tez o‘sayotgan iqtisodiy mintaqalaridan biri bo‘lib, ammo transport infratuzilmasi hali ham ko‘plab mamlakatlarda rivojlanmagan. Bu esa mintaqadagi iqtisodiy o‘rishni cheklab, savdo va integratsiya uchun muhim to‘siqlarni yaratmoqda. Transport yo‘nalishlarining rivojlanishi Afrikaning global iqtisodiyotdagi o‘rnini mustahkamlash va uning ichki bozorlarini yanada integratsiya qilishda katta rol o‘ynaydi. Afrikada transport tarmog‘ining rivojlanishi, ayniqsa, qit’alararo va ichki savdoni rivojlantirish, ijtimoiy va iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish uchun juda muhimdir. Bugungi kunda ko‘plab Afrika mamlakatlarida transport infratuzilmasi yetarli darajada emas, bu esa mintaqada tovarlar va odamlarning erkin harakatini cheklaydi. **Jahon Banki** (2023) ma’lumotlariga ko‘ra, Afrikadagi yo‘llarning ko‘pchiligi past sifatli va ta’mirlanmagan, bu esa iqtisodiy o‘rishga to‘sqinlik qiladi.

Afrika – kattaligi va aholi soni bo‘yicha dunyoning ikkinchi qit’asi hisoblanadi. Afrika qit’asi shu nomdagi materik va unga tutash orollardan iborat. Qadimgi finikiyaliklar „afarik“ so‘zi bilan Karfagendan g‘arbda yashovchi qabilalarni ataganlar („afar“ so‘zi finikiyaliklar tilida „chang“ ma’nosini anglatgan). Rimliklar Karfagen va uning atroflarini bosib olganlaridan so‘ng bu hududga Afrika nomini berdilar. Keyinchalik esa bu nom butun materik va qit’aga nisbatan qo‘llana boshlagan. Afrikaning orollar bilan birgalikdagi maydoni 30,3 mln. km² ni tashkil etadi. Afrikaning o‘rtasidan ekvator chizig‘i, g‘arbidan esa bosh meridian o‘tgan. Shu tufayli Afrika ham Shimoliy, ham Janubiy, ham Sharqiy, ham G‘arbiy yarim

sharlarda joylashgan Afrika qirg'oqlari shimolda O'rta dengiz, shimoli-sharqda Qizil dengiz, sharqda Hind okeani, g'arbda Atlantika okeani suvlari bilan yuviladi. Qizil dengiz, Suvaysh kanali va Bob-al-Mandob bo'g'ozi Afrikani Osiyodan, O'rta dengiz va Gibraltar bo'g'izi esa Yevropa qit'asidan ajratadi. Afrika qit'asi orol va yarimorollar ozligi bilan ajralib turadi. Uning tarkibiga Hind okeanidagi Madagaskar (sayyoramizdagi orollar orasida maydoni jihatidan 4-o'rinda turadi), Maskaren, Komor, Seyshel orollari, Atlantika okeanidagi Yashil burun, Kanar, San-Tome va Prinsipi, Avliyo Yelena va boshqa orollar kiradi. Yagona yirik yarimoroli Somali hisoblanadi.

Afrikaning hozirgi siyosiy xaritasida 54 ta mustaqil davlat mavjud. Afrika davlatlari 1950-yillarda mustaqillikka erishisha boshladi. 1960-yil BMT tomonidan „Afrika yili“ deb e'lon qilinib, shu yil qit'adagi 17 ta mamlakat mustaqillikka erishdi va jahon hamjamiyati tomonidan tan olindi. Ko'plab mamlakatlari 1960–1980-yillar mobaynida davlat mustaqilligini qo'lga kiritdi. Afrikadagi ko'plab davlatlarning chegaralari mustamlakachilik davrida shakllangan bo'lib, aksariyat hollarda tabiiy va etnik chegaralarga mos kelmaydigan sun'iy ko'rinishga ega. Buning ta'sirida haligacha qit'ada turli harbiy mojarolar va davlat to'ntarishlari tez-tez sodir bo'lib turadi. Afrika siyosiy xaritasining o'ziga xos jihatlaridan biri yirik maydonli davlatlarning ko'pligidir. Jahondagi hududi 1 mln. km² dan katta bo'lgan 29 ta davlatdan 12 tasi Afrikada joylashgan (Jazoir, KDR, Sudan, Liviya, Chad, Niger, Angola, Mali, JAR, Efiopiya, Mavritaniya, Misr). Afrikada jami 6 ta orol mamlakatlari joylashgan. Ular Madagaskar, Kabo-Verde, Komor orollari, Mavrikiy, San-Tome va Prinsipi hamda Seyshel orollaridir.

Dengizlarga chiqish imkoniyati yo'q va davlatlar soni bo'yicha Afrika qit'alar orasida yetakchilik qiladi. Afrikada quruqlik ichkarisida joylashgan jami 16 ta davlat mavjud. Ularning qatorida Chad, Niger, Mali, Efiopiya, Zambiya, Botsvana, Janubiy Sudan kabi yirik davlatlar bor. Efiopiya jahonning quruqlik ichkarisida joylashgan 44 ta davlatlar orasida aholi soni bo'yicha yetakchisi hisoblanadi. Afrika davlatlari boy va xilma-xil tabiiy resurslari, ayniqsa, mineral boyliklari bilan ajralib

turadi. Neft va tabiiy gaz zaxiralariga Nigeriya, Jazoir, Liviya, Angola, Gabon, Kongo davlatlari boy. Qit'ada eng katta ko'mir zaxiralari bilan JAR ajralib turadi. JAR, Namibiya, Botsvana, Zambiya, KDR, Niger va boshqa ko'plab Afrika davlatlari rangli, qimmatbaho va radioaktiv metallar, olmosning yirik konlari bilan mashhur. Afrikada keng tarqalgan tabiat zonalari savanna, chalacho'l, cho'l hamda nam ekvatorial o'rmonlar hisoblanadi. Shimoliy Afrikada sayyoramizdagi eng yirik cho'l – Sahroyi Kabir joylashgan.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

7.1.2-rasm. Afrika mamlakatlarining xaritada ko'rinishi⁶¹

Afrika mamlakatlari iqtisodiyoti juda xilma-xil va murakkabdir. Uning rivojlanishi bir qator omillarga bog'liq bo'lib, ular orasida geografik joylashuv, tabiiy resurslar, siyosiy barqarorlik, infratuzilma va global iqtisodiyotning holati muhim o'rin tutadi. Umuman olganda, Afrika iqtisodiyoti quyidagi xususiyatlarga ega:

Ijobiy jihatlar:

⁶¹ Freepik.com

- *Tez o‘shish potentsiali:* Afrika yosh va tez o‘sayotgan aholisi bilan katta ichki bozorga ega. Bu esa ko‘plab sohalarda iqtisodiy o‘shish uchun katta imkoniyat yaratadi.

- *Tabiiy resurslarning boyligi:* Afrika neft, gaz, minerallar, o‘rmon va boshqa qimmatli resurslarga boy. Ushbu resurslarni samarali boshqarish iqtisodiy taraqqiyotga turtki bo‘lishi mumkin.

- *Investitsiyalar oqimi:* Oxirgi yillarda Afrika mamlakatlariga xorijiy investitsiyalar oqimi ortib bormoqda. Bu investitsiyalar infratuzilma, sanoat va boshqa sohalarning rivojlanishiga yordam beradi.

- *Texnologiyalarni jadal rivojlanishi:* Mobil aloqa texnologiyalari va internetning rivojlanishi Afrika mamlakatlarida iqtisodiy faoliyatning yangi shakllarini vujudga keltirmoqda. Masalan, mobil to‘lov tizimlari va elektron tijorat tez sur‘atlar bilan ommalashib bormoqda.

Salbiy jihatlar:

- *Kam rivojlangan infratuzilma:* Ko‘plab Afrika mamlakatlarida transport, energiya va aloqa infratuzilmasi yomon holatda ekanligi iqtisodiy faoliyatning samaradorligini pasaytiradi.

- *Siyosiy beqarorlik va mojarolar:* Siyosiy beqarorlik va mojarolar investitsiyalarni qaytarishni qiyinlashtiradi va iqtisodiy o‘shishni sekinlashtiradi. Korrupsiya ham iqtisodiyotga salbiy ta‘sir ko‘rsatadi.

- *Qashshoqlik va ishsizlik:* Ko‘plab Afrika mamlakatlarida qashshoqlik va ishsizlik darajasi yuqori. Bu esa ijtimoiy muammolarni kuchaytiradi va iqtisodiy o‘shishni cheklaydi.

- *Iqlim o‘zgarishi:* Iqlim o‘zgarishi qishloq xo‘jaligiga, suv ta‘minotiga va boshqa sohalarga salbiy ta‘sir ko‘rsatib, iqtisodiyotga xavf soladi.

- *Qaramlik:* Ba‘zi mamlakatlar chet elga juda qaram bo‘lib, iqtisodiyotning turli sohalari rivojlanmagan.

Xulosa qilib aytganda, Afrika iqtisodiyoti murakkab va dinamik xususiyatlarga ega. Uning kelajakdagi taraqqiyoti ko‘plab omillarga bog‘liq bo‘lib,

ular orasida yaxshi boshqaruv, infratuzilmani rivojlantirish, ta'lim va sog'liqni saqlashga investitsiyalar, shuningdek, global hamkorlik muhim ahamiyatga ega. Afrika mamlakatlarining o'ziga xos geografik va iqtisodiy sharoitlarini hisobga olgan holda, har bir mamlakat uchun individual yondashuv zarur.

7.2. Osiyodagi asosiy transport koridorlari va ularning geografik joylashuvi

Osiyodagi asosiy transport koridorlari global savdo va logistika tizimining ajralmas qismi bo'lib, Yevropa, Afrika va Amerika bozorlarini Osiyo bilan bog'lashda strategik ahamiyat kasb etadi. Xitoy–Markaziy Osiyo–Yevropa yo'lagi, Xalqaro Shimol-Janub transport koridori (INSTC), Trans-Kaspiy xalqaro transport yo'lagi va Janubi-Sharqiy Osiyo transport tarmoqlari mintaqalararo integratsiyani kuchaytirib, savdo oqimlarini tezlashtirishga xizmat qilmoqda. Ushbu koridorlarning rivojlanishi Osiyo davlatlarining iqtisodiy o'sishiga turtki berib, xalqaro yuk tashish xarajatlarini kamaytirish, yetkazib berish zanjirlarini barqarorlashtirish va geosiyosiy barqarorlikni ta'minlashda muhim rol o'ynamoqda.

Osiyodagi asosiy transport koridorlari iqtisodiy va logistika aloqalarini rivojlantirishda muhim o'rin tutadi. Ushbu transport yo'nalishlari Osiyo davlatlarini bir-biri bilan va boshqa mintaqalar bilan bog'lab, global savdo oqimlarini tezlashtiradi. Quyida Osiyodagi asosiy transport koridorlari va ularning geografik joylashuvi haqida batafsil ma'lumot keltiriladi (7.2.1-jadval).

7.2.1-jadval

Osiyodagi asosiy transport koridorlari va geografik joylashuvi

Transport koridori nomi	Geografik joylashuvi	Xususiyatlari va ahamiyati
Yangi Ipak yo'li (Belt and Road Initiative, BRI)	Xitoydan boshlanib, Markaziy Osiyo orqali Yevropa, Yaqin Sharq va Afrika davlatlariga boradi.	Global savdo va infratuzilmani rivojlantirishga qaratilgan. Temir yo'llar, avtomobil yo'llari va dengiz yo'laklarini qamrab oladi.
TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)	Sharqiy Yevropa, Kavkaz va Markaziy Osiyo davlatlarini bog'laydi.	Savdo va yuk tashishda Yevropa va Osiyo o'rtasidagi eng muhim yo'laklardan biri.

North-South Transport Corridor (NSTC)	Rossiya, Ozarbayjon, Eron va Hindiston orqali Hind okeani bilan bog‘lanadi.	Yevropa va Janubiy Osiyo o‘rtasidagi yuk tashish masofasini qisqartiradi.
Markaziy Osiyo transport yo‘laklari	O‘zbekiston, Qozog‘iston, Turkmaniston, Qirg‘iziston va Tojikistonni qamrab oladi.	Mintaqadagi iqtisodiy integratsiyani mustahkamlaydi va Xitoy-Yevropa savdo yo‘nalishida tranzit rol o‘ynaydi.
China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)	Xitoy va Pokistonni bog‘lab, Gvadar portiga chiqadi.	Xitoyning dengizga chiqish imkoniyatini ta‘minlab, Janubiy Osiyo bilan aloqalarni kuchaytiradi.
Janubi-Sharqiy Osiyo transport yo‘laklari	ASEAN mamlakatlari (Tailand, Vyetnam, Malayziya, Indoneziya va boshqalar)ni bog‘laydi.	ASEAN mamlakatlarida mintaqaviy iqtisodiy hamkorlikni rivojlantiradi.
Trans-Sibir magistrali	Rossiyaning Vladivostok portidan Yevropa g‘arbigacha uzatilgan.	Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi eng uzun temir yo‘l transport yo‘nalishi.

Osiyodagi asosiy transport koridorlari mintaqaviy integratsiya, xalqaro savdo va logistika tarmoqlarini rivojlantirishda muhim o‘rin tutadi. Ushbu koridorlarning har biri o‘ziga xos geografik joylashuvi va strategik ahamiyatga ega bo‘lib, ular orqali savdo oqimlari, infratuzilma loyihalari va siyosiy aloqalar kuchaytiriladi.

Quyida asosiy transport koridorlari haqida batafsil ma’lumot keltiriladi.

Yangi Ipak yo‘li (Belt and Road Initiative, BRI) Xitoy tomonidan taklif qilingan global tashabbus bo‘lib, Osiyo, Yevropa va Afrikani bog‘laydigan transport va savdo yo‘laklarini rivojlantirishni maqsad qiladi. Bu koridor ikki asosiy yo‘nalishga ega: quruqlikdagi Ipak yo‘li iqtisodiy tasmachasi va dengizdagi Ipak yo‘li. Quruqlikdagi yo‘lak Xitoydan Markaziy Osiyo davlatlari, Rossiya va Sharqiy Yevropa orqali G‘arbiy Yevropaga boradi. Dengiz yo‘li esa Janubi-Sharqiy Osiyo, Hind okeani va Afrika portlari orqali Yevropa va Yaqin Sharq davlatlariga ulanishni ta‘minlaydi. Loyiha temir yo‘llar, avtomobil yo‘llari va dengiz portlari infratuzilmasini o‘z ichiga oladi, bu esa Xitoyning xalqaro savdodagi rolini kuchaytiradi.

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) Yevropa, Kavkaz va Markaziy Osiyoni bog‘lovchi muhim savdo va transport yo‘lagi hisoblanadi. Ushbu koridor Sharqiy Yevropadan boshlanib, Turkiya, Gruziya va

Ozarbayjon orqali Kaspiy dengiziga chiqadi, keyin esa Markaziy Osiyo davlatlariga yetib boradi. TRACECA ning asosiy vazifasi Yevropa va Osiyo o'rtasida yuk tashish samaradorligini oshirish hamda yangi savdo yo'laklarini yaratishdan iborat. U mintaqadagi infratuzilma loyihalarini rivojlantirishda katta ahamiyatga ega.

North-South Transport Corridor (NSTC) Rossiya, Ozarbayjon, Eron va Hindistonni bog'laydigan strategik transport yo'lagi bo'lib, Yevropa va Janubiy Osiyo o'rtasidagi yuk tashish masofasini sezilarli darajada qisqartiradi. Bu koridor Shimoliy Yevropadan boshlanib, Rossiya, Kaspiy dengizi va Eron orqali Hind okeaniga chiqadi. NSTC orqali yuk tashish dengiz yo'llariga nisbatan ancha tez amalga oshiriladi, bu esa Hindiston, Rossiya va Eronning savdo hamkorligini mustahkamlashga xizmat qiladi.

Markaziy Osiyo transport yo'laklari mintaqadagi davlatlarni birlashtiruvchi asosiy yo'nalishlardir. O'zbekiston, Qozog'iston, Turkmaniston, Qirg'iziston va Tojikiston orqali o'tadigan transport tarmoqlari mintaqaviy iqtisodiy aloqalarni rivojlantiradi. Bu yo'laklar Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi doirasida ham muhim ahamiyat kasb etadi. Markaziy Osiyo transport koridorlari Yevropa va Xitoy o'rtasidagi tranzit vaqtini qisqartirishda asosiy rol o'ynaydi.

China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) Xitoy va Pokistonni bog'lovchi muhim yo'nalish bo'lib, u orqali Xitoyning Gvadar portiga chiqish imkoniyati yaratilgan. Ushbu loyiha Xitoyning energiya resurslariga bo'lgan ehtiyojini qondirish va Janubiy Osiyo mamlakatlari bilan savdo aloqalarini mustahkamlash maqsadini ko'zlaydi. Koridor temir yo'llar, avtomobil yo'llari va energetika infratuzilmasini o'z ichiga oladi.

Janubi-Sharqiy Osiyo transport yo'laklari ASEAN mamlakatlari o'rtasidagi mintaqaviy iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga xizmat qiladi. Tailand, Vyetnam, Malayziya, Indoneziya kabi davlatlarni birlashtiruvchi yo'llar Janubi-Sharqiy Osiyoning global savdodagi ahamiyatini oshiradi. Ushbu yo'laklar orqali mintaqada logistik xizmatlarning samaradorligi sezilarli darajada yaxshilanmoqda.

Trans-Sibir magistrali Rossiya orqali o'tadigan dunyodagi eng uzun temir yo'l yo'nalishidir. Bu yo'lak Yevropa va Osiyoni bog'lovchi strategik savdo yo'nalishi hisoblanib, yuk tashish uchun muhim infratuzilmani ta'minlaydi. Vladivostok portidan boshlanib, Rossiyaning g'arbiy chegaralarigacha yetib boradigan ushbu temir yo'l global transport tizimining ajralmas qismi hisoblanadi.

Yuqorida sanab o'tilgan transport koridorlari Osiyoning iqtisodiy rivojlanishi, xalqaro savdoni kengaytirish va mintaqalararo aloqalarni mustahkamlashda asosiy omil bo'lib xizmat qilmoqda. Ushbu yo'laklar infratuzilmani rivojlantirish bilan birga, mamlakatlar o'rtasida siyosiy va iqtisodiy hamkorlikni kuchaytirishga xizmat qiladi.

7.3. Afrikadagi transport koridorlari va infratuzilma loyihalari

Afrikadagi transport koridorlari va infratuzilma loyihalari mintaqaning iqtisodiy rivojlanishi va global savdo tarmoqlariga integratsiyasida muhim rol o'ynamoqda. Qit'adagi keng geografik hudud va tabiiy resurslarning boyligi mintaqalararo aloqalarni mustahkamlashni taqozo etadi. Shu bois Afrika davlatlari transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali iqtisodiy salohiyatni oshirishga intilmoqda. Transport koridorlari nafaqat ichki savdo va turizmni qo'llab-quvvatlaydi, balki qit'aning xalqaro bozorlar bilan bog'lanishini ta'minlaydi.

Hozirgi kunda Afrikada mintaqaviy savdo bloklari, xususan, Afrika Ittifoqi va Afrika Qit'a Erkin Savdo Hududi (AfCFTA) tashabbuslari asosida transport koridorlarini kengaytirish ishlari olib borilmoqda. Ushbu loyihalar Yevropa, Osiyo va Amerika bilan savdo aloqalarini kuchaytirish maqsadida amalga oshirilmoqda. Kongo daryosi bo'ylab transport tarmoqlarini rivojlantirish, Sharqiy Afrikadagi temir yo'l loyihalari, shuningdek, Sahroi Kabir osti hududidagi transport yo'llarining modernizatsiyasi Afrika davlatlarining iqtisodiy imkoniyatlarini oshirishda muhim omil hisoblanadi.

Umuman olganda, Afrikadagi transport koridorlari va infratuzilma loyihalari qit'aning barqaror rivojlanishiga hissa qo'shib, ichki va xalqaro iqtisodiy

integratsiyani kuchaytirish orqali Afrikani global iqtisodiy tizimning faol ishtirokchisiga aylantiradi.

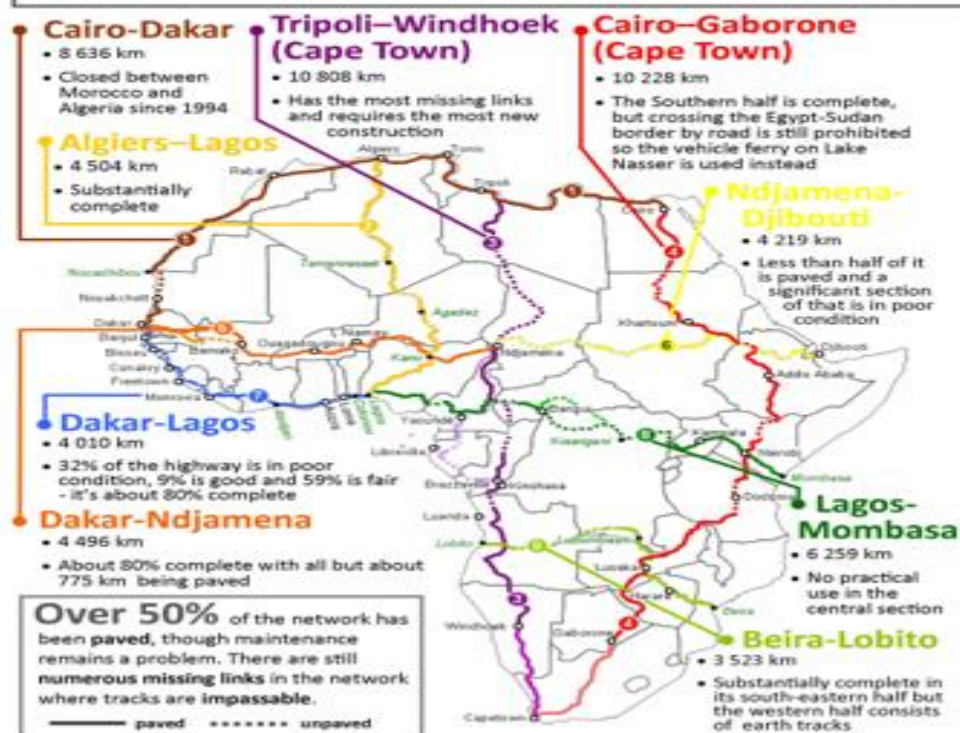
Trans-African koridorlari Afrikadagi transport infratuzilmasini rivojlantirish va qit'ani yanada yaxlit iqtisodiy tizimga aylantirish maqsadida tashkil etilgan asosiy yo'laklar tarmog'idir. Ushbu koridorlar qit'a ichidagi va xalqaro savdoni rivojlantirish uchun strategik ahamiyatga ega bo'lib, Afrika mamlakatlarini mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik doirasida bog'laydi. Trans-African koridorlari Afrika Ittifoqi, mintaqaviy tashkilotlar va xalqaro donor tashkilotlar tomonidan qo'llab-quvvatlanadi. Ular qit'aning ichki transport tarmog'ini yaxshilash, yuk tashish jarayonlarini tezlashtirish va qit'a bo'ylab aloqalarni mustahkamlashga qaratilgan.

Trans-African yo'llari loyihasi qit'ani g'arbdan sharqqa va shimoldan janubga qamrab oluvchi 10 ta asosiy koridordan iborat. Ushbu koridorlar orasida Trans-Sahel koridori, Trans-Sahroi Kabir koridori, Shimol-Janub koridori va Sharqiy Afrikaning Katta Ko'llar mintaqasini qamrab oluvchi koridorlar mavjud. Har bir koridor mamlakatlararo savdo aloqalarini kengaytirish va mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani mustahkamlash maqsadini ko'zlaydi. Masalan, Shimol-Janub koridori Janubiy Afrikadan boshlanib, Tanzaniya, Zambiya, Zimbabve va boshqa davlatlar orqali Shimoliy Afrikaga ulanishni ta'minlaydi. Ushbu yo'lak qit'adagi eng muhim tranzit tarmog'idan biri hisoblanib, quruqlikdagi yuk tashish uchun katta ahamiyatga ega.

Shuningdek, Trans-African koridorlari doirasida temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Masalan, Sharqiy Afrika transport tarmog'i Xitoy bilan hamkorlikda rivojlantirilayotgan loyihalardan biri bo'lib, u Mombasa portini Uganda, Ruanda va Burundi kabi davlatlar bilan bog'laydi. Bundan tashqari, LAPSSET (Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor) loyihasi Sharqiy Afrikada yangi transport tarmog'ini yaratish orqali iqtisodiy imkoniyatlarni kengaytirishga qaratilgan.

Trans-African Corridors

The Trans-African Highway network comprises transcontinental road projects in Africa being developed by UNECA, the African Development Bank (ADB), and the African Union. The total length of the nine Trans-African Highways in the network is **56 683 km**



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

7.3.1-rasm. Trans-Afrika koridorlari⁶²

Trans-African koridorlarining yana bir muhim jihati qit'adagi mintaqaviy bloklar o'rtasidagi aloqalarni mustahkamlashdir. Masalan, Afrika Qit'a Erkin Savdo Hududi (AfCFTA) doirasida ushbu koridorlar savdo to'siqlarini bartaraf etish va yuk tashishni osonlashtirish uchun muhim infratuzilma bo'lib xizmat qiladi. Koridorlar, shuningdek, energetika infratuzilmasi, masalan, gaz va neft quvurlari, shuningdek, elektr uzatish tarmoqlarini rivojlantirishga imkon yaratmoqda.

Trans-African koridorlari nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy jihatdan ham muhim ahamiyatga ega. Ushbu yo'laklar orqali yangi ish o'rinlari yaratilmoqda, qishloq joylarida iqtisodiy faollik oshmoqda va mintaqalardagi aholi uchun transport xizmatlari yaxshilanmoqda. Shu bilan birga, koridorlar turizmni

⁶² Sources: Africa Infrastructure Knowledge Program

rivojlantirish uchun yangi imkoniyatlar ochib beradi, chunki ular Afrikaning turli mintaqalari va diqqatga sazovor joylarini bog'laydi.

Afrika mamlakatlarida transport murakkab va joylashuviga qarab farq qiladi, ammo bu yerda bir nechta umumiy transport turlari mavjud:

Avtomobil yo'llari: Afrikadagi asosiy transport turi, yo'lovchi va yuk tashishning qariyb 90 foizini tashiydi. Ba'zi mamlakatlar transport uchun faqat yo'llarga tayanadi.

Jamoat transporti: avtobuslar, mikroavtobuslar va umumiy taksilarni o'z ichiga oladi. Avtobuslar shaharlar o'rtasida sayohat qilishning eng mashhur usulidir. Mikroavtobuslar - 16 tagacha yo'lovchini tashiydigan va qat'iy belgilangan yo'nalishlarda harakatlanadigan kichik furgonlar. Umumiy taksilar shaharlar ichida qisqa masofalarga sayohat qilish uchun ishlatiladi.

Dengiz yo'llari: katta yoki katta hajmdagi yuklar uchun tejamkor variant. Lekin Afrikadagi hamma mamlakatlarda ham to'g'ridan-to'g'ri dengizga chiqish imkoniyati mavjud emas. Dengizga yaqin mamlakatlar uchun esa bu yo'l ko'plab xarajatlarni tejaydi.

Havo yo'llari - xalqaro va ba'zan milliy sayohatlarning asosiy vositasi. Yirik xalqaro aeroportlar Marokashning Kasablanka shahrida joylashgan; Qohira, Misr; Dakar, Senegal; Lagos, Nigeriya; va boshqa shaharlar. Aviatsiya butun dunyo bo'ylab yagona tezkor transport tarmog'ini taqdim etadi, bu uni global biznes uchun, natijada katta sayohat va savdo uchun xizmat qiladi. Havo transporti iqtisodiy o'sishni keltirib chiqaradi, ish o'rinlarini yaratadi va xalqaro savdo va turizmni osonlashtiradi. Aviatsiya sanoatining umumiy iqtisodiy ta'siri dunyodagi YaIMning 3.5 foizini tashkil etadi. Afrikada, shubhasiz, ulkan turizm va havo transporti rivojlanish potentsiali mavjud bo'lib, u hali foydalanilmaydi. Garchi ba'zi Afrika davlatlari sanoatlashtirish yo'li bilan tarkibiy o'zgarishlarni amalga oshirish uchun juda kichik yoki uzoqroq bo'lishsa-da, ular foydalanilmayotgan tabiiy va madaniy sayyohlik salohiyati va xizmatlari bilan havo transporti sohasida savdo qilish imkoniyatlariga ega. Tabiat boyligi bilan ta'minlangan qit'a, asl manzil sifatida va

o'ziga xosligi bilan sayyohlik faoliyatidan ko'proq foyda olish uchun yaxshi joylashtirilgan. Biroq, bu potentsial hali haqiqiy turizm va havo transportining o'sishiga aylantirilmagan. Darhaqiqat, mintaqa jahon bozoriga sayyohlik va havo transporti rivojlanishning tan olingan salohiyatlariga mos keladigan samarali kuch bo'lishiga imkon beradigan darajada erisha olmagan. Afrikadagi sayyohlik sohasi havo transportiga katta bog'liqligi va dunyoning boshqa joylariga nisbatan havo transporti xizmatlarining mavjudligi cheklanganligi sababli, turizmning o'sishi havo transportining cheklanganligi oqibatida zarar ko'rdi. Afrika shtatlaridagi aksariyat aeroportlar, ayniqsa LDC, LLDC va SIDS, haftasiga faqat cheklangan miqdordagi parvozlarni qabul qilishadi; Afrikadagi parvozlar uchun ham, Afrikaga va undan qaytib keladigan xalqaro parvozlar uchun ham havo qatnovi xarajatlari nomutanosib ravishda yuqori deb hisoblanadi. Havo qatnovlarini davom ettirish bo'yicha noaniqlik sayyohlik sanoatining ichki investitsiyalariga va kiruvchi turizm imkoniyatlariga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin va shu sababli xizmatning haqiqiy yo'qotilishi ancha katta xarajatlarga olib kelishi mumkin. Ishonchli, jozibali havo qatnovlari va uyg'unlashtirilgan aviatsiya va turizm siyosatisiz aviatsiya va turizmning afzalliklari shunchaki amalga oshirilmaydi yoki hech bo'lmaganda cheklanmaydi.

Turli xil landshaftlari va jonli madaniyatlari bilan mashhur Afrika, shuningdek, ichki va xalqaro sayohatlar uchun asosiy markaz bo'lib xizmat qiladigan bir qancha yirik aeroportlarga ega. Bu aeroportlar gavjum poytaxt markazlaridan tortib global tranzit uchun strategik manzillargacha, qit'ani dunyoning qolgan qismi bilan bog'lashda hal qiluvchi rol o'ynaydi. Bu yerda yo'lovchi tashish va infratuzilmaga asoslangan Afrikadagi eng yirik 8 ta aeroportni ko'rib chiqamiz.

1. YOKI Tambo xalqaro aeroporti (JNB) Yoxannesburgdagi aeroport Afrikaning eng gavjum aeroporti unvoniga ega. U Afrikani barcha qit'alar bo'ylab yo'nalishlar bilan bog'laydigan ichki va xalqaro reyslar uchun muhim darvoza bo'lib xizmat qiladi.

2. Qohira xalqaro aeroporti (CAI) Misr poytaxtida joylashgan va Yaqin Sharq va Afrikaga sayohat qilish uchun asosiy markaz hisoblanadi. Bu har yili millionlab yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatadigan qit‘adagi ikkinchi eng gavjum aeroportdir.

3. Keyptaun xalqaro aeroporti (CPT) qirg‘oq bo‘yidagi Keyptaun shahrida joylashgan bo‘lib, Janubiy Afrikaga tashrif buyuradigan sayyohlar uchun muhim kirish nuqtasidir. Uning zamonaviy jihozlari va go‘zal atrofi uni sayohatchilar orasida mashhur aeroportga aylantiradi.

4. King Shaka xalqaro aeroporti (DUR) Durban va Janubiy Afrikaning uning atrofidagi mintaqalarga xizmat qiladi. So‘nggi yillarda u ichki va xalqaro reyslarni qabul qilishda sezilarli o‘shishni kuzatdi.

5. Muhammad V xalqaro aeroporti (CMN) Marokashning eng gavjum aeroporti va Shimoliy Afrikaga asosiy darvoza hisoblanadi. U Yevropa, Afrika va Yaqin Sharqni bog‘laydigan katta hajmdagi xalqaro trafikni boshqaradi.

6. Jomo Kenyatta xalqaro aeroporti (NBO) Sharqiy Afrika havo transporti tarmog‘ida hal qiluvchi rol o‘ynaydi. U mintaqani o‘rganayotgan sayohatchilar uchun asosiy markaz bo‘lib xizmat qiladi.

7. Xosea Kutako xalqaro aeroporti (WDH) Namibiyaning asosiy xalqaro aeroporti bo‘lib, mamlakatga va undan qaytishni osonlashtiradi. Bu Janubiy Afrikaning havo sayohatlari tarmog‘i uchun asosiy bo‘g‘in bo‘lib xizmat qiladi.

8. Addis-Abeba Bole xalqaro aeroporti (ADD) Efiopiyaning asosiy aeroporti va Afrika va undan tashqarida sayohat qilish uchun muhim markazdir. So‘nggi yillarda u tez o‘shishni boshdan kechirdi.

Janubiy Afrika Respublikasida Durban shahrida, Johannesburgda va Cape Townda uchta xalqaro aeroport mavjud. Parvozlar narxi juda yuqori, ammo sifati juda yaxshi va reyslar o‘rtasida kechikish yo‘q, barcha samolyotlar qat’iy belgilangan jadvalda qoldiriladi. Aviakompaniyalarga arzon narxlardagi kompaniyalar – “FlyMango”, Interlink Airlines (Mozambik, Tanzaniya, Zimbabve),

“Kulula Air” (ichki yo‘nalishlarga qo‘shimcha ravishda, Zimbabve, Zambiya, Namibiya va Mauritius shaharlariga) yetkazib berildi.

Temir yo‘l transporti. Poyezdlar mamlakatning barcha yirik shaharlarini birlashtiradi. Poyezdlarga qo‘shimcha ravishda elektr poyezdlari ham mavjud. Safarning narxi juda ham yuqori emas, shuning uchun har qanday ish bilan shug‘ullanadigan har bir kishi, Cape Town uchun Durbandan ketib qoladi. Istisno - yuqori qulaylikdagi poyezdlar (Trans-Kuru, Blue-Train). Ularga dastlabki buyurtmanomadan keyin borish mumkin.

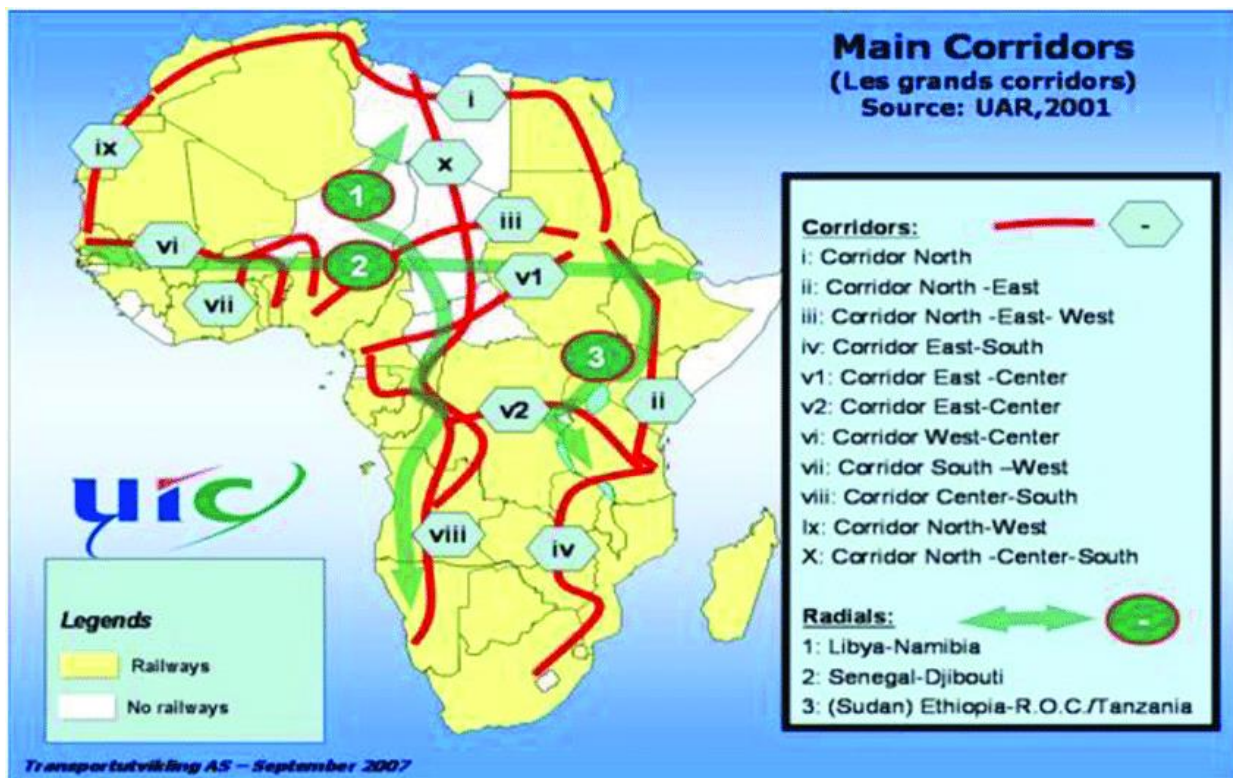
Barcha poyezdlarni uch turga bo‘lish mumkin:

- joylashtiruvchi;
- 4 o‘rindiqli xonasi;
- 6 o‘rindiqli xonasi mavjud.

Afrikaning asosiy transport koridorlari qit‘aning ichki iqtisodiy aloqalarini kuchaytirish, xalqaro savdo imkoniyatlarini kengaytirish va global bozorlar bilan bog‘lanishni ta‘minlash uchun muhim ahamiyatga ega. Ushbu koridorlar transport infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan bo‘lib, qit‘adagi davlatlarni birlashtiradi va mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani qo‘llab-quvvatlaydi. Afrika bo‘ylab tashkil etilgan transport koridorlari asosan yo‘l tarmoqlari, temir yo‘llar, dengiz portlari va aviatsiya infratuzilmasini qamrab oladi.

Eng yirik transport koridorlaridan biri bu **Shimol-Janub koridori** bo‘lib, u Janubiy Afrikadan boshlanib, Botswana, Zambiya, Mozambik, Malavi va Zimbabveni bog‘lab, Tanzaniyaga qadar cho‘ziladi. Ushbu koridor qit‘aning shimoliy va janubiy qismlarini birlashtirishga xizmat qiladi va quruqlikda yuk tashish jarayonlarini osonlashtiradi.

Koridor qishloq xo‘jaligi mahsulotlari, minerallar va boshqa xomashyo resurslarini xalqaro bozorga olib chiqishda muhim ahamiyatga ega. Shimol-Janub koridori mintaqada ichki transportni modernizatsiya qilish va tijorat faoliyatini kengaytirish uchun asosiy tarmoqdir.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

7.3.2-rasm. Afrikaning asosiy transport koridorlari⁶³

Sharqiy Afrika transport koridori mintaqaning eng muhim yo'nalishlaridan biri bo'lib, Mombasa va Dar-es-Salaam portlarini Uganda, Ruanda, Burundi, Kongo Demokratik Respublikasi va Janubiy Sudanga bog'laydi. Ushbu koridor orqali Sharqiy Afrika mamlakatlari dengiz savdosiga chiqish imkoniyatini kengaytiradi va iqtisodiy faollikni oshiradi. Temir yo'l tarmoqlari, avtomobil yo'llari va dengiz portlarini modernizatsiya qilish ushbu yo'nalishning asosiy maqsadlaridan biridir. Koridor ayniqsa qishloq xo'jaligi va tog'-kon sanoati mahsulotlarini tashishda muhim o'rin tutadi.

Trans-Sahel koridori g'arbdan sharqqa o'tuvchi strategik yo'nalish bo'lib, G'arbiy Afrikadagi Dakar shahrini Chadning NDjamena shahri bilan bog'laydi. Ushbu koridor Sahroi Kabir hududini kesib o'tadi va Niger, Mali, Burkina-Faso kabi davlatlarni birlashtiradi. Trans-Sahel koridori mintaqada ijtimoiy va iqtisodiy

⁶³ Main Corridors and Radials, Source: Rail Development in Africa: Stakes and Prospects, Objectives and Missions of the African Rail Union (ARU); 10-14 April 2006, Brazzaville, Republic of Congo

rivojlanishni rag'batlantiradi va savdo aloqalarini yaxshilash orqali aholi farovonligini oshiradi.

Trans-Sahroi Kabir koridori Afrikaning shimoli va markaziy qismlarini birlashtiruvchi yo'nalish bo'lib, Aljirni Niger va Nigeriya bilan bog'laydi. Ushbu koridor shimoliy va markaziy Afrika o'rtasidagi savdo va transport aloqalarini rivojlantirish uchun muhim ahamiyat kasb etadi. Koridor orqali neft, gaz va boshqa energiya resurslarini tashish imkoniyatlari kengaymoqda. Bundan tashqari, ushbu yo'nalish turizmni rivojlantirish uchun ham muhim bo'lib, u orqali sayyohlar Sahroi Kabirning o'ziga xos go'zalliklaridan bahramand bo'lishlari mumkin.

LAPSSET (Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor) Sharqiy Afrikadagi yirik transport loyihalaridan biri bo'lib, Keniya, Janubiy Sudan va Efiopiyani bog'laydi. Ushbu koridor dengiz portlarini ichki hududlar bilan bog'lash orqali xalqaro savdo aloqalarini rivojlantirishga qaratilgan. LAPSSET loyihasi doirasida yangi portlar, avtomobil va temir yo'llar qurilmoqda, bu esa mintaqaning iqtisodiy salohiyatini oshiradi. Koridor ayniqsa Efiopiya va Janubiy Sudanning eksport imkoniyatlarini kengaytirish uchun muhim ahamiyatga ega.

G'arbiy Afrika transport koridori qit'aning g'arbiy hududlarida joylashgan mamlakatlarni bog'laydi va Gvineya ko'rfazi portlari orqali xalqaro savdo imkoniyatlarini oshiradi. Ushbu koridor orqali transport samaradorligini oshirish va mintaqada iqtisodiy rivojlanishni qo'llab-quvvatlashga intilish mavjud. G'arbiy Afrika transport koridori mintaqadagi yo'l va temir yo'l infratuzilmasini modernizatsiya qilishga qaratilgan.

Umuman olganda, Afrikaning asosiy transport koridorlari qit'aning iqtisodiy rivojlanishida va xalqaro savdo aloqalarini kuchaytirishda strategik ahamiyatga ega. Ushbu koridorlar nafaqat transport va logistika imkoniyatlarini yaxshilaydi, balki yangi ish o'rinlarini yaratish, qishloq hududlarini rivojlantirish va ijtimoiy barqarorlikni ta'minlashga xizmat qiladi. Shu bilan birga, qit'a mamlakatlari o'rtasidagi iqtisodiy hamkorlikni kuchaytirish va Afrikani global iqtisodiyotning ajralmas qismiga aylantirish uchun asosiy infratuzilma tarmoqlari hisoblanadi.

7.4. Transport koridorlarini rivojlantirish va tashkil etishdagi muammolar va imkoniyatlar

Osiyodagi transport koridorlarini rivojlantirish va tashkil etish mintaqaning iqtisodiy integratsiyasi va xalqaro savdo imkoniyatlarini kengaytirishda hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi. Biroq bu jarayonda bir qator muammolar va shu bilan birga ko‘plab imkoniyatlar mavjud. Mintaqadagi davlatlar transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali savdo-sotiq hajmini oshirish, logistika samaradorligini kuchaytirish va iqtisodiy faollikni rag‘batlantirishga intilmoqda, ammo bu boradagi sa’y-harakatlar ko‘plab ichki va tashqi omillar ta’sirida murakkabliklarga duch kelmoqda.

Birinchi muammo sifatida infratuzilmaning noteng rivojlanganligi va moliyaviy resurslarning yetishmasligi ko‘rsatiladi. Osiyoning rivojlanayotgan davlatlarida transport koridorlarini qurish va modernizatsiya qilish uchun zarur bo‘lgan mablag‘ ko‘p hollarda cheklangan. Xalqaro moliyaviy institutlar va davlatlararo hamkorlikka qaramay, uzoq muddatli infratuzilma loyihalarining moliyalashtirilishi ko‘pincha sust kechadi. Bundan tashqari, qishloq hududlarida transport tarmoqlarining rivojlanmagani iqtisodiy integratsiyani sekinlashtiradi va mintaqalarning iqtisodiy imkoniyatlaridan to‘liq foydalanish imkonini bermaydi.

Ikkinchi muammo sifatida siyosiy va huquqiy kelishmovchiliklar qayd etiladi. Osiyo davlatlari o‘rtasidagi chegaraviy masalalar, savdo to‘siqlari va bojxona protseduralarining murakkabligi transport koridorlarining samarali faoliyat ko‘rsatishiga to‘sqinlik qiladi. Chegaralarda yuk tashish jarayonlarining sekinligi logistika xarajatlarini oshiradi va vaqtni ko‘proq talab qiladi. Ayniqsa, Markaziy Osiyo davlatlari o‘rtasidagi bojxona jarayonlari va savdo to‘siqlari koridorlarning samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda.

Transport koridorlarini rivojlantirishdagi uchinchi muammo ekologik va ijtimoiy xavflardir. Yangi yo‘llar va infratuzilma qurilishi tabiiy resurslarning kamayishiga, ekologik zarar yetkazilishiga va mahalliy aholi uchun noqulay sharoitlar tug‘ilishiga olib kelishi mumkin. Xususan, ekologik ta’sirlarni inobatga

olmagan holda amalga oshirilgan loyihalar tabiatga jiddiy zarar yetkazishi va ijtimoiy noroziliklarga sabab bo'lishi mumkin.

Shu bilan birga, Osiyodagi transport koridorlarini rivojlantirishning ko'plab imkoniyatlari ham mavjud. Birinchidan, ushbu koridorlar mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish uchun qulay platforma yaratadi. Masalan, Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi orqali ko'plab davlatlar yangi transport tarmoqlariga ega bo'lish bilan birga savdo va investitsiyalar hajmini oshirish imkoniyatiga ega bo'ldi. Bunda Xitoy, Hindiston, O'zbekiston, Qozog'iston kabi mamlakatlar o'rtasida savdo hajmi sezilarli darajada o'smoqda.

Ikkinchidan, transport koridorlari yangi ish o'rinlari yaratish va qishloq hududlarini rivojlantirishda muhim rol o'ynaydi. Yo'llar, temir yo'llar va dengiz portlarini rivojlantirish orqali uzoq hududlarda iqtisodiy faollik oshadi, bu esa mahalliy aholi uchun yangi imkoniyatlar yaratadi. Transport infratuzilmasi shuningdek, turizmni rivojlantirishga ham katta hissa qo'shadi, chunki u sayyohlar uchun yangi marshrutlarni ochadi.

Uchinchidan, texnologik innovatsiyalar transport koridorlarini yanada samaraliroq qilish imkonini beradi. Raqamli tizimlarni joriy etish, masalan, bojxona jarayonlarini avtomatlashtirish va logistika boshqaruvini optimallashtirish orqali yuk tashish tezligi oshadi va xarajatlar kamayadi. Shu bilan birga, yashil transport texnologiyalarining rivoji ekologik ta'sirlarni minimallashtirishga yordam beradi.

Afrika davlatlarining deyarli barchasi JSTga a'zo. Afrika davlatlari iqtisodiyotining rivojlanishi har xil bo'lishi bilan ularning deyarli barchasi JST a'zolari va Afrika Kontinental erkin savdo hududi ishtirokchilari hisoblanadi. Shu nuqtai nazardan, savdo shartnomalarini tuzish va kompaniyalar o'rtasida ishbilarmonlik aloqalarini rag'batlantirish O'zbekistonning Afrika bozoriga kirishi uchun maqbul yo'nalish hisoblanadi. Ayni paytda O'zbekistonning Afrika mamlakatlariga eksportining 57 foizi Misrga yo'naltiriladi. Boshqa hamkorlar qatoridan Marokash (17%), Sudan (16%), Janubiy Afrika (6%) va Tunis (2%) mamlakatlari o'rin olgan.

Afrikaning ko‘plab mamlakatlari iqtisodiyotining ikkinchi muhim tarmog‘i hisoblanadi. Aksariyat Afrika davlatlarining iqtisodiyoti qishloq xo‘jaligi bilan bog‘liq. Shu nuqtai nazardan, ular uchun O‘zbekistondan o‘g‘it va qishloq xo‘jaligi texnikalarini import qilish imkoniyati jozibali ko‘rinadi. Afrikaning ko‘plab mamlakatlari iqtisodiyotining ikkinchi muhim tarmog‘i tog‘-kon sanoati – neft va gazdan tortib (Jazoir, Gabon, Liviya va Nigeriya) metallar, minerallar (Namibiya va Janubiy Afrikada) va olmos (Botsvana) hisoblanadi. Shu nuqtai nazardan, O‘zbekistonning tog‘-kon sanoati texnikasi eksporti ham ushbu mamlakatlarda qiziqish uyg‘otishi mumkin.

Misr bilan hamkorlik masalasi. Misr Shimoliy Afrikadagi iqtisodiyoti eng rivojlangan mamlakatlardan biri hisoblanadi. Mamlakatning asosiy eksporti neft, azotli o‘g‘itlar va oltin bo‘lsa, asosiy importga bug‘doy va dori-darmonlar kiradi. 2022-yilda Misrdan O‘zbekistonga amalga oshirilgan eksport hajmi 8,53 mln. dollarni tashkil etgan. O‘z navbatida O‘zbekiston Misrga 23 mln. dollarlik mahsulot, jumladan, sof paxta iplari, oltingugurt va sintetik shtapel tolali iplarni eksport qilgan. O‘zbekiston Misrga yuk mashinalari, fosfinatlar va mum ham yetkazib beradi. Misrga import qilish uchun Tartibga solinadigan mahsulotlar eksporti va importini nazorat qilish bosh tashkilotidan tegishli sertifikatni olinishi kerak. Misr eksport qiladigan polimer, temir va qog‘oz kabi ko‘plab mahsulotlar O‘zbekiston uchun qiziqish uyg‘otishi mumkin.

Janubiy Afrika Respublikasining asosiy eksporti qimmatbaho metallardan iborat. Janubiy Afrika Respublikasi ushbu qit‘adagi mamlakatlardan texnologik jihatdan va sanoati rivojlangan mamlakat sifatida ajralib turadi. Asosiy eksporti oltin, platina, temir rudasi, olmos, ko‘mir briketlari, xrom, titan va qimmatbaho metallardan iborat. Bundan tashqari, mamlakatdan katta miqdorda yengil va yuk avtomobillari, sentrifugalar, sulfatlar, sitrus mevalari eksport qilinadi. Asosiy import qilinadigan mahsulotlar safiga neft, avtomobillar (shu jumladan ehtiyot qismlar va aksessuarlar) hamda tele va radioeshittirish uskunalari kiradi.

2022-yilda Janubiy Afrika Respublikasi O‘zbekistonga 2,33 mln. dollarlik mahsulot, jumladan, kichik temir quvurlar, nikel, sitrus mevalari, elektronika, suyuqlik nasoslari va yong‘inga chidamli keramika eksport qildi. O‘z navbatida, O‘zbekistonning Janubiy Afrika Respublikasiga eksporti sulfatlar, sintetik filament iplari va sof paxta iplarini hisobga olgan holda 1,1 mln. dollarni tashkil etdi.

2 yil oldin Marokash O‘zbekistonga 659 ming dollarlik mahsulot eksport qilgan. Marokash tomonidan asosan eksport qilinadigan mahsulotlar aralash mineral va kimyoviy o‘g‘itlar, avtomobillar, izolyatsiyalangan simlar, fosfor kislotasi va kalsiy fosfatlaridan iborat. Shu bilan birga, asosiy import tovarlari neft va bug‘doydir. 2022-yilda Marokash O‘zbekistonga 659 ming dollarlik mahsulot eksport qilgan. O‘z navbatida, O‘zbekistonning Marokashga eksporti oltingugurt va neftni hisobga olgan holda 14 mln. dollarni tashkil etdi.

Tunisning eksport imkoniyatlari. Tunisning asosiy eksporti – izolyatsiyalangan sim, neft, erkaklar kostyumlari va zaytun moyi. Asosiy importga qayta ishlangan neft, neft gazi, bug‘doy va avtomobil kiradi. 2022-yilda Tunis O‘zbekistonga qiymati yarim million dollardan kam bo‘lgan mahsulot eksport qilgan. O‘z navbatida, O‘zbekistonning Tunisga eksporti 1,4 mln dollarni tashkil etib, asosan, rux, ip-kalava va to‘qilgan paxtadan iborat edi. O‘zbekiston eksportini kengaytirish uchun ilg‘or elektr butlovchi qismlar va uskunalar istiqbolli mahsulotlar bo‘lishi mumkin. Tovarlarini import qilish uchun maxsus hujjatlar talab qilinmaydi (tegishli litsenziya talablari bundan mustasno).

O‘zbekistonning Tunis bilan iqtisodiy hamkorligi yaxshi emas. Keniya eksporti qiladigan asosiy mahsulotlar choy, gullar, qahva va titan rudalaridan iborat. Asosiy importga neft, palma yog‘i, bug‘doy, dori-darmonlar va avtomobillar kiradi. 2022 va 2023-yillarda O‘zbekistondan Keniyaga tovarlar eksporti hajmi ko‘p bo‘lmagan. Sulfatlar va qishloq xo‘jaligi texnikasi eksportini kengaytirish mamlakatlar o‘rtasidagi savdo aloqalarini chuqurlashtirish yo‘lidagi birinchi qadam bo‘lishi mumkin. Keniyaga tovarlarni import qilish uchun bojxona tartib-taomillaridan o‘tish va Keniya Standartlar Byurosidan standartlashtirish sertifikatini

olish uchun murojaat qilish kerak. Savdo aloqalarini yanada kengaytirish, transport logistikasini yo'lga qo'yish va mahsulotlarimizni tashqi bozorlarga eksport qilish yo'llarini ko'paytirish maqsadida xorijiy hamkorlar bilan birgalikda "Yo'l xaritasi"ni ishlab chiqish bo'yicha taklif tayyorlandi.

Yer yuzida davlatlararo yo'llarni yaxshilash masalasidan ko'plab yer osti yo'llari, ko'priklar turli xil tunellar quriladi. Afrika mamlakatini Yevropa, Osiyo qit'asiga bog'lash uchun ham ko'plab tadqiqotlar qilingan. **Gibraltar bo'g'oz**i bilan bog'liq. Gibraltar bo'g'ozini umumjahon ahamiyatiga ega chorraxa deyish mumkin. O'rta yer dengizini Atlantika okeani bilan bog'lovchi bo'g'oz, O'rta yer dengizi hududda joylashgan davlatlarni dunyodagi boshqa davlatlar bilan bog'lab turadi. Bu yo'l bo'ylab har kuni 200 ga yaqin yirik kemalar o'tadi. Uning ahamiyati 1869-yili dengiz yo'li uchun ochilgan **Suvaysh** kanalining rasmiy ochilishidan keyin yana to'xtadi. 160 metrlik kanal Yevrosiyoni va Afrikani ajratib turardi. Bu safar Kemalar Afrikani aylanib o'tib, hind okeani orqali O'rtayer dengiziga borishlariga hojat qolmadi va shu tarzda yo'lni deyarli 8 ming kmga qisqartirishdi. Ammo qanchalar g'alati bo'lmasin, Gibraltar bo'g'ozini bilan tarix o'zgacha va uning qarama qarshi taraflarini allaqachon quruqlik yo'llari bilan bog'lashmoqchi bo'lishdi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.

7.4.1-rasm. Gibraltar bo'g'oz⁶⁴

⁶⁴ <https://study.com/academy/lesson/the-strait-of-gibraltar-facts-importance.html>

Seriney yarimoroli va Marokash orasida jadal aloqalarga ehtiyoj bor. Uni qurish turli nuqtayi nazardan juda foydali. Masalan, sayyohlik va iqtisodiy Yevropa va Afrikani bog‘lash uchun 15 kmlik ko‘prik qurish kifoya. Bo‘g‘ozning minimal oralig‘i 14 kmdan sal oshiq. Zamonaviy o‘lchovlarga qaraganda bu unchalik ko‘p emas. 4 yilda qurib bitkazilgan Qrim ko‘prigining uzunligi 19 km. Nahotki Yevropaning bunday xarajatlarga kuchi yetmasa? Yoki yevropaliklar zarur texnologiyalarga ega emasmi? Aslida hammasi murakkabroq. Ikki qirg‘oqni ko‘prik yoki boshqa vositalar bilan bog‘lash ishlari XX asrning boshidan boshlangan va ulardan ayrimlarini aqlsizlarcha deb atashdan boshqa iloj yo‘q.

Afrika mamlakatlarining transport salohiyatini rivojlantirish qit‘aning iqtisodiy va ijtimoiy taraqqiyoti uchun muhim omil hisoblanadi. Ushbu rivojlanish uchun infratuzilmani modernizatsiya qilish, texnologiyalardan foydalanish, siyosiy barqarorlik va samarali moliyalashtirish kabi muhim omillarni hisobga olish zarur. Kam rivojlangan infratuzilma, siyosiy beqarorlik, moliyaviy cheklovlar va korrupsiya kabi muammolarni bartaraf qilish, shuningdek, mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish orqali Afrika mamlakatlarining transport salohiyatini o‘zlashtirish va iqtisodiy o‘lishni ta‘minlash mumkin.

Asosiy tushunchalar

TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) – Yevropa, Kavkaz va Osiyoni bog‘lovchi xalqaro transport koridori bo‘lib, savdo va tranzitni rivojlantirish maqsadida tashkil etilgan infratuzilma loyihasi.

Avtomobil yo‘llari – quruqlik transportining asosiy qismi bo‘lib, yuk va yo‘lovchi tashish uchun maxsus qurilgan infratuzilma tarmog‘i. U milliy va xalqaro savdo yo‘nalishlarining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi.

Jamoat transporti – shaharlarda va mintaqalararo yo‘lovchi tashish xizmatlarini ta‘minlaydigan tizim bo‘lib, avtobus, tramvay, metro va poyezd kabi transport vositalarini o‘z ichiga oladi.

Dengiz yo‘llari – xalqaro yuk tashishning asosiy kanallaridan biri bo‘lib, okean va dengizlar orqali yuk va yo‘lovchi transportini amalga oshiruvchi global transport tarmog‘i.

Havo yo‘llari – xalqaro va ichki aviatashuvlarni amalga oshirish uchun foydalaniladigan transport yo‘nalishlari bo‘lib, yuk va yo‘lovchilarni tez va samarali tashish imkonini beradi.

Osiyo transport koridorlari – Osiyo qit‘asidagi asosiy transport yo‘laklari bo‘lib, Xitoy–Markaziy Osiyo–Yevropa yo‘lagi, Xalqaro Shimol-Janub transport koridori va Trans-Kaspiy yo‘lagi kabi infratuzilma loyihalarini o‘z ichiga oladi.

Afrika transport koridorlari – Afrika qit‘asida savdo va iqtisodiy rivojlanishni qo‘llab-quvvatlovchi asosiy transport tarmoqlari bo‘lib, Shimol-Janub koridori, Lobito koridori va Afrikaning birlashgan transport tarmog‘i kabi loyihalarni o‘z ichiga oladi.

Nazorat savollari:

1. Osiyodagi asosiy transport koridorlarini sanab bering.
2. Afrika iqtisodiyotining ijobiy va salbiy xususiyatlari nimalardan iborat?
3. Osiyodagi asosiy transport koridorlari va geografik joylashuvi haqida nimalarni bilasiz?
4. Osiyo qit‘asining qaysi koridori eng ko‘p foyda keltiradigan koridor hisoblanadi?
5. Afrika iqtisodiyotida Trans-Afrika koridorlarining o‘rni qanday?
6. Afrikaning asosiy transport koridorlari nechta?
7. Transport koridorlarini rivojlantirish va tashkil etishdagi muammolar haqida gapiring.
8. Osiyo va Afrika qit‘asidagi transport koridorlarini rivojlantirish bo‘yicha qanday imkoniyatlarga ega?
9. O‘zbekistonning Misr bilan hamkorlik masalasidan kutilayotgan natijalar nimalardan iborat?
10. Tunisning eksport imkoniyatlari nimalardan tashkil topgan?

Case Study

Masala: Afrikada transport tarmoqlarining rivojlanishi, xususan, “Trans-African Highway” tarmog‘ining kengayishi, mintaqalararo savdoni kuchaytiradi. Biroq, Afrikadagi transport infratuzilmasining rivojlanishiga siyosiy to‘sqinliklar katta ta’sir ko‘rsatmoqda. Siyosiy beqarorlik, davlatlar o‘rtasidagi kelishmovchiliklar va xavfsizlik muammolari transport koridorlarining samarali ishlashiga to‘sqinlik qilmoqda. Shuningdek, infratuzilma loyihalariga investitsiyalarni jalb qilishda ijtimoiy va siyosiy to‘sqinliklar mavjud.

Topshiriq:

Ushbu muammolarni bartaraf etish uchun qanday yechimlar taklif qilasiz?

8-BOB. MARKAZIY OSIYO VA YEVROOSIYO TRANSPORT KORIDORLARINING RIVOJLANISH TENDENSIYALARI

- 8.1. Markaziy Osiyo mamlakatlarining tranzit salohiyati va raqobatbardoshligi
- 8.2. Yevroosiyo makonidagi xalqaro transport koridorlari
- 8.3. Rivojlanish yo‘lida duch kelinayotgan muammolar
- 8.4. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari

8.1. Markaziy Osiyo mamlakatlarining tranzit salohiyati va raqobatbardoshligi

Markaziy Osiyo mamlakatlari o‘zining strategik geografik joylashuvi tufayli xalqaro transport va logistika tizimida muhim o‘rin egallaydi. Ushbu hudud Sharq va G‘arbni, Shimol va Janubni bog‘lovchi transport koridorlarining chorrahasida joylashgan bo‘lib, yirik tranzit yo‘laklari uchun muhim platforma sifatida maydonga chiqmoqda. Xalqaro savdo yo‘laklari va logistika tarmoqlarining kengayishi global iqtisodiy hamkorlikni kuchaytirish va mintaqa mamlakatlari iqtisodiy salohiyatini oshirish uchun ulkan imkoniyatlarni yaratadi.

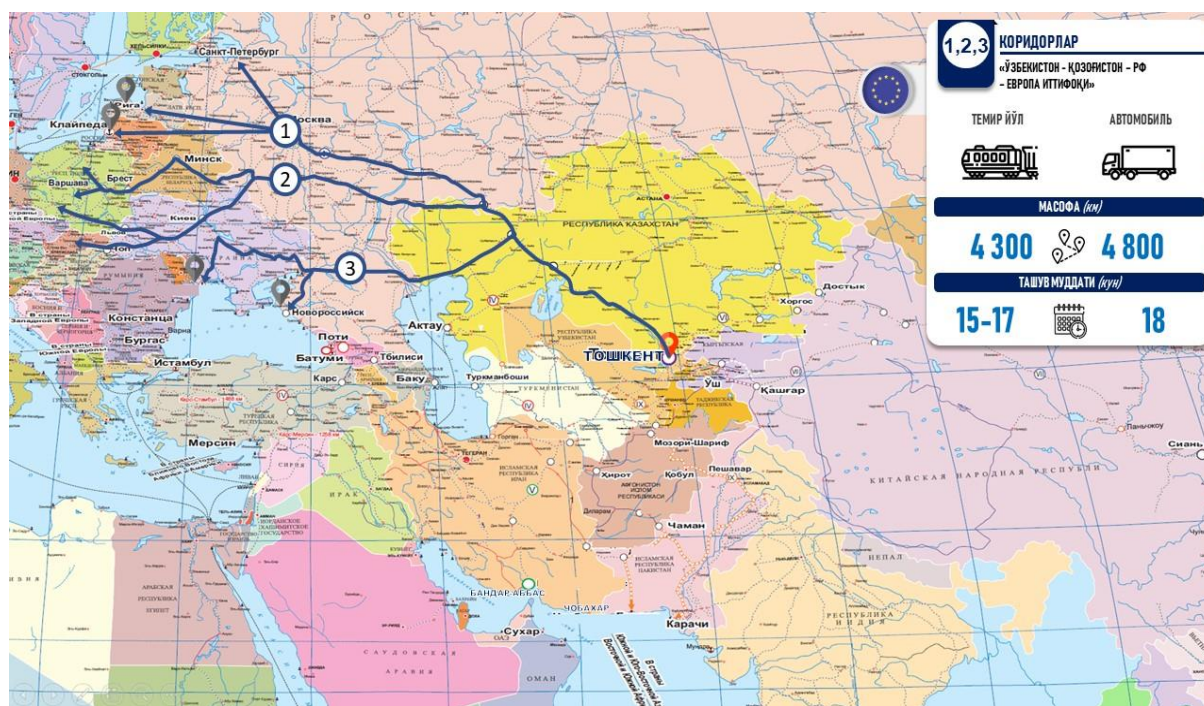
Shu bilan birga, tranzit salohiyatining samarali ishlashi va raqobatbardoshligi qator omillarga bog‘liq. Infratuzilmaning rivojlanish darajasi, bojxona tartib-taomillari, transport tarmoqlari o‘rtasidagi uyg‘unlik, shuningdek, siyosiy barqarorlik va xalqaro hamkorlik kabi jihatlar bu borada hal qiluvchi ahamiyatga ega. Markaziy Osiyo mamlakatlari, xususan, O‘zbekiston, Qozog‘iston, Tojikiston, Qirg‘iziston va Turkmaniston, tranzit salohiyatini kuchaytirish maqsadida transport infratuzilmasini rivojlantirish, innovatsion texnologiyalarni joriy etish va xalqaro transport koridorlarida ishtirokini oshirishga intilmoqda.

Biroq, mintaqa mamlakatlarining tranzit salohiyatidan samarali foydalanish yo‘lida bir qator muammolar mavjud. Transport infratuzilmasining ayrim hududlarda yetarlicha rivojlanmaganligi, tarif siyosatidagi muvofiqlikning yo‘qligi, ekologik talablar va xalqaro logistika standartlariga moslashish kabi masalalar

mintaqaning global savdo yo‘laklaridagi raqobatbardoshligini cheklab kelmoqda. Shu bois, Markaziy Osiyo mamlakatlarining tranzit imkoniyatlarini yanada rivojlantirish uchun xalqaro hamkorlikni kuchaytirish, mintaqaviy integratsiyani mustahkamlash va iqtisodiy islohotlarni jadallashtirish zarur.

O‘zbekiston Respublikasida eksport mahsulotlarini xorijiy bozorlarga tashishni tashkil etishda foydalanish uchun 9 ta asosiy xalqaro transport koridorlari mavjud.

“O‘zbekiston — Qozog‘iston — Rossiya Federatsiyasi — Yevropa Ittifoqi” transport koridori Markaziy Osiyodan Yevropaga bo‘lgan yuk tashish yo‘nalishlarining eng muhimlaridan biri hisoblanadi. Ushbu koridor strategik jihatdan xalqaro savdo aloqalarini kengaytirishda muhim ahamiyatga ega bo‘lib, Markaziy Osiyoni Shimoliy va G‘arbiy yo‘nalishdagi yirik iqtisodiy markazlar bilan bog‘laydi. Bu yo‘nalish orqali o‘tadigan transport oqimlari Yevropa va Osiyo davlatlari o‘rtasidagi savdo munosabatlarini tezlashtiradi, transport xarajatlarini kamaytiradi va mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani mustahkamlaydi.



8.1.1-rasm. 1,2,3 – Koridor “O‘ZBEKISTON — QOZOG‘ISTON — RF — YEVRONA ITTIFOQI”⁶⁵

⁶⁵ <https://epauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

Mazkur koridor orqali amalga oshiriladigan yuk tashish jarayonlari bir nechta asosiy transport turlari — temiryo‘l, avtomobil va dengiz transportlari orqali amalga oshiriladi. O‘zbekiston, koridorning boshlang‘ich nuqtasi sifatida, o‘zining rivojlanayotgan transport infratuzilmasi bilan ushbu yo‘nalishda strategik rol o‘ynaydi. Qozog‘iston ushbu koridorda muhim tranzit davlat sifatida chiqadi, chunki uning keng temiryo‘l tarmoqlari va yuk tashish imkoniyatlari Rossiya bilan uzviy bog‘langan. Rossiya Federatsiyasi esa koridorning asosiy ulushini tashkil etadi va Yevropa davlatlariga chiqish uchun asosiy yo‘lak vazifasini bajaradi.

Koridorning asosiy ahamiyati uning vaqt va masofa bo‘yicha samaradorligida ko‘rinadi. Ushbu yo‘nalish orqali Osiyodan Yevropaga o‘rtacha 10–14 kun ichida yuk yetkazish mumkin, bu dengiz yo‘llariga qaraganda ancha tez. Bu, ayniqsa, qishloq xo‘jaligi mahsulotlari, sanoat tovarlari va boshqa tez buziluvchi mahsulotlarni tashishda juda muhimdir. Shu bilan birga, koridor yuk tashish tariflarini maqbullashtirish imkonini beradi, chunki bu yo‘nalishdagi davlatlar o‘zaro bojxona protseduralarini soddalashtirishga intilmoqda.

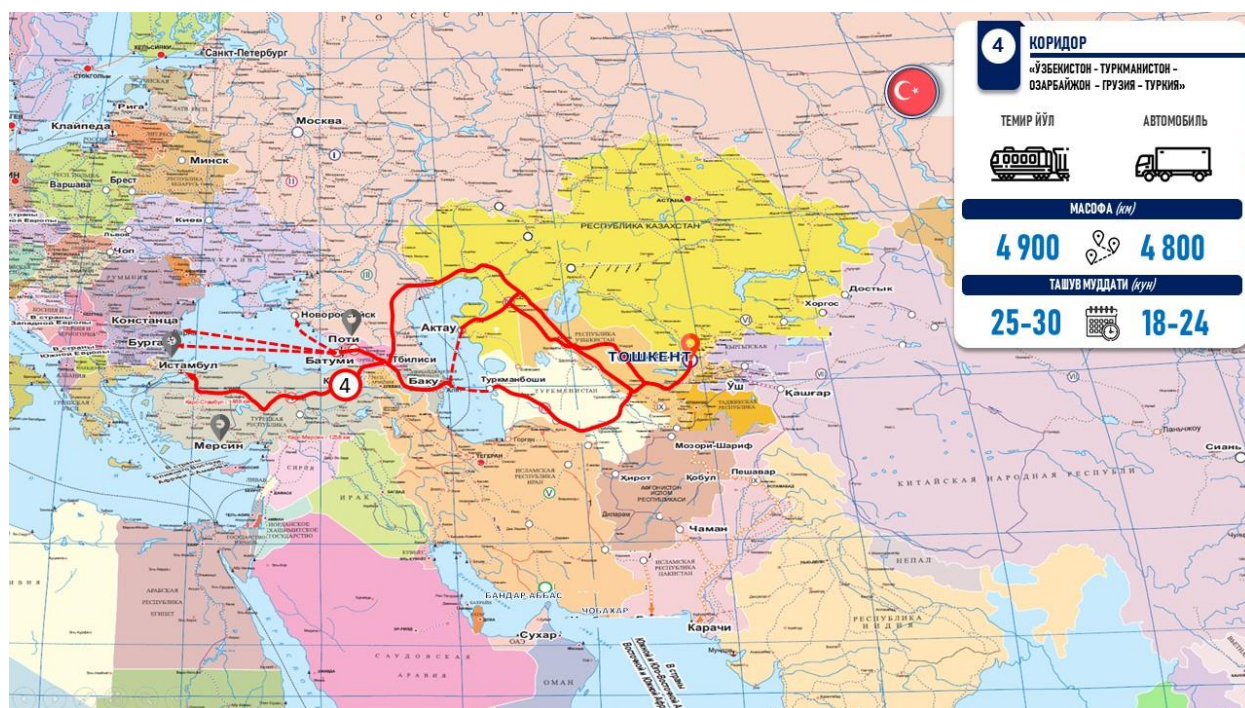
8.1.1-jadval

“O‘ZBEKISTON — QOZOG‘ISTON — RF — YEVIROPA ITTIFOQI” koridoridagi yo‘nalishlar

Shimoliy, Shimoliy—G‘arbiy yo‘nalish			
“Toshkent — Qo‘ng‘irot — Beyneu — Saratov — Moskva — Riga (Vilnyus)”	4 781 (Riga) 4 857 (Vilnyus)	10-14 kun (48/48 soat)	2 000-2 300
“Toshkent — Qo‘ng‘irot — Beyneu — Saratov — Moskva — Smolensk — Brest — (Polsha, Germaniya, Fransiya, Ispaniya va boshqalar)”	4 421 (Minsk) 4 800 (Varshava) 5 400 (Berlin) 6 493 (Amsterdam) 6 842 (Parij) 8 117 (Madrid)	9-10 kun 10-12 kun 13-15 kun 14-16 kun 15-17 kun 17-19 kun (48/48 soat)	2 200-2 400 (Minsk) 2 300- 2 500 (Varshava) 3 100-3 400 (Berlin)
“Toshkent — Qo‘ng‘irot — Beyneu — Astraxan — Volgograd — Kiyev — (Polsha, Chexiya, Avstriya Slovakiya va boshqalar)”	4 140 (Kiyev) 5 400 (Praga) 5 400 (Vena) 5 400 (Bratislava)	9-10 kun 13-15 kun 13-15 kun 13-15 kun (48/48 soat)	2 200- 2 500 (Kiyev) 3 000-3 300
“Toshkent — Qo‘ng‘irot — Beyneu — Astraxan — Tbilisi — Batumi — Trabzon — Samsun — Istanbul — (Bolgariya, Ruminiya)”	5 500 (Sofiya) 5 600 (Buxarest)	14-15 kun 14-15 kun (48/48 soat)	4 000-4 300

Biroq, ushbu koridorda ayrim muammolar ham mavjud. Transport infratuzilmasining ayrim qismlarida modernizatsiya talab etiladi, ayniqsa, temiryo‘l va avtomobil yo‘llarining sifati va hajmi bo‘yicha muammolar kuzatilmoqda. Shuningdek, bojxona tartib-taomillarining muvofiqlashmagani yuklarni tashishda kechikishlarga olib kelishi mumkin. Shu sababli, koridorda raqamli texnologiyalarni joriy etish, xalqaro standartlarga mos keladigan infratuzilma loyihalarini amalga oshirish va davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy hamkorlikni kuchaytirish zarur.

“O‘zbekiston — Turkmaniston — Ozarbayjon — Gruziya — Turkiya” transport koridori Markaziy Osiyoni Janubiy Kavkaz va Yaqin Sharq orqali Yevropa va O‘rta Yer dengizi bozorlariga bog‘lovchi strategik yo‘nalish hisoblanadi. Ushbu koridor Sharq-G‘arb yo‘nalishidagi savdo-sotiq va yuk tashish oqimlarini samarali tashkil etish uchun muhim ahamiyatga ega bo‘lib, uni “Transkaspiy xalqaro transport yo‘lagi” sifatida ham tanishadi. Ushbu yo‘nalish xalqaro yuk tashuvlarini tezlashtirish va mintaqaviy iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash imkonini beradi.



8.1.2-rasm. 4 – Koridor “O‘ZBEKISTON — TURKMANISTON — OZARBAYJON — GRUZIYA — TURKIYA” ⁶⁶

⁶⁶ <https://epauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

Koridorning boshlang'ich nuqtasi O'zbekistondan o'tib, Turkmaniston hududlari orqali Kaspiy dengiziga chiqadi. Bu yerda yuklar Ozarbayjonning Boku porti orqali qabul qilinib, Gruziya va Turkiya hududlaridan o'tib, Yevropaga yetkaziladi. Turkmaniston ushbu yo'nalishda muhim tranzit davlat sifatida katta rol o'ynaydi, chunki uning zamonaviy avtomobil va temiryo'l infratuzilmasi, shuningdek, Turkmanboshi porti yuk tashish jarayonlarini samarali amalga oshiradi. Ozarbayjon, o'z navbatida, Kaspiy dengizidan yuklarni qabul qilish va tarqatishda markaziy o'rin egallaydi, uning Boku-Tbilisi-Qars temiryo'l liniyasi esa Gruziya va Turkiya orqali Yevropaga o'tishda asosiy vosita hisoblanadi.

Gruziya ushbu koridorda strategik bog'lovchi sifatida ishtirok etib, Qora dengiz orqali yuklarni Turkiya yoki Yevropa bozorlariga uzatadi. Turkiya esa koridorning oxirgi nuqtasi bo'lib, unda yuklar xalqaro bozorlarga yetkaziladi yoki dengiz portlari orqali boshqa davlatlarga qayta taqsimlanadi. Ushbu yo'nalish, ayniqsa, yirik transport infratuzilma loyihalari, jumladan, Boku-Tbilisi-Qars temiryo'li va Zangazur yo'lagi bilan o'z ahamiyatini oshirgan.

8.1.2-jadval

“O‘ZBEKISTON — TURKMANISTON — OZARBAYJON — GRUZIYA — TURKIYA” koridoridagi yo‘nalishlar

G‘arbiy yo‘nalish			
“Toshkent — Qo‘ng‘iro‘t — Beyneu — Oqtau — Boku — Tbilisi — Poti — (Bolgariya, Ruminiya va boshqalar)”	4 558 (<i>Konstansa</i>) 4 645 (<i>Burgas</i>)	19-21 kun	4 500-4 700
“Toshkent — Buxoro — Turkmanobod — Mari — Turkmanboshi — Boku — Tbilisi — Poti — (Bolgariya, Ruminiya, Vengriya va boshqalar)”	4 320 (<i>Burgas</i>) 4 233 (<i>Konstansa</i>)	19-21 kun	4 700-4 900

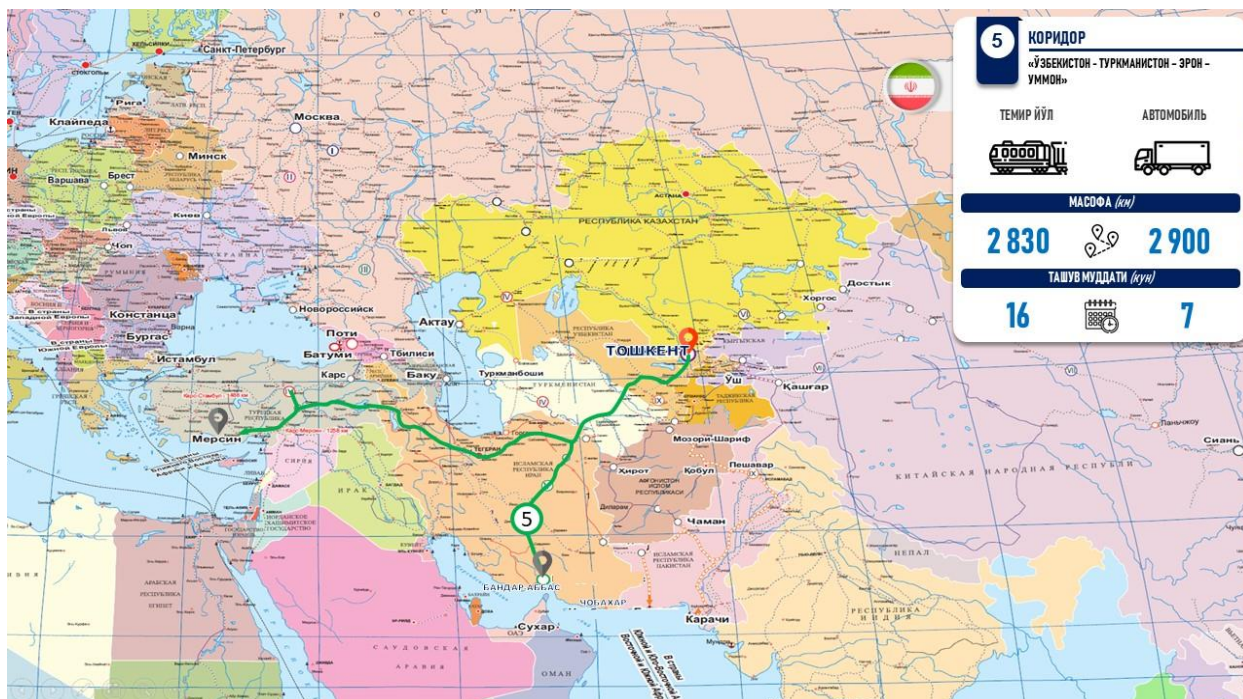
Koridorning afzalliklari sifatida transportning tezkorligi, masofa qisqarishi va transport xarajatlarining maqbullashishi keltiriladi. Mazkur yo'nalish bo'ylab

yuklarni tashishda raqamli logistika platformalarining joriy etilishi bojxona protseduralarini soddalashtiradi va yuklarni tezroq yetkazib berishni ta'minlaydi. Ayniqsa, bu koridor qishloq xo'jaligi mahsulotlari, sanoat tovarlari va energiya resurslarini tashishda samarali hisoblanadi.

Biroq, ushbu transport yo'lagini rivojlantirishda bir qator muammolar ham mavjud. Masalan, Kaspiy dengizi orqali yuk tashish hajmini oshirish uchun port quvvatlarini kengaytirish va suv transportlarini modernizatsiya qilish zarur. Shuningdek, tranzit davlatlar o'rtasidagi bojxona tartib-taomillari va tarif siyosatini muvofiqlashtirish kerak. Transport infratuzilmasining ayrim qismlarida modernizatsiya talab qilinayotgani ham koridorning samaradorligini pasaytiruvchi omillardan biri hisoblanadi.

“O‘zbekiston — Turkmaniston — Eron — Ummon” transport koridori Markaziy Osiyodan Fors ko'rfazi orqali xalqaro savdo va yuk tashish yo'nalishlarini rivojlantirishga xizmat qiluvchi strategik yo'lakdir. Ushbu koridor Osiyo mintaqasi mamlakatlarini janubiy dengiz portlariga ulash orqali, global savdo tizimiga samarali kirish imkonini beradi. U iqtisodiy integratsiyani chuqurlashtirish, yuk tashish jarayonlarini tezlashtirish va transport xarajatlarini kamaytirish maqsadida tashkil etilgan.

Koridor O'zbekiston hududidan boshlanib, Turkmaniston orqali Eronning janubiy portlariga chiqadi. Eronning Bandar Abbas va Chabahar portlari bu yo'nalishda markaziy rol o'ynaydi, chunki ular Fors ko'rfazi orqali Ummon va boshqa Yaqin Sharq davlatlariga yuklarni uzatishda asosiy transport markazlari hisoblanadi. Turkmaniston esa ushbu koridorda muhim tranzit davlat sifatida qatnashib, o'zining temiryo'l va avtomobil yo'llari infratuzilmasi orqali yuk tashishni tashkil etadi.



8.1.3-rasm. 5 – Koridor “O‘ZBEKISTON — TURKMANISTON — ERON — UMMON”⁶⁷

Eron transport infratuzilmasi koridorda yetakchi o‘rinni egallaydi, chunki uning keng temiryo‘l tarmoqlari va zamonaviy dengiz portlari yuk tashish jarayonlarini samarali boshqarish imkonini beradi. Eronning Fors ko‘rfazidagi portlari Ummon bilan bevosita aloqada bo‘lib, dengiz orqali yuklarni Yaqin Sharq, Afrika va Janubiy Osiyo davlatlariga yetkazishni ta‘minlaydi. Ummon esa ushbu yo‘nalishning oxirgi nuqtasi sifatida koridorni global savdo tizimiga ulovchi eshik hisoblanadi.

Koridorning asosiy afzalliklari qatoriga masofa jihatidan qisqalik va yuk tashish vaqtining sezilarli darajada qisqarishi kiradi. Ushbu yo‘nalish boshqa transport yo‘laklariga qaraganda iqtisodiy jihatdan tejamkor bo‘lib, qishloq xo‘jaligi mahsulotlari, sanoat tovarlari va energiya resurslarini tashishda yuqori samaradorlikni ta‘minlaydi. Shu bilan birga, Eronning tranzit siyosati va port imkoniyatlari koridorning logistika qobiliyatini oshirishda muhim ahamiyatga ega.

⁶⁷ <https://epauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

8.1.3-jadval

“O‘ZBEKISTON — TURKMANISTON — ERON — UMMON” koridoridagi yo‘nalishlar

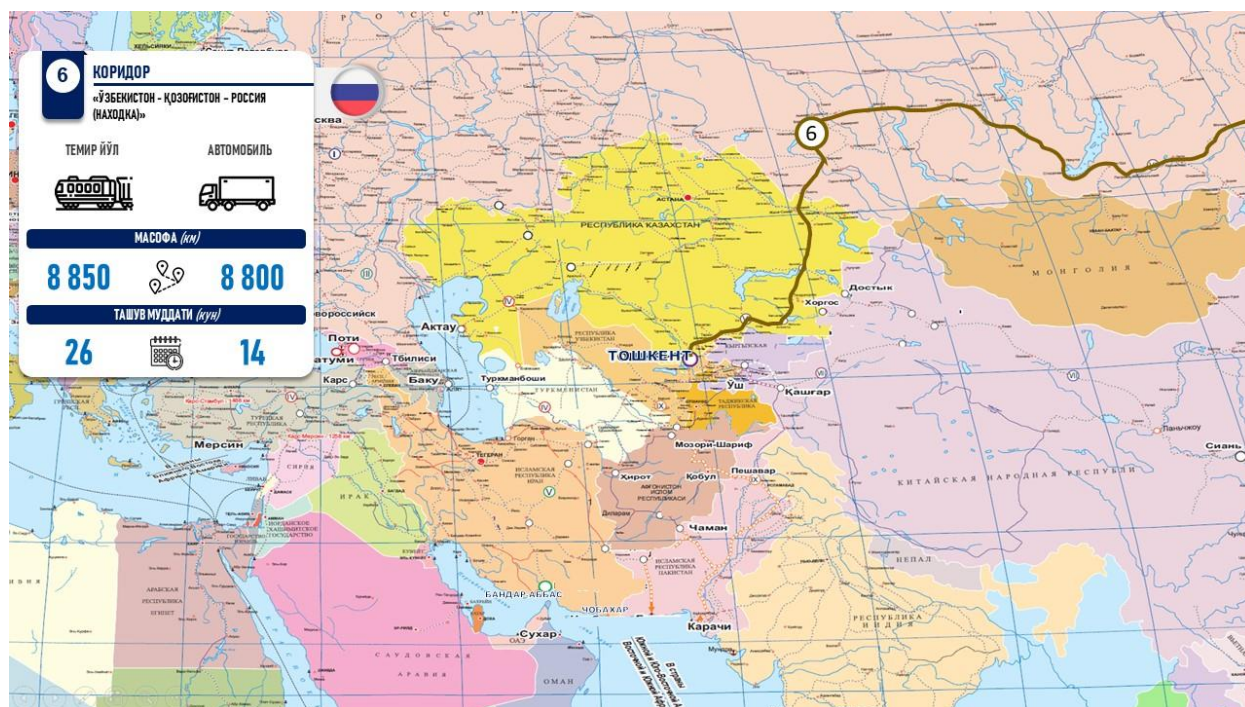
Janub, Janubiy — G‘arbiy yo‘nalish			
“Toshkent — Buxoro — Turkmanobod — Mari — Saraxs — Bandar—Abbos”	3 065	6-7 kun (48/48 soat)	2 400-2 600
“Toshkent — Buxoro — Turkmanobod — Mari — Saraxs — Mersin”	4 208	12-14 kun (48/48 soat)	3 000-3 300
“Toshkent — Buxoro — Turkmanobod — Mari — Saraxs — Istanbul — Sofiya”	5 156	14-15 kun (48/48 soat)	4 000-4 300

Ammo koridorning rivojlanishida bir qator muammolar mavjud. Turkmaniston va Eron o‘rtasida bojxona tartib-taomillarining murakkabligi tranzit yuklar oqimini sekinlashtirishi mumkin. Shuningdek, transport infratuzilmasining ayrim qismlarini modernizatsiya qilish zarur, ayniqsa, Eronning temiryo‘l tizimi va dengiz portlarining yuk qayta ishlash quvvatlari oshirilishi lozim. Mintaqadagi siyosiy va iqtisodiy muvozanat ham koridorning samaradorligiga ta’sir qiluvchi muhim omillardan biridir.

“O‘zbekiston — Qozog‘iston — Rossiya (Naxodka)” transport koridori Markaziy Osiyoni Sharqiy Osiyo va Tinch okean bo‘yidagi portlar bilan bog‘lovchi strategik yo‘nalish bo‘lib, xalqaro savdo va tranzit imkoniyatlarini kengaytirishda muhim ahamiyatga ega. Ushbu yo‘lak orqali yuklarni Yevrosiyo mintaqasining turli bozorlariga, ayniqsa, Rossiya Uzoq Sharqi va Tinch okeani portlariga yetkazish imkoniyati mavjud. Koridor yuk tashishda iqtisodiy samaradorlikni oshirish va transport jarayonlarini tezlashtirishga xizmat qiladi.

Mazkur koridor O‘zbekiston hududidan boshlanib, Qozog‘iston orqali Rossiyaning Uzoq Sharqidagi Naxodka portigacha davom etadi. Qozog‘iston ushbu yo‘nalishda muhim tranzit davlat hisoblanadi, chunki uning keng avtomobil va temiryo‘l tarmoqlari O‘zbekistonni Rossiya bilan bog‘laydi. Qozog‘istonning Temiryo‘l tarmoqlari orqali yuklar Rossiya hududiga o‘tib, Uzoq Sharq portlariga

yetkaziladi. Rossiya, o‘z navbatida, koridorning asosiy qismi bo‘lib, uning hududi bo‘ylab yuklar Tinch okeani sohilidagi Naxodka portigacha yetkaziladi.



8.1.4-rasm. 6 – Koridor ““O‘ZBEKISTON — QOZOG‘ISTON — ROSSIYA” (NAXODKA)”⁶⁸

Naxodka porti Rossiyaning Uzoq Sharqdagi asosiy savdo markazi bo‘lib, yuklarni Tinch okeani orqali Janubiy Koreya, Yaponiya, Xitoy va boshqa Sharqiy Osiyo davlatlariga yetkazishda strategik ahamiyatga ega. Ushbu port zamonaviy infratuzilmaga ega bo‘lib, katta hajmdagi yuklarni qayta ishlash va saqlash imkoniyatlarini ta‘minlaydi. Koridor nafaqat eksport-import jarayonlarini soddalashtiradi, balki Markaziy Osiyodan Rossiya va Sharqiy Osiyo bozorlariga chiqish uchun yangi imkoniyatlar yaratadi.

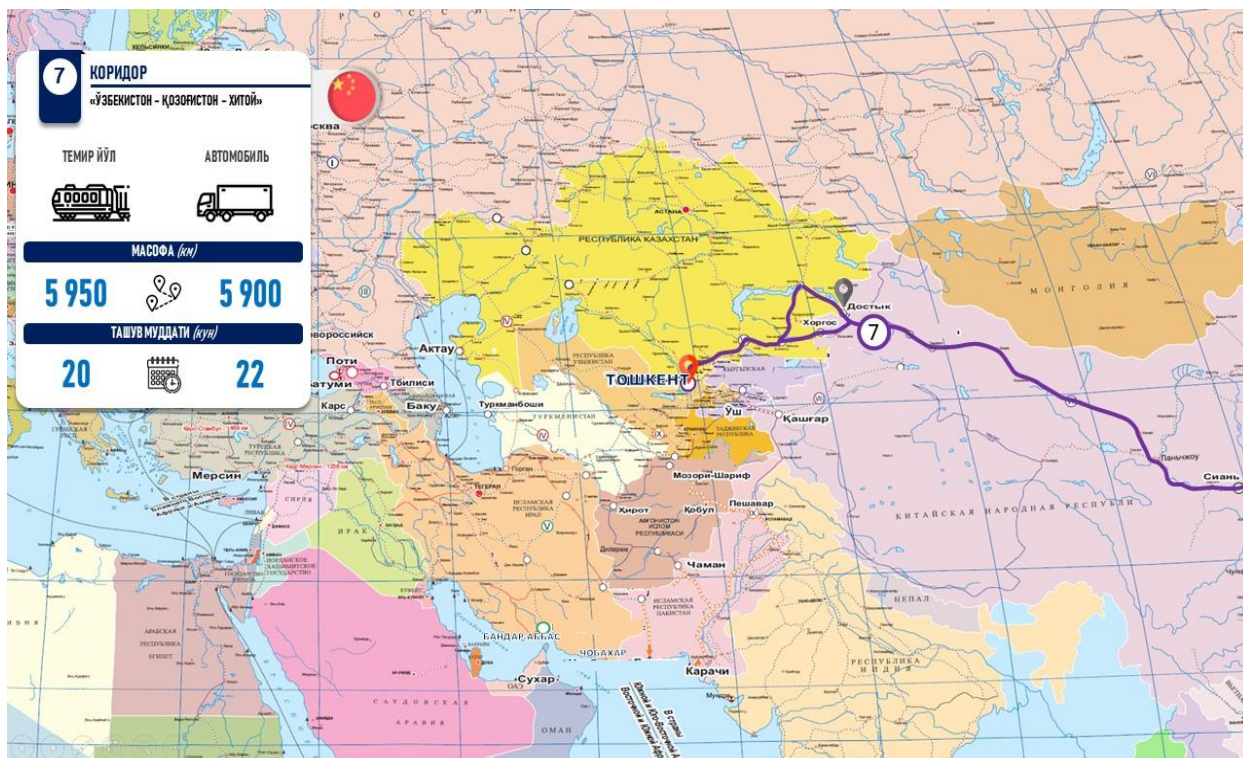
Ushbu transport yo‘lagining afzalliklari sifatida transport masofasining nisbatan qisqarishi va yuk tashish xarajatlarining maqbullashuvi qayd etiladi. Ayniqsa, koridor mineral resurslar, qishloq xo‘jaligi mahsulotlari va boshqa sanoat tovarlarini tashishda samarali hisoblanadi. Bundan tashqari, koridorda multimodal transport tizimlari, jumladan, avtomobil, temiryo‘l va dengiz transporti ishlatilishi yuklarni tezkor va samarali yetkazib berishga yordam beradi.

⁶⁸ <https://cpauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

Biroq, ushbu yo‘nalishni to‘laqlonli rivojlantirishda bir qator muammolar mavjud. Masalan, tranzit mamlakatlarda transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish zarur. Ayniqsa, Qozog‘iston va Rossiyaning ayrim yo‘l tarmoqlarini modernizatsiya qilish va yuk qayta ishlash quvvatlarini kengaytirish talab qilinadi. Bundan tashqari, bojxona tartib-taomillarining murakkabligi va tranzit xarajatlarining yuqoriligi koridorning samaradorligini pasaytiruvchi omillar sifatida ko‘riladi.

“O‘zbekiston — Qozog‘iston — Xitoy” transport koridori Markaziy Osiyo va Sharqiy Osiyoni bog‘lovchi strategik yo‘lak bo‘lib, mintaqaviy iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda muhim ahamiyatga ega. Ushbu koridor orqali O‘zbekiston yuklarini Xitoy bozorlariga va undan keyingi xalqaro savdo yo‘nalishlariga qisqa va samarali yo‘l orqali yetkazish imkoniyati yaratiladi. Koridor Markaziy Osiyo davlatlari uchun tranzit salohiyatini kengaytirish va iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashda asosiy rol o‘ynaydi.

Transport yo‘lagi O‘zbekiston hududidan boshlanib, Qozog‘iston orqali Xitoyning G‘arbiy mintaqalariga, xususan, Xitoyning Xorgos transport va logistika markazigacha davom etadi. Qozog‘iston ushbu koridorda muhim tranzit davlat sifatida ishtirok etib, keng avtomobil va temiryo‘l infratuzilmasi yordamida yuklarning xavfsiz va tezkor harakatlanishini ta‘minlaydi. Qozog‘istonning Toshkent-Chimkent va Chimkent-Nur-Sulton yo‘nalishidagi transport tizimi orqali yuklar Xitoy chegarasigacha yetkaziladi.



8.1.5-rasm. 7 – Koridor “O‘ZBEKISTON — QOZOG‘ISTON — XITOIY”⁶⁹

Xitoy tomoni esa koridorning yakuniy bosqichida yuklarni o‘zining keng temiryo‘l tarmoqlari va Xorgos xalqaro transport markazi orqali qayta ishlaydi va mamlakat ichki bozorlariga yoki global savdo yo‘nalishlariga yetkazadi. Xorgos Markaziy Osiyoni Xitoy bilan bog‘lovchi asosiy logistika tuguni bo‘lib, u multimodal transport tizimiga ega va yuklarni qayta ishlash, saqlash hamda taqsimlash imkoniyatlarini taqdim etadi. Ushbu logistika markazi mintaqadagi eng yirik savdo va transport markazlaridan biri sifatida koridorning samaradorligini oshiradi.

Koridorning asosiy afzalliklaridan biri uning geografik jihatdan qisqalik va transport xarajatlarining iqtisodiy samaradorligidir. Ushbu yo‘nalish orqali eksport qilinadigan qishloq xo‘jaligi mahsulotlari, sanoat mahsulotlari va boshqa tovarlar qisqa vaqt ichida Xitoy va boshqa xalqaro bozorlarga yetkazilishi mumkin. Bundan tashqari, multimodal transport tizimlarining qo‘llanilishi yuk tashish jarayonlarini soddalashtiradi va logistika jarayonlarini yanada optimallashtiradi.

⁶⁹ <https://epauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

8.1.4-jadval

“O‘ZBEKISTON — QOZOG‘ISTON — XITOY” koridoridagi yo‘nalishlar

Sharqiy yo‘nalish			
“Toshkent — Olmaota — Xorgos — Urumchi”	1 850 km	5-6 kun	2 800-3 000

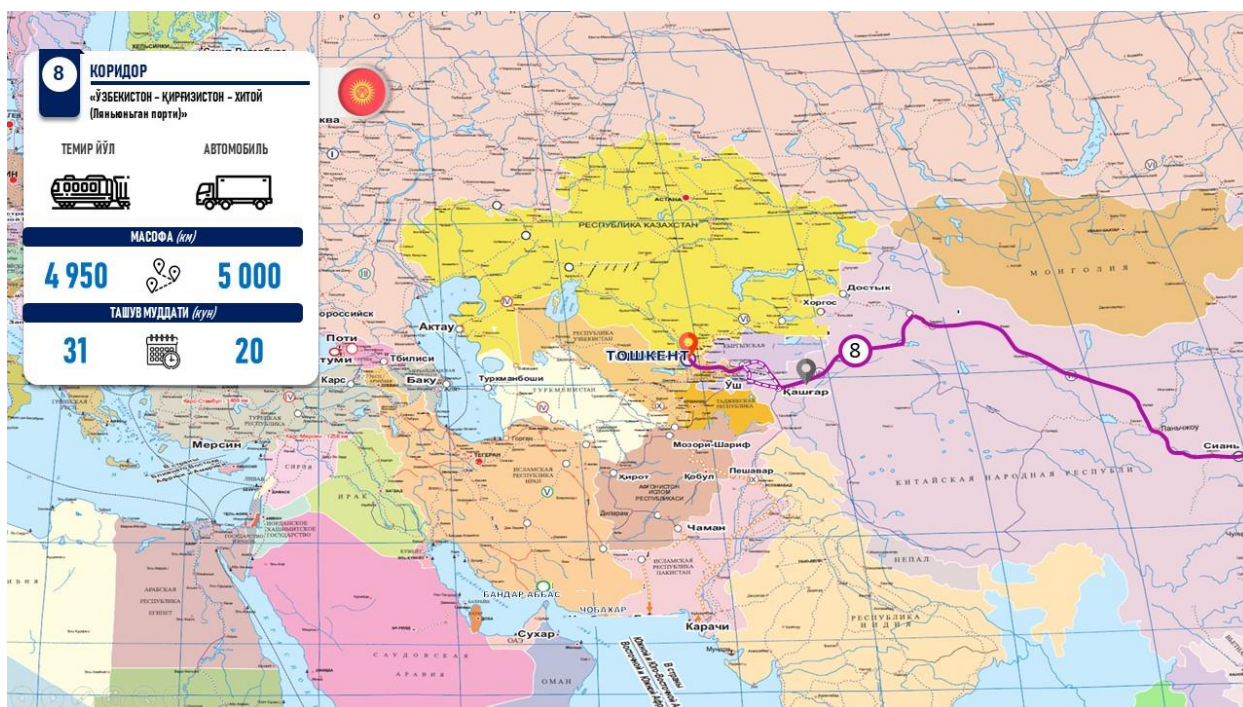
Ammo koridorni rivojlantirishda bir qator muammolar mavjud. Qozog‘iston va Xitoy o‘rtasida bojxona tartib-taomillarining murakkabligi va o‘zaro muvofiqlashtirilmagan tartiblar tranzit samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Bundan tashqari, O‘zbekiston va Qozog‘iston o‘rtasida transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va yuk tashish xarajatlarini kamaytirish uchun qo‘shimcha investitsiyalar talab qilinadi.

“O‘zbekiston — Qirg‘iziston — Xitoy (Lyanyungan porti)” transport koridori Markaziy Osiyoni Xitoyning Sharqiy qismidagi Lyanyungan porti bilan bog‘lovchi muhim strategik yo‘nalishdir. Ushbu koridor orqali O‘zbekistonning eksport va import tovarlari Xitoyning ichki hududlari orqali Sharqiy Osiyodagi yirik dengiz portlariga, xususan, Lyanyungan portiga yetkaziladi va undan global bozorlarga chiqish imkoniyati yaratiladi.

Koridor O‘zbekiston hududidan boshlanib, Qirg‘iziston orqali Xitoyning G‘arbiy mintaqasiga kiradi. Qirg‘iziston ushbu yo‘nalishda tranzit davlat sifatida muhim ahamiyatga ega bo‘lib, koridor o‘z hududi orqali Xitoy bilan bog‘lanishni ta’minlaydi. Loyihada O‘zbekistonni Qirg‘izistonning O‘sh shahri orqali Xitoyning Kashgar shahri bilan birlashtiruvchi yangi avtomobil va temiryo‘l tarmoqlarini qurish ko‘zda tutilgan. Ushbu tarmoq nafaqat transport masofasini qisqartiradi, balki yuk tashish vaqtini ham sezilarli darajada kamaytiradi.

Koridor Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida Xitoy va Markaziy Osiyo davlatlari o‘rtasidagi iqtisodiy hamkorlikni kuchaytirishga xizmat qiladi. Xitoy hududida yuklar mamlakatning rivojlangan temiryo‘l tarmoqlari orqali

sharqqa tomon harakatlanadi va Lyanyungan portiga yetkaziladi.



8.1.6-rasm. 8 – Koridor “O‘ZBEKISTON — QIRG‘IZISTON — XITOY” (Lyanyungan porti)⁷⁰

Lyanyungan porti Xitoyning yirik xalqaro dengiz portlaridan biri bo‘lib, yuklarni Tinch okeani orqali Janubi-Sharqiy Osiyo, Shimoliy Amerika va boshqa global bozorlarga yetkazishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Mazkur koridorning asosiy afzalliklaridan biri O‘zbekiston uchun yangi eksport yo‘nalishlarini ochishi va yuklarni global bozorga tezroq yetkazish imkoniyatini taqdim etishidir. Bundan tashqari, koridor multimodal transport imkoniyatlarini kengaytirib, avtomobil va temiryo‘l tarmoqlaridan samarali foydalanishga imkon beradi. Xitoy va Markaziy Osiyo o‘rtasidagi savdo hajmini oshirish uchun ushbu koridor strategik platforma sifatida xizmat qilmoqda.

Biroq, koridorda qator muammolar ham mavjud. O‘zbekiston va Qirg‘iziston hududlarida transport infratuzilmasining ba’zi qismlarini modernizatsiya qilish va yangi yo‘llarni qurish zarur. Qirg‘izistonning tog‘li hududlaridan o‘tuvchi yo‘nalish infratuzilma qurilishi va ekspluatatsiyasida murakkabliklar tug‘dirishi mumkin.

⁷⁰ <https://epauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

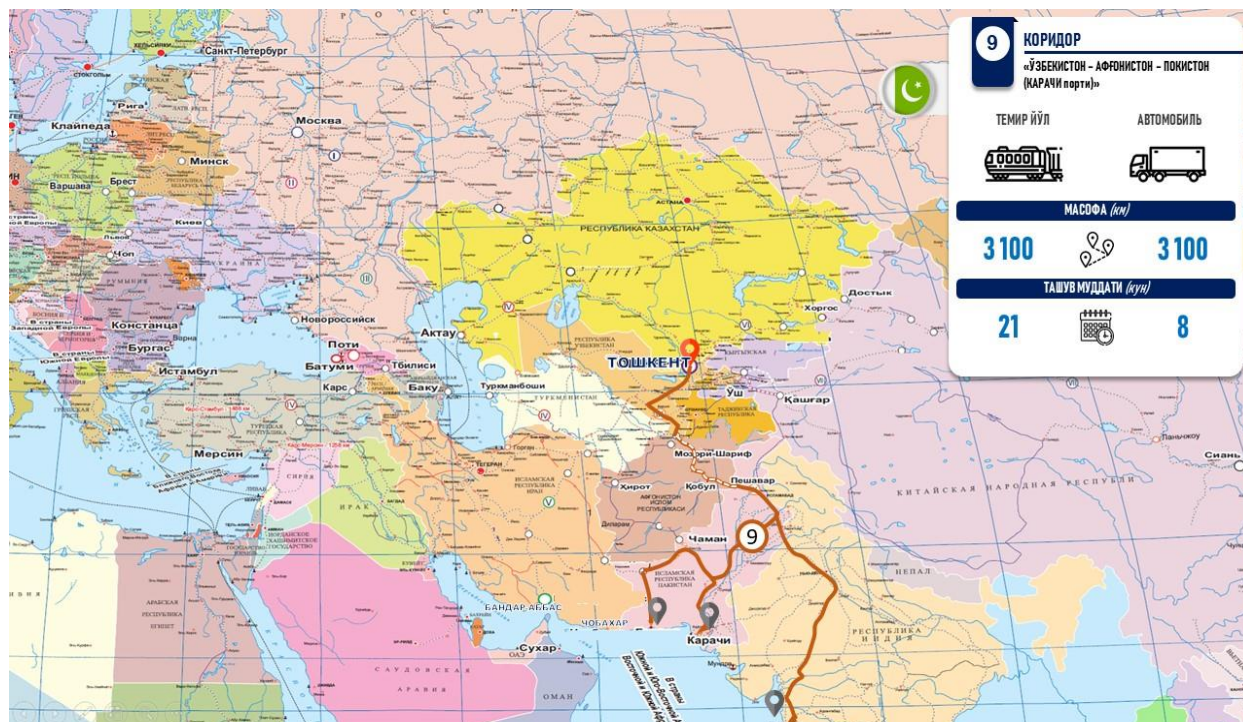
Bundan tashqari, bojxona tartib-taomillarining moslashtirilmaganligi va tranzit xarajatlarining nisbatan yuqoriligi koridorning samaradorligini pasaytiruvchi omillardan biri hisoblanadi.

8.1.5-jadval

Janubiy yo‘nalish			
“Termez — Mazari Sharif”	85	1 kun	1200

“O‘ZBEKISTON — QIRG‘IZISTON — XITOY” koridori yo‘nalishlari

“O‘zbekiston — Afg‘oniston — Pokiston (Karachi porti)” transport koridori Markaziy Osiyoni Janubiy Osiyo va global savdo yo‘nalishlari bilan bog‘laydigan strategik yo‘nalishlardan biri hisoblanadi. Ushbu koridor orqali O‘zbekistonning eksport va import tovarlari Afg‘oniston hududidan o‘tib, Pokistonning Karachi portiga yetkaziladi va u yerdan dengiz orqali xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyati yaratiladi.



8.1.7-rasm. 9 – Koridor O‘ZBEKISTON — AFG‘ONISTON — POKISTON (KARACHI porti)⁷¹

⁷¹ <https://cpauzb.uz/pages/transport-koridorlari>

Mazkur yo‘nalish geografik jihatdan qisqa va iqtisodiy jihatdan samarali bo‘lib, O‘zbekiston uchun Janubiy Osiyo va Yaqin Sharq bozorlariga kirishni osonlashtiradi. Koridor O‘zbekistonning Termiz shahri orqali boshlanadi va Afg‘onistonning Mozori Sharif va Qobul kabi yirik shaharlaridan o‘tib, Pokistonning Peshovar va Islomobod shaharlari orqali Karachi portiga ulanadi.

Afg‘oniston ushbu koridorda muhim tranzit davlat sifatida ishtirok etadi. Xususan, Mozori Sharif va Hayraton shaharlari Afg‘onistonning asosiy logistika markazlari bo‘lib, ushbu shaharlarda yuklarni qayta ishlash va taqsimlash infratuzilmasi rivojlantirilmoqda. O‘zbekiston ushbu koridorda o‘zining transport va logistika salohiyatini oshirish uchun Afg‘onistonda bir qator infratuzilmaviy loyihalarni amalga oshirmoqda. Xususan, Termizdan Mozori Sharifgacha temiryo‘l qurilishi loyihasi ushbu yo‘nalishning samaradorligini sezilarli darajada oshirishi kutilmoqda.

Pokistonning Karachi porti esa koridorning yakuniy nuqtasi bo‘lib, bu port Janubiy Osiyoning eng yirik savdo markazlaridan biri hisoblanadi. Karachi porti xalqaro dengiz savdosi uchun keng imkoniyatlar taqdim etib, yuklarning Janubi-Sharqiy Osiyo, Yaqin Sharq va Afrika mamlakatlariga tezkor yetkazilishini ta’minlaydi. Bundan tashqari, Pokistonning Gvadar porti ham ushbu koridorning muhim qismi sifatida ko‘rib chiqilmoqda, bu esa yuk tashish tarmog‘ini yanada kengaytirish imkonini beradi.

Mazkur transport koridorining afzalliklari orasida Markaziy Osiyoni Hind okeani bo‘ylab global bozorlarga bog‘lash, transport masofasini qisqartirish va yuk tashish xarajatlarini kamaytirish kabi jihatlar mavjud. Ushbu yo‘nalish, shuningdek, mintaqadagi davlatlarning iqtisodiy integratsiyasini kuchaytiradi va savdo hajmini oshiradi.

Shu bilan birga, koridorni rivojlantirishda bir qator qiyinchiliklar mavjud. Afg‘onistondagi siyosiy beqarorlik va xavfsizlik muammolari, transport infratuzilmasining yetarlicha rivojlanmaganligi, shuningdek, Pokiston va Afg‘oniston o‘rtasidagi bojxona va tranzit masalalaridagi ziddiyatlar ushbu

yoʻnalishning toʻliq salohiyatidan foydalanishga toʻsqinlik qilmoqda. Bundan tashqari, temiryoʻl va avtomobil yoʻllarining qurilishi va modernizatsiyasi uchun katta hajmdagi investitsiyalar talab qilinadi.

8.1.6-jadval

Oʻzbekistonning avtomobil transport marshrutlari

Avtomobil transport marshrutlari	
Transafgʻon	«Oʻzbekiston — Afgʻoniston — Pokiston»
E40 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Fransiya — Belgiya — Germaniya — Polsha — Ukraina — Rossiya — Qozogʻiston — Oʻzbekiston — Turkmaniston — Qirgʻiziston — Qozogʻiston»
E60 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Fransiya — Shveysariya — Avstriya — Germaniya — Vengriya — Ruminiya — Gruziya — Ozarbayjon — Turkmaniston — Oʻzbekiston — Tojikiston — Qirgʻiziston — Xitoy»
E123 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Rossiya — Qozogʻiston — Oʻzbekiston — Tojikiston»
E003 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Oʻzbekiston — Turkmaniston»
E004 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Qozogʻiston — Oʻzbekiston»
E005 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Oʻzbekiston» (<i>Gʻuzor — Samarqand</i>)
E006 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Tojikiston (<i>Ayni</i>) — Oʻzbekiston (<i>Qoʻqon</i>)»
E007 (<i>Yevropa yoʻnalishi</i>)	«Oʻzbekiston (<i>Toshkent — Qoʻqon — Andijon</i>) — Qirgʻiziston (<i>Oʻsh — Irkeshtom</i>)»
AH5 (<i>Xalqaro Osiyo tarmogʻi</i>)	«Xitoy — Qozogʻiston — Qirgʻiziston — Oʻzbekiston — Turkmaniston — Ozarbayjon — Gruziya — Turkiya — Bolgariya»
AH7 (<i>Xalqaro Osiyo tarmogʻi</i>)	«Rossiya — Qozogʻiston — Qirgʻiziston — Oʻzbekiston — Tojikiston — Afgʻoniston — Pokiston»
AH62 (<i>Xalqaro Osiyo tarmogʻi</i>)	«Qozogʻiston — Oʻzbekiston — Afgʻoniston»
AH63 (<i>Xalqaro Osiyo tarmogʻi</i>)	«Rossiya — Qozogʻiston — Oʻzbekiston»
AH65 (<i>Xalqaro Osiyo tarmogʻi</i>)	«Xitoy — Qirgʻiziston — Tojikiston — Oʻzbekiston»

8.1.6-jadvalda Oʻzbekistonni turli xalqaro va mintaqaviy avtomobil transport koridorlariga ulashuvchi yoʻnalishlar keltirilgan boʻlib, ushbu yoʻnalishlar nafaqat mamlakatning mintaqaviy savdo va transport sohasidagi rolini oshirish, balki uning xalqaro logistika tizimiga integratsiyasini taʼminlashda muhim ahamiyatga ega.

Xalqaro tarmoqlar va yoʻnalishlar ichida **E40 va E60 kabi Yevropa yoʻnalishlari** Oʻzbekistonni Yevropa mamlakatlari bilan bogʻlaydi. Masalan, E40 yoʻnalishi Oʻzbekistonni Belgiya, Germaniya, Polsha, Ukraina va Rossiya orqali Yevropa bilan ulaydi. E60 esa Shveysariya, Avstriya, Germaniya, Ruminiya va

Gruziya orqali O'zbekistonni Xitoy bilan bog'laydigan yo'nalishdir. Ushbu yo'llar xalqaro yuk tashuvlarining muhim qismini tashkil qiladi.

Mintaqaviy yo'nalishlar qatoriga E123, E003 va E004 kabi yo'llar kiradi. **E123 yo'nalishi** Rossiya va Qozog'iston orqali O'zbekiston va Tojikistonni bog'laydi, E003 yo'li esa O'zbekiston va Turkmaniston o'rtasidagi aloqalarni ta'minlaydi. Bundan tashqari, **E005 va E006 yo'nalishlari** mamlakat ichidagi transport bog'lanishlarini ta'minlaydi, masalan, Samarqand va G'uzor kabi yirik shaharlarga yetib boradi.

AH5, AH7, AH62, AH63 va AH65 kabi xalqaro Osiyo tarmoqlari O'zbekistonni Osiyo mamlakatlari, jumladan, Xitoy, Qozog'iston, Qirg'iziston va Afg'oniston bilan bog'lashda katta ahamiyatga ega. Masalan, AH7 yo'li Rossiya, Qozog'iston va O'zbekiston orqali Pokistonga yetib boradi, bu esa xalqaro savdo uchun strategik jihatdan muhimdir. AH65 yo'li esa Xitoy, Qirg'iziston va Tojikistonni O'zbekiston orqali bog'lab, mintaqaviy savdo imkoniyatlarini oshiradi.

Mazkur yo'nalishlarning rivojlanishi transport tarmog'ining modernizatsiyasi, yangi infratuzilmaviy loyihalar va mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirishni talab qiladi. Shu bilan birga, ushbu yo'llar orqali yuk tashish va yo'lovchi transport oqimini samarali boshqarish, bojxona jarayonlarini soddalashtirish va xavfsizlik masalalarini hal qilish ham dolzarb vazifalardandir. O'zbekiston uchun ushbu transport yo'nalishlari milliy iqtisodiyotning o'sishiga va xalqaro bozorlarga chiqishga zamin yaratadi.

Uzbekistan Airways kompaniyasi xalqaro aviatsiya tarmog'ida faoliyat yurituvchi yetakchi aviakompaniyalardan biri bo'lib, uning xorijdagi vakolatxonalari kompaniyaning xalqaro aloqalarini mustahkamlashda va mijozlarga sifatli xizmat ko'rsatishda muhim rol o'ynaydi. Ushbu vakolatxonalar dunyoning turli mamlakatlarida joylashgan bo'lib, ular aviakompaniyaning tijorat faoliyatini rivojlantirish, xalqaro reyslar tarmog'ini kengaytirish va mahalliy bozorlarda brendni targ'ib qilishga qaratilgan.

Xorijdagi vakolatxonalar mijozlarga aviachiptalar sotish, reyslar jadvalini taqdim etish, yuk tashish xizmatlarini muvofiqlashtirish, shuningdek, mijozlarga xizmat ko'rsatish jarayonlarini soddalashtirish bilan shug'ullanadi. Vakolatxonalar orqali kompaniya mahalliy mijozlar ehtiyojlarini to'g'ridan-to'g'ri o'rganib, ularning talablarini qondirishga intiladi. Bu esa nafaqat Uzbekistan Airways xizmatlarining ommalashishiga, balki xalqaro bozorlar bilan integratsiya jarayonining tezlashishiga ham xizmat qiladi.

8.1.7-jadval

“Uzbekistan Airways” AJ xorijdagi vakolatxonalari

Mamlakat nomi	«Uzbekistan Airways» AJ xorijdagi vakolatxonalari
Ozarbayjon	Boku
Xitoy	Pekin, Urumchi, Shanxay
Fransiya	Parij
Buyuk Britaniya	London
Hindiston	Dehli, Amritsar, Mumbai
Italiya	Rim , Milan
Isroil	Tel-Aviv
Yaponiya	Tokio
Qozog'iston	Nur-Sultan, Almati
Koreya	Seul
Qirg'iziston	Bishkek
Latviya	Riga
Malayziya	Kuala-Lumpur
Rossiya	Moskva, Sankt-Peterburg, Yekaterinburg, Kaliningrad, Kazan, Krasnodar, Krasnoyarsk, Novosibirsk, Rostov-na-Donu, Samara, Sochi, Tyumen, Ufa, Voronej
Saudiya Arabistoni	Jidda
Tailand	Bangkok
Turkiya	Stambul
Birlashgan Arab Amirliklari	Dubay, Shardja
AQSH	Nyu-York
Germaniya	Frankfurt
Belarus	Minsk
Tojikiston	Dushanbe
Pokiston	Laxor
Gruziya	Tbilisi

Hozirgi kunda Uzbekistan Airways kompaniyasining vakolatxonalari Moskva, London, Frankfurt, Istanbul, Parij, Nyu-York, Dubay, Dehli, Pekin va

boshqa ko‘plab yirik shaharlarda faoliyat olib bormoqda. Ushbu vakolatxonalar mahalliy hamkorlar bilan ishlash, mintaqaviy marketing kompaniyalarini tashkil etish va xalqaro yuk tashuvlar uchun yangi imkoniyatlarni yaratishda muhim o‘rin tutadi. Ayniqsa, yuk tashish xizmatlarini boshqarish bo‘yicha xalqaro vakolatxonalar yirik logistika markazlari bilan hamkorlikni rivojlantirib, O‘zbekistonni xalqaro transport tizimining ajralmas qismiga aylantiradi.

Xorijdagi vakolatxonalar mahalliy bozorlarning o‘ziga xos talablarini hisobga olib, reyslar jadvali va xizmat turlarini moslashtiradi. Shuningdek, ular orqali xalqaro mijozlar bilan bevosita aloqada bo‘lish imkoniyati yaratiladi, bu esa kompaniyaning xalqaro miqyosdagi raqobatbardoshligini oshiradi. Uzbekistan Airways ushbu vakolatxonalar yordamida o‘z xizmatlarini kengaytirishda davom etmoqda va global transport va logistika sohasida O‘zbekistonni kuchli o‘ringa ega qilishga intilmoqda.

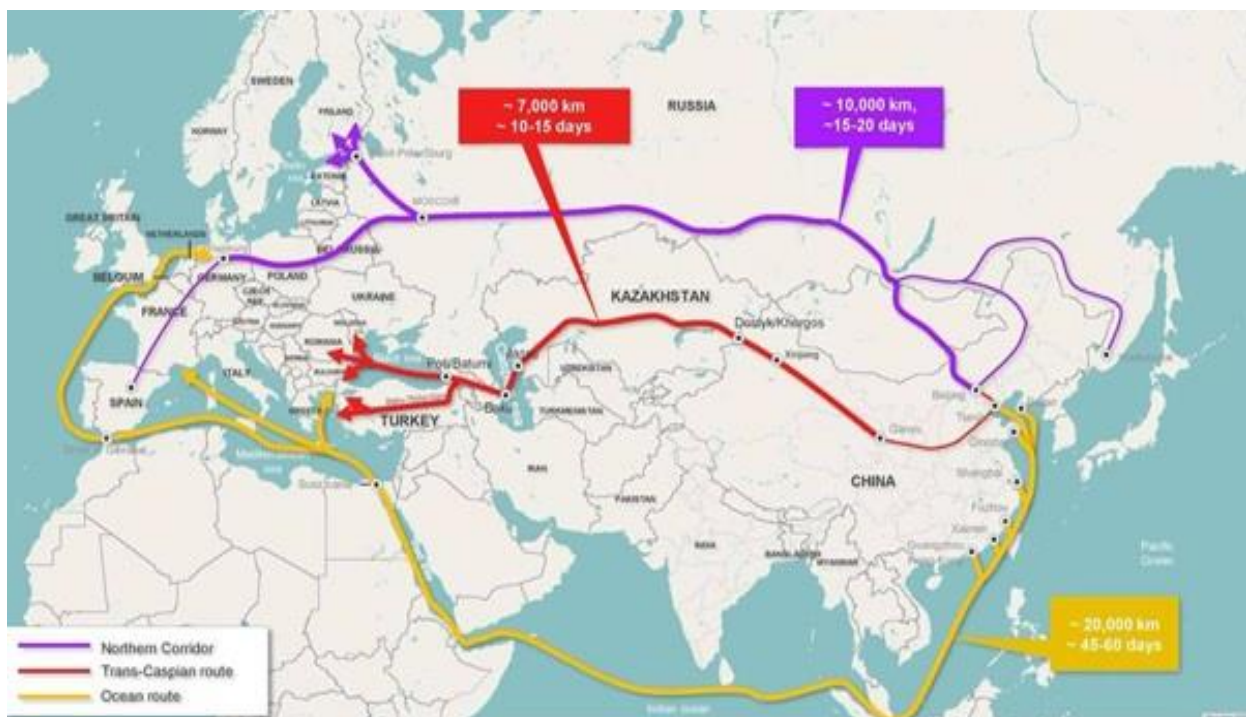
8.2. Yevroosiyo makonidagi xalqaro transport koridorlari

Yevroosiyo makonidagi xalqaro transport koridorlari iqtisodiy aloqalar va savdo uchun muhim ahamiyatga ega. Ushbu koridorlar o‘zaro iqtisodiy integratsiyani ta’minlash, transport va logistika tizimlarining samaradorligini oshirish, hamda hududiy taraqqiyotga hissa qo‘shishga xizmat qiladi. Quyida Yevroosiyodagi asosiy transport koridorlarining ba’zilarini ko‘rib chiqamiz:

Shimoliy-kavkaz koridori (Trans-Sibir temir yo‘li va uning tugunlari) — bu Rossiya orqali o‘tadigan muhim xalqaro transport yo‘li bo‘lib, Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi yuklarni tez va samarali tashish imkoniyatini yaratadi. Ushbu koridor Rossiyaning shimoliy va janubiy qismlarini bog‘lab, O‘rta Osiyo, Janubiy Kavkaz va Yevropa o‘rtasida tranzitni ta’minlaydi. Shimoliy-Kavkaz koridorining asosiy yo‘nalishlaridan biri Trans-Sibir temir yo‘li bo‘lib, u Rossiyaning yirik shaharlarini, jumladan, Moskva va Sibirni Yevropa va Osiyo bozorlariga bog‘laydi. Shuningdek, avtomobil yo‘llari va havo transporti ham ushbu koridorda muhim rol o‘ynaydi. Koridorning transport infratuzilmasi Rossiyaning temir yo‘llari, avtomobil yo‘llari

va havo yo‘llarini o‘z ichiga oladi, bu esa tovarlar va yo‘lovchilarni tezda va samarali tarzda tashish imkonini beradi.

Ushbu koridor Rossiya, Kavkaz, O‘rta Osiyo va Yevropa mamlakatlari uchun iqtisodiy jihatdan juda muhimdir, chunki u orqali Xitoy, Hindiston va boshqa Osiyo mamlakatlaridan Yevropaga, shuningdek, aksincha, tovarlar eksport qilinadi. Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida Shimoliy-Kavkaz koridorining rivojlanishi yanada kuchaymoqda, bu esa Osiyo va Yevropaning o‘rtasidagi savdo va transportni osonlashtiradi.



Izoh: Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo‘ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo‘l urilmadi.

8.2.1-rasm. Trans-Kaspiy xalqaro transport koridori 2020 yil⁷²

Biroq, bu yo‘llar orqali o‘tkaziladigan yuklar va transport vositalarining ekologik ta‘siri hamda energiya samaradorligini yaxshilash uchun turli chora-tadbirlar ko‘rilmoqda. Umuman olganda, Shimoliy-Kavkaz koridori Yevroosiyo mintaqasida iqtisodiy o‘sishni ta‘minlash va transport tizimining samaradorligini oshirishda muhim ahamiyatga ega.

⁷² <https://bakuresearchinstitute.org/en/the-trans-caspian-corridor-the-shortest-path-or-a-difficult-bridge-between-east-and-west-2/>

Qora dengiz – Kaspiy dengizi – Xitoy yo‘li — bu Yevroosiyo mintaqasida muhim tranzit yo‘li bo‘lib, Xitoydan Yevropaga o‘tadigan tovarlarni tashish uchun ishlatiladi. Ushbu yo‘l orqali Xitoydan O‘rta Osiyo, Kavkaz va Qora dengizga o‘tish, so‘ngra Yevropaga yo‘l olish mumkin. Koridorning asosiy elementi Kaspiy dengizi bo‘lib, u Xitoydan Yevropaga o‘tadigan muhim suv yo‘llaridan biridir. Ushbu yo‘lda, Xitoyning g‘arbiy mintaqalaridan O‘rta Osiyoga va keyin Qora dengizga olib boruvchi transport tarmoqlari mavjud. Kaspiy dengizidan foydalangan holda, bu yo‘l orqali tovarlar suv orqali tashiladi va keyin ular Qora dengiz portlariga, masalan, Novorossiysk yoki Batumiga yetkaziladi. So‘ngra, bu portlardan Yevropaga, asosan, temir yo‘l va avtomobil yo‘llari orqali olib boriladi. Shu tariqa, Qora dengiz – Kaspiy dengizi – Xitoy yo‘li Xitoy, O‘zbekiston, Qozog‘iston, Turkiya, Rossiya va Yevropa o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda muhim o‘rin tutadi. Bu yo‘l Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida ham rivojlanmoqda va savdo va transport aloqalarini mustahkamlashga xizmat qilmoqda. Ushbu koridorning rivojlanishi, shuningdek, Kaspiy dengizi va uning atrofidagi portlar infratuzilmasini modernizatsiya qilish va kengaytirish, yuk tashishning samaradorligini oshirishga yordam bermoqda.



***Izoh:** Chizmaning aniq mazmunini saqlab qolish va xalqaro iqtisodchilarga mo'ljallanganligi nuqtayi nazaridan tarjimaga qo'l urilmadi.*

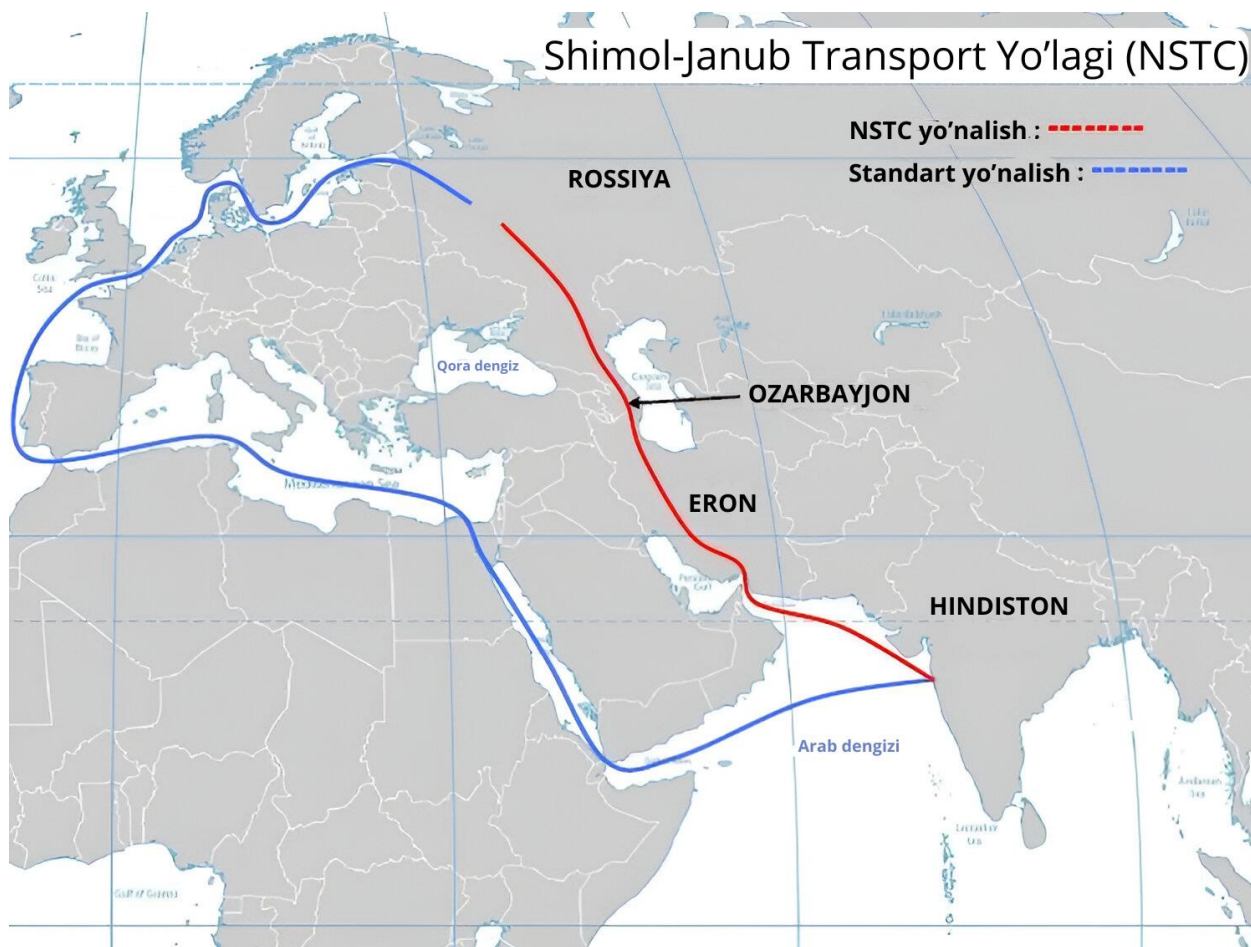
8.2.2-rasm. Qora dengiz – Kaspiy dengizi – Xitoy yo'li 2023 yil⁷³

Biroq, yo'lining ekologik ta'siri va energiya samaradorligini yaxshilashga qaratilgan chora-tadbirlar ham zarurdir. Shu tariqa, bu yo'l nafaqat Osiyo va Yevropa o'rtasidagi savdoni rivojlantirishda, balki mintaqaviy integratsiyani kuchaytirishda ham muhim rol o'ynaydi.

North-South Transport Corridor (NSTC) — bu Yevropa va Osiyo o'rtasidagi tranzitni osonlashtiradigan xalqaro transport yo'li bo'lib, Rossiya, Hindiston, Eron va O'zbekiston kabi mamlakatlarni bog'laydi. Ushbu koridorning asosiy maqsadi Yevropa, Kavkaz va O'rta Osiyo mamlakatlari o'rtasida, shuningdek, Hind okeani va Qizil dengiz orqali tovarlarni tez va samarali tarzda tashishdir. North-South Transport Corridor Xalqaro temir yo'l va avtomobil yo'llaridan tashkil topgan yirik logistika tarmog'idir. Bu koridorning rivojlanishi, Asiya va Yevropa o'rtasidagi savdoni samarali tarzda amalga oshirishga yordam beradi.

Koridorning muhimligi shundaki, u orqali Yevropa va Osiyo bozorlaridan o'tadigan tovarlar tezda va arzon narxlarda yetkazilishi mumkin. Bunday transport yo'li orqali, masalan, Hindiston, Pokiston, Eron, Qozog'iston va boshqa davlatlardan Yevropaga turli sanoat mahsulotlari, qishloq xo'jaligi mahsulotlari, avtomobillar va elektronika eksport qilinadi. Ushbu koridor Xitoy va Hindiston kabi katta iqtisodiy davlatlar o'rtasida savdoni yanada jonlantiradi.

⁷³ <https://www.newscentralasia.net/2023/03/04/delivery-time-of-goods-from-china-to-the-black-sea-ports-via-the-caspian-sea-has-been-halved/>



8.2.3-rasm. Shimol-Janub transport koridori 2015 yil⁷⁴

North-South Transport Corridor nafaqat iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish, balki mintaqaviy xavfsizlikni mustahkamlashda ham muhim rol o'ynaydi. Ushbu yo'l orqali davlatlar o'rtasida o'zaro iqtisodiy hamkorlik va siyosiy aloqalar rivojlanadi, bu esa barqaror va samarali transport tizimini yaratishga yordam beradi. Hindiston va Eron o'rtasidagi strategik aloqalar bu koridornining muvaffaqiyatli ishlashiga katta hissa qo'shadi. Shu bilan birga, bu yo'lning kengayishi va samaradorligi mintaqadagi logistik imkoniyatlarni oshirishga yordam beradi.

Ushbu koridorning infratuzilmasi kengaytirilmoqda. Eronning Bandar Abbas porti va O'zbekistonning Toshkent shahri, shuningdek, Rossiyaning Port of Astrakhan portlari bu yo'llarni qulay va samarali qilish uchun muhim logistika markazlari bo'lib xizmat qilmoqda. North-South Transport Corridor Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi doirasida ham rivojlanmoqda, bu esa Osiyo va

⁷⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/International_North%E2%80%93South_Transport_Corridor

Yevropaning oʻrtasidagi savdo va transport aloqalarini yanada kuchaytiradi. Biroq, ushbu yoʻllarning ekologik taʼsiri va samarali ishlashi uchun energiya samaradorligi, transport vositalarining ekologik tozaligi kabi masalalar ham muhim ahamiyatga ega.

8.3. Rivojlanish yoʻlida duch kelinayotgan muammolar

Markaziy Osiyo va Yevroosiyo makonidagi transport koridorlari mintaqaviy va xalqaro savdo, iqtisodiy integratsiya hamda mintaqalararo aloqalarni mustahkamlash uchun muhim strategik ahamiyatga ega. Ushbu hududlarning oʻzi oʻta muhim transport yoʻnalishlarining kesishgan joyida joylashgan boʻlib, ular Yevropa va Osiyo oʻrtasidagi tranzit savdosini amalga oshirishda katta rol oʻynaydi. Biroq, mintaqada transport koridorlarining samarali ishlashi va rivojlanishi uchun bir qator muammolar mavjud.

Infratuzilmaning yomon holati, geosiyosiy ziddiyatlar, bojxona va chegara toʻsiqlari, energiya taʼminoti muammolari hamda yangi texnologiyalarni joriy etishdagi cheklovlar bu jarayonning rivojlanishiga salbiy taʼsir koʻrsatadi. Transport tizimlarining samaradorligini oshirish va mintaqadagi iqtisodiy aloqalarni kuchaytirish uchun ushbu muammolarni hal qilish zarur. Shu bilan birga, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo transport koridorlari orqali oʻtgan yuklarning oʻsishi, yangi transport yoʻllarining ochilishi va zamonaviy texnologiyalarni qoʻllash kabi imkoniyatlar ham mavjud.

□ Yoʻl va temir yoʻl tarmoqlarining sifatining pastligi

Markaziy Osiyo mamlakatlarida avtomobil va temir yoʻl tarmoqlarining eskirganligi, ularning zamonaviy talablarga javob bermasligi transport samaradorligini pasaytiradi. Misol uchun, Oʻzbekistonning ayrim hududlarida yoʻllar eskirgan va taʼmirlash ishlari kechiktirilgan. Fargʻona vodiysi kabi togʻli hududlarda yoʻllarning yomon holati va qishki ob-havo sharoitlarida ular orqali yuk tashishning qiyinlashishi bu sohada yuzaga kelayotgan asosiy muammolardir. Shuningdek, Qozogʻistonning ayrim temir yoʻl tarmoqlari portlar va sanoat

markazlariga to'g'ri kelmasligi, yuk tashish samaradorligini kamaytiradi. Temir yo'l infratuzilmasining yangilanmaganligi va zarur texnologiyalarni o'z ichiga olmasligi transport xavfsizligi va samaradorligiga ta'sir ko'rsatadi.

□ Chegaralar va bojxona jarayonlari

Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari o'rtasidagi chegara punktlaridagi ortiqcha tekshiruvlar va bojxona tartib-qoidalarining murakkabligi transport jarayonlarini sezilarli darajada sekinlashtiradi. Ayniqsa, O'zbekiston va Qozog'iston o'rtasidagi yuk tashish jarayonlarida bojxona nazorati va qog'oz ishlari tufayli yuzaga keladigan kechikishlar transport tarmoqlarining samaradorligini pasaytiradi. Bu cheklovlar, ayniqsa, transchegaraviy savdo va integratsiyani cheklaydi, shu bilan birga iqtisodiy o'sishning sekinlashishiga sabab bo'ladi.

□ Logistika markazlarining yetishmasligi

Mintaqada logistika markazlarining yetishmasligi va mavjud infratuzilmaning cheklanganligi transport jarayonlarini yanada murakkablashtiradi. Katta shaharlarda, masalan, Toshkent yoki Almatyda mavjud bo'lgan logistika markazlari, o'rta va kichik shaharlarda mavjud emas. Bu esa transport tizimining markazdan chetga joylashgan hududlarda samarali ishlashini qiyinlashtiradi. Shuningdek, markazlashmagan va optimal bo'lmagan logistika tizimi yuklarning o'z vaqtida yetkazilishiga to'sqinlik qiladi.

□ Energiya ta'minoti va transport tizimining barqarorligi

Transport infratuzilmasining barqaror ishlashi uchun doimiy energiya ta'minoti zarur. Markaziy Osiyodagi ayrim hududlarda, masalan, Tojikiston va Qirg'izistonda elektr energiyasi ta'minoti vaqt-vaqti bilan uzilib turadi, bu esa transport tizimlarining ishdan chiqishiga olib keladi. Temir yo'l va avtobus tizimlarining to'liq ishlashi uchun energiya manbalarining uzluksiz ta'minoti muhim ahamiyatga ega.

□ Texnologiyalar va avtomatlashtirishning yetishmasligi

Transport tizimlarining samaradorligini oshirish uchun yangi texnologiyalar va avtomatlashtirilgan tizimlarning joriy etilishi zarur. Afsuski, Markaziy Osiyo va

Yevroosiyo mintaqasida bunday texnologiyalar keng tarqalgan emas. Raqamli xarita, avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari va GPS texnologiyalarining cheklangan qo'llanilishi yuk tashish jarayonlarini optimallashtirish imkoniyatlarini kamaytiradi. Shuningdek, avtomatlashtirilgan tizimlar va onlayn monitoringning yo'qligi yuklarni izlash va boshqarish jarayonlarini murakkablashtiradi.

Geosiyosiy muammolar. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqasidagi transport koridorlarining rivojlanishida muhim to'siqlarni keltirib chiqaradi. Ushbu hududda mavjud bo'lgan siyosiy va diplomatik ziddiyatlar, mamlakatlar o'rtasidagi chegaraviy nizolar va strategik raqobat transport tizimlarining samarali ishlashiga sezilarli darajada ta'sir ko'rsatadi.

Birinchi muammo – **chegaraviy nizolar va hududiy da'volar.** Markaziy Osiyodagi bir qator davlatlar o'rtasida, masalan, O'zbekiston, Qozog'iston va Tojikiston o'rtasida, hududiy chegara masalalari bo'yicha nizolar mavjud. Bu hududiy ziddiyatlar transport yo'llarining to'g'ri ishlashini qiyinlashtiradi, chunki chegara punktlarida qo'shimcha tekshiruvlar va ruxsatnomalar kerak bo'ladi, bu esa yuklarning sekin harakatlanishiga olib keladi. Bundan tashqari, ba'zi davlatlar transport yo'nalishlarini o'z manfaatlariga moslashtirishga harakat qilishadi, bu esa o'zaro savdo va mintaqaviy integratsiyani cheklaydi.

Ikkinchi muammo – **geosiyosiy raqobat va tashqi siyosatning ta'siri.** Yevroosiyo va Markaziy Osiyo mintaqasidagi transport koridorlariga global kuchlar, xususan, Xitoy, Rossiya va Turkiya kabi davlatlarning strategik manfaatlari ta'sir ko'rsatadi. Bu davlatlar o'zlarining transport yo'llarini rivojlantirish va boshqa davlatlarni o'z tarmog'iga integratsiya qilishga intiladilar. Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi yoki Rossiyaning EAEU doirasidagi integratsiya siyosati mintaqada transport tarmoqlarining rivojlanishiga turli yo'nalishlarda ta'sir ko'rsatadi. Bunday geosiyosiy raqobat o'z navbatida transport tizimining samarali ishlashiga to'siq bo'lishi mumkin, chunki ba'zi hududlarda bu mamlakatlar o'rtasidagi ta'sir doiralari o'zgarishi mumkin.

Uchinchidan, **mintaqaviy hamkorlikning yetishmasligi** ham geosiyosiy muammolarga olib keladi. Markaziy Osiyo davlatlari oʻrtasida transport infratuzilmasini rivojlantirish va boshqarish boʻyicha mintaqaviy kelishuvlarning yetishmasligi hamkorlikni cheklaydi. Aksariyat hollarda, har bir davlat oʻzining ichki manfaatlarini ustun qoʻyadi va transchegaraviy tashabbuslarni amalga oshirishda oʻzaro hamkorlikni rivojlantirishga qiziqish kam. Bu esa transport tizimining samaradorligini pasaytiradi va integratsiya jarayonlarini sekinlashtiradi.

Nihoyat, **siyosiy instabillik va xavfsizlik tahdidlari** ham geosiyosiy muammolarning bir qismi sifatida qaraladi. Markaziy Osiyo davlatlarining ayrimlarida siyosiy vaziyatning beqarorligi va xavfsizlik muammolari transport koridorlarining xavfsizligini taʼminlashni qiyinlashtiradi. Masalan, Afgʻonistondagi xavfsizlik tahdidlari yoki Tojikistonning ayrim hududlaridagi qarama-qarshiliklar transport yoʻllarida xavfsizlikni taʼminlashni oʻta murakkablashtiradi va tranzit savdolarining samaradorligini kamaytiradi.

Tovarlar va xizmatlar uchun tariflar iqtisodiy aloqalarning samaradorligini va transport koridorlarining ishlashini toʻgʻridan-toʻgʻri taʼsir qiladi. Tariflar, yaʼni tovarlar va xizmatlar narxining belgilanishi, xalqaro savdo va mintaqaviy integratsiya jarayonlarida muhim oʻrin tutadi. Tariflar orqali mamlakatlar oʻz ichki bozorlarini himoya qilishga harakat qiladi, biroq bu, baʼzan, tranzit savdosining tezligini va samaradorligini pasaytirishi mumkin.

Birinchi muammo – **yuqori tariflar va ularning iqtisodiy taʼsiri**. Koʻplab Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlarida eksport va import tovarlari uchun yuqori tariflar qoʻllaniladi. Bunday tariflar savdoning narxini oshiradi va bu oʻz navbatida transport tizimining samaradorligini pasaytiradi. Misol uchun, Oʻzbekistonda qishloq xoʻjaligi mahsulotlarini eksport qilishda tariflarning yuqoriligi transport xarajatlarini oshirib, eksport salohiyatini kamaytiradi. Yangi avtomobil va yuk tashish xizmatlarining narxlari yuqori boʻlishi, yuklarni tashish jarayonini qiyinlashtiradi va xalqaro savdo uchun zarur boʻlgan infratuzilmaning samarali ishlashini cheklaydi.

Ikkinchi muammo – **tariflarni tartibga solish va shaffoflikning yo‘qligi**. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqasidagi bir qator mamlakatlarda tariflarni belgilash jarayonida shaffoflik yetishmaydi. Ba'zan tariflar faqat ayrim davlat organlari yoki korxonalar tomonidan, bir tomonlama ravishda belgilanishi mumkin, bu esa savdo-sotiq jarayonini murakkablashtiradi. Bunday hollarda, kompaniyalar va tadbirkorlar uchun tariflar haqida aniq ma'lumotning yo‘qligi yoki tariflarni o‘zgartirishdagi notekisliklar transport jarayonlari va iqtisodiy aloqalarga salbiy ta'sir qiladi. Yangi tashabbuslar va tovarlar uchun tariflarning qanday belgilanishi haqida bir qator mamlakatlarda aniq ma'lumot mavjud emas, bu esa xavfsizlik va iqtisodiy barqarorlikka zarar yetkazadi.

Uchinchidan, **tariflarning mintaqaviy integratsiya va erkin savdoga ta'siri**. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo transport koridorlarining rivojlanishi mintaqaviy integratsiya jarayoniga bog‘liq bo‘lib, bu jarayon tariflar orqali to‘sqinlikka uchraydi. Mintaqadagi ko‘plab davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy va savdo integratsiyasining rivojlanishiga tariflar to‘siq bo‘lishi mumkin. Misol uchun, Yevroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi (EAEU) doirasida ba'zi mamlakatlar orasidagi tariflar aralashgan bo‘lsa-da, ayrim davlatlar o‘z tarif siyosatini mustaqil ravishda amalga oshirishga davom etmoqda. Bu esa savdoning uzluksiz o‘tishiga xalaqit beradi va transport tizimlarining samarali ishlashini kamaytiradi.

Nihoyat, **tariflarning raqobatbardoshlikka ta'siri**. Yuqori tariflar nafaqat transport xarajatlarini oshiradi, balki mintaqadagi raqobatbardoshligini ham kamaytiradi. Tariflarning oshishi, xususan, xizmatlar sohasida, mahalliy kompaniyalarni raqobatlashishga undaydi, ammo bu uzoq muddatda chet eldan olib kelingan tovarlarning narxini oshiradi va iste'molchilarning xarid qobiliyatiga ta'sir qiladi. Masalan, yuqori tariflar orqali mahalliy bozorni himoya qilish, ayniqsa xizmatlar sektorida, uzoq muddatda ishlab chiqarish xarajatlarini oshiradi va iste'molchilar uchun narxlarni ko‘taradi.

Xulosa qilib aytganda, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo makonidagi transport koridorlari mintaqalararo savdo va iqtisodiy integratsiyaning muhim omili bo‘lsa-

da, ularning rivojlanish yo‘lida bir qator muammolarga duch kelinmoqda. Infratuzilmaning yetarlicha rivojlanmaganligi, bojxona va transport tartibotlarining murakkabligi, moliyalashtirish yetishmovchiligi hamda geosiyosiy ziddiyatlar bu yo‘nalishdagi asosiy to‘siqlardir. Shuningdek, ekologik talablarning kuchayishi va raqamli logistika tizimlariga o‘tish zarurati ham yangi chaqiriqlarni yuzaga keltirmoqda. Ushbu muammolarni hal etish uchun xalqaro hamkorlikni mustahkamlash, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va raqamlashtirish jarayonlarini jadallashtirish muhim ahamiyat kasb etadi.

8.4. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari

Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari mintaqaviy va global savdo, iqtisodiy integratsiya hamda xalqaro aloqalarni kuchaytirish uchun katta ahamiyatga ega. Ushbu mintaqalar, geografik jihatdan, Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi asosiy tranzit yo‘llarida joylashgan bo‘lib, ular transport tizimlarining rivojlanishi va samarali ishlashi orqali xalqaro savdoning o‘sishiga xizmat qilishi mumkin. Shu sababli, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo transport koridorlarining rivojlanishiga investitsiyalar kiritish va infratuzilmani modernizatsiya qilish, mintaqaviy va global iqtisodiy aloqalarni yanada mustahkamlash uchun keng imkoniyatlarni taqdim etadi.

Mintaqadagi davlatlar transport koridorlarining rivojlanishi orqali o‘zining tranzit salohiyatini oshirishga intilishmoqda. Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi, Rossiyaning Evroosiyo Iqtisodiy Ittifoqidagi integratsion siyosati va boshqa global tashabbuslar Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari uchun yangi imkoniyatlar yaratadi. Mintaqaviy hamkorlik va infratuzilma investitsiyalari, xususan, transport tizimlari va logistik xizmatlarning takomillashuvi, transport yo‘llarining samarali ishlashini ta’minlash va iqtisodiy o‘sish sur’atlarini tezlashtirish uchun zarur shart-sharoitlarni yaratadi.

Biroq, mintaqadagi transport koridorlarining rivojlanishida bir qator muammolar mavjud, jumladan, infratuzilma yetishmasligi, geosiyosiy to‘siqlar va tarif siyosatidagi cheklovlar. Shunga qaramay, ushbu muammolarni hal qilish va yangi imkoniyatlardan to‘liq foydalangan holda, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqalaridagi transport koridorlari samarali rivojlanishi mumkin. Ushbu maqolada, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari, ularni yaxshilash va samarali ishlashini ta’minlash uchun zarur bo‘lgan strategik choralar ko‘rib chiqiladi.

8.4.1-jadval

Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlari

Imkoniyat	Tavsif
Geografik joylashuv	Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqalari Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi asosiy tranzit yo‘llarida joylashgan, bu ularga xalqaro savdo va tranzit yo‘llari imkoniyatlarini yaratadi.
Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi	Xitoyning global tranzit yo‘llarini rivojlantirish tashabbusi Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqasiga investitsiyalar kiritishga va yangi transport tarmoqlarini ochishga yordam beradi.
Yevroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi (EAEU)	EAEU doirasida mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish va transport koridorlarini optimallashtirish orqali tovarlar va xizmatlar savdosini oshirish imkoniyatini yaratadi.
Avtomobil va temir yo‘l tarmoqlarining kengayishi	Transport infratuzilmasining rivojlanishi, yangi avtomobil va temir yo‘l yo‘llarining qurilishi, mintaq ichidagi va o‘rtadagi savdoni jonlantiradi.
Logistik va tranzit markazlarining rivojlanishi	Yangi logistika markazlari va terminal inshootlarini qurish orqali tranzitni tezlashtirish va samaradorlikni oshirish, tashish xarajatlarini kamaytirish imkoniyatlari mavjud.
Xalqaro investitsiyalar	Transport tarmoqlarini rivojlantirishga xorijiy investitsiyalarni jalb qilish, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va texnologiyalarni joriy etish imkoniyatini yaratadi.
Innovatsion texnologiyalar	Raqamli texnologiyalar va avtomatlashtirishni joriy etish orqali transport jarayonlarining samaradorligini oshirish, o‘zgartirish va logistika tarmoqlarini optimallashtirish imkoniyatlari mavjud.

Geografik joylashuv. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mintaqalari Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi savdo yo‘llarining markazida joylashgan. Ushbu mintaqalar orqali o‘tayotgan transport koridorlari global savdoning o‘sishi uchun katta

imkoniyatlar yaratadi, chunki ular Yevropa, Osiyo va boshqa mintaqalar o'rtasida o'tuvchi asosiy tranzit yo'llarini tashkil etadi.

Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi. Xitoyning bu tashabbusi Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari uchun katta imkoniyat yaratadi. Xitoyning investitsiyalari transport infratuzilmasi va tranzit tarmoqlarining rivojlanishini qo'llab-quvvatlaydi. Shuningdek, bu tashabbus mintaqaviy aloqalarni kuchaytirish va yangi transport yo'llarini yaratish uchun zarur shart-sharoitlarni taqdim etadi.

Yevroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi (EAEU). EAEU doirasida davlatlar o'rtasida iqtisodiy integratsiya va savdo erkinligi jarayonlari Markaziy Osiyo va Yevroosiyo transport koridorlarini rivojlantirishda muhim o'rin tutadi. Ittifoq doirasida bo'lgan mamlakatlar o'rtasida transport to'siqlari kamayadi, bu esa transport jarayonlarini tezlashtiradi va mintaqadagi savdoni oshiradi.

Avtomobil va temir yo'l tarmoqlarining kengayishi. Transport tarmoqlarini rivojlantirish va kengaytirish, jumladan, yangi avtomobil va temir yo'l yo'llarini qurish, mintaqaviy tranzit savdosining samaradorligini oshiradi. Bu yangi yo'llar orqali transport xarajatlarini kamaytirish va vaqtni tejash imkoniyatlari mavjud.

Logistik va tranzit markazlarining rivojlanishi. Logistik va tranzit markazlari transport koridorlarining samarali ishlashi uchun juda muhim ahamiyatga ega. Yangi markazlar qurilishi va mavjud infratuzilmani modernizatsiya qilish orqali transport jarayonlari tezlashtirilishi, logistika xarajatlari kamaytirilishi va samaradorlik oshirilishi mumkin.

Xalqaro investitsiyalar. Mintaqaning transport tarmoqlarini rivojlantirish uchun xalqaro investitsiyalar muhim rol o'ynaydi. Bu investitsiyalar transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi texnologiyalarni joriy etish va transport xizmatlarini takomillashtirish uchun zarur. Xorijiy sarmoyalar orqali transport tizimining samarali ishlashini ta'minlash mumkin.

Innovatsion texnologiyalar. Raqamli texnologiyalar va avtomatlashtirishning joriy etilishi transport jarayonlarining samaradorligini oshirishga yordam beradi. Yangi texnologiyalar yordamida logistika tarmoqlari optimallashtiriladi, va transport jarayonlari yanada tez va samarali bo'ladi. Bu esa global savdoni tezlashtirish va transport to'siqlarini kamaytirish imkoniyatlarini yaratadi.

Xulosa shuki, Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlari transport koridorlarining rivojlanishi mintaqalararo savdoni kengaytirish, logistika xarajatlarini kamaytirish va iqtisodiy integratsiyani chuqurlashtirish imkonini beradi. Zamonaviy infratuzilma, raqamli texnologiyalar va bojxona tartiblarini soddalashtirish orqali ushbu yo'nalishlardagi tranzit salohiyatini oshirish mumkin. Kelajakda xalqaro hamkorlik va investitsiyalarni jalb etish orqali transport tarmoqlarining barqaror va samarali ishlashiga erishish mintaqaning global savdo zanjirlariga chuqurroq integratsiyasini ta'minlaydi.

Asosiy tushunchalar

Markaziy Osiyo transport koridorlari - Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasida va ularning tashqarisidagi transport yo'nalishlari, jumladan, yo'llar, temir yo'llar, havo va dengiz yo'nalishlarini o'z ichiga olgan tarmoq.

Yevroosiyo transport koridorlari - Yevropa va Osiyo o'rtasidagi transport yo'llari, bu koridorlar orqali xalqaro savdo va investitsiyalarni rivojlantirishga imkoniyat yaratadi.

Chegaraviy nizolar - davlatlar o'rtasida yoki hududiy o'zgarishlar sababli yuzaga keladigan siyosiy yoki harbiy nizolar.

Geosiyosiy raqobat - mintaqalar yoki davlatlar o'rtasida o'zlarining siyosiy, iqtisodiy, va harbiy ustunliklarini saqlash yoki oshirish uchun yuzaga keladigan raqobat.

Mintaqaviy hamkorlik - mintaq ichidagi davlatlar o'rtasida iqtisodiy, siyosiy, va madaniy sohalarda o'zaro manfaatli hamkorlik.

Tovarlar va xizmatlar uchun tariflar - tovarlar va xizmatlarni bir davlatdan boshqasiga eksport yoki import qilishda qo'llaniladigan narxlar va yig'imlar.

Logistik va tranzit markazlar - tovarlar va xizmatlarning transporti va tarqatilishini boshqaradigan va yo'naltiradigan markazlar.

Xalqaro investitsiyalar - xalqaro kompaniyalar yoki davlatlar tomonidan boshqa davlatlarda amalga oshirilgan kapital kiritishlar hisoblanadi.

Nazorat savollari:

1. Markaziy Osiyoda nechta transport koridorlari mavjud?
2. Markaziy Osiyo transport koridorlarining tranzit salohiyati qanday?
3. O'zbekistonning avtomobil transport marshrutlari haqida nimalarni bilib oldingiz?
4. "Uzbekistan Airways" AJ xorijdagi vakolatxonalari qaysi davlatlarda joylashgan?
5. Yevroosiyo makonidagi xalqaro transport koridorlarini sanab bering.
6. Markaziy Osiyo va Yevroosiyodagi transport koridorlarining rivojlanishiga qanday to'siqlar mavjud?
7. Rivojlanish yo'lidagi geosiyosiy muammlolar tarkibiga nimalar kiradi?
8. Tovar va xizmatlar uchun qo'yilgan yuqori tariflar iqtisodiy o'sishga qanday ta'sir qilmoqda?
9. Markaziy Osiyo va Yevroosiyo mamlakatlarida joylashgan transport koridorlarining rivojlanish imkoniyatlariga qanday omillar ta'sir qiladi?
10. Mintaqadagi transport tarmoqlarini rivojlantirish uchun xalqaro investitsiyalarning ahamiyati qanday?

Case Study

Masala 1: Markaziy Osiyo davlatlari Xitoy, Rossiya va Yevropani bog'lovchi muhim transport yo'laklariga ega. Biroq, tranzit tovarlarining

harakatlanishida infrastrukturaviy kamchiliklar, hujjatlashtirishdagi kechikishlar va tariflarning noaniqligi raqobatbardoshlikka salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Agar bu muammolar hal etilmasa, yuk tashish hajmi boshqa yo'nalishlarga yo'naltirilishi mumkin.

Topshiriqlar:

1. Markaziy Osiyo mamlakatlari tranzit yo'laklarini yanada jozibador qilish uchun qanday infratuzilma loyihalarini amalga oshirishi kerak? Misollar keltiring.
2. Siz logistika sohasi bo'yicha tadbirkorsiz. Tranzit xizmatlarining sifatini oshirish va yuk oqimini ko'paytirish uchun qanday innovatsion yechimlarni taklif qilgan bo'ladingiz?

Masala 2: Yevroosiyo bo'ylab xalqaro transport koridorlari ko'p davlatlarni qamrab oladi. Har bir davlatning bojxona talablari, yo'l infratuzilmasi va tarif siyosati turlicha bo'lgani sababli yuk tashish jarayonlari cho'zilib ketmoqda. Bu esa savdo va logistika xarajatlarining oshishiga olib kelmoqda.

Topshiriqlar:

1. Siz xalqaro transport koridorlarini samarali boshqarish bo'yicha ekspert sifatida, bojxona va transport tizimlarini uyg'unlashtirish uchun qanday chora-tadbirlarni taklif qilgan bo'ladingiz?
2. Agar siz Markaziy Osiyo davlatlarining hukumat maslahatchisi bo'lsangiz, mintaqaviy transport hamkorligini mustahkamlash uchun qanday siyosiy va iqtisodiy islohotlarni taklif qilgan bo'ladingiz?

9-BOB. BMTNING XALQARO TRANSPORT BO‘YICHA KELISHUVLARI, PAKTLARI HAMDA STANDARTLARI

- 9.1. BMTning xalqaro transport sohasidagi umumiy roli va funksiyalari
- 9.2. Birlashgan Millatlar Tashkilotining xalqaro transport bo‘yicha kelishuvlari va paktlari
- 9.3. Xalqaro transport standartlari va reglamentlari
- 9.4. BMT tomonidan qabul qilingan kelishuvlarning milliy transport tizimiga ta’siri

9.1. BMTning xalqaro transport sohasidagi umumiy roli va funksiyalari

Bugungi globallashuv sharoitida xalqaro transport tizimi jahon iqtisodiyotining ajralmas bo‘lagi sifatida rivojlanib bormoqda. Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) xalqaro transport sohasida muhim o‘rin egallab, transport infratuzilmasini rivojlantirish, barqaror logistika tizimlarini yaratish va xalqaro hamkorlikni mustahkamlash bo‘yicha keng qamrovli islohotlarni amalga oshirmoqda. Transport global savdoning rivojlanishi, xalqaro tovar ayirboshlash hajmining oshishi hamda mintaqalararo integratsiyani chuqurlashtirish uchun hal qiluvchi ahamiyatga ega.

So‘nggi yillarda BMT tomonidan qabul qilingan **2030-yil Barqaror rivojlanish kun tartibi** transport sohasiga bo‘lgan e’tiborning yanada kuchayganini ko‘rsatmoqda. Mazkur dasturda ekologik toza, iqtisodiy samarador va ijtimoiy inklyuziv transport tizimlarini yaratishga qaratilgan maqsadlar belgilangan. Shu bilan birga, O‘zbekistonning transport-logistika sektorida amalga oshirilayotgan chuqur islohotlar, mamlakatning xalqaro transport koridorlariga integratsiyasini tezlashtirishga va uning global logistika tizimida tutgan o‘rnini mustahkamlashga xizmat qilmoqda.

Hozirgi kunda O‘zbekiston **“transport va tranzit markazi”** sifatida o‘z pozitsiyasini kuchaytirish uchun transport infratuzilmasini rivojlantirish, xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlikni kengaytirish va eksport-import imkoniyatlarini oshirish yo‘lida faol islohotlarni amalga oshirmoqda. Jumladan, O‘zbekistonning

BMTning turli ixtisoslashgan agentliklari, jumladan, BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE) va Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) bilan hamkorligi transport-logistika tizimini modernizatsiya qilishda muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Shunday qilib, BMT xalqaro transport sohasida nafaqat strategik maqsadlarni belgilash, balki mamlakatlar o'rtasida hamkorlikni rivojlantirish va barqaror transport tizimlarini yaratish orqali global iqtisodiy integratsiyaning asosi bo'lib xizmat qilmoqda. Bu jarayon O'zbekiston uchun ham iqtisodiy va mintaqaviy rivojlanishning muhim omili sifatida o'z aksini topmoqda.

Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) xalqaro transport sohasida global tartibni o'rnatish, barqaror rivojlanishni qo'llab-quvvatlash va transport tizimlarini samarali boshqarish bo'yicha muhim rol o'ynaydi. Transport xalqaro savdo, ijtimoiy aloqalar va mintaqaviy integratsiyaning asosiy vositasi sifatida global iqtisodiyotning rivojlanishiga bevosita ta'sir ko'rsatadi. BMTning bu sohadagi faoliyati milliy va mintaqaviy darajalarda muvofiqlashtiruvchi platforma yaratish, transport infratuzilmasini takomillashtirish hamda ekologik va ijtimoiy masalalarni hal qilishga qaratilgan.

BMT xalqaro transport siyosatining asosiy yo'nalishlarini belgilovchi tashkilot sifatida davlatlararo hamkorlikni rivojlantirishga qaratilgan qator dastur va tashabbuslarni amalga oshiradi. Xususan, **2030-yil Barqaror rivojlanish kun tartibi** doirasida ekologik toza va barqaror transport tizimlarini yaratish bo'yicha qator maqsadlar belgilangan. Ushbu maqsadlar transport sohasida chiqindilarni kamaytirish, yo'lovchi va yuk tashish xizmatlarining barqarorligini ta'minlash hamda ijtimoiy tenglikni rivojlantirishni o'z ichiga oladi.

BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE) transport sohasidagi xalqaro standartlarni ishlab chiqishda muhim o'rin tutadi. Mazkur komissiya tomonidan qabul qilingan xalqaro konvensiyalar, masalan, Xalqaro avtomobil transporti to'g'risidagi Konvensiya (TIR), avtomobil transportining xalqaro yuk tashishda samaradorligini oshirishga va bojxona tartib-taomillarini

yengillashtirishga qaratilgan. Shu bilan birga, BMTning xalqaro dengiz tashkiloti (IMO) dengiz transporti xavfsizligi va ekologik muhofazasi bo'yicha global qoidalarni ishlab chiqadi.

Xalqaro hamkorlikni muvofiqlashtirish	• Davlatlararo transport tizimlarini integratsiya qilish. • Global standartlar va qoidalarni ishlab chiqish. • Transport infratuzilmasida teng imkoniyatlarni ta'minlash.
Barqaror rivojlanish tamoyillarini qo'llab-quvvatlash	• Ekologik transport tizimlarini rivojlantirish. • Chiqindilarni kamaytirish va energiya samaradorligini oshirish. • Transport xizmatlarining ijtimoiy inklyuzivligini ta'minlash
Xavfsizlikni ta'minlash	• Xalqaro transportda xavfsizlik qoidalarini ishlab chiqish. • Dengiz transporti xavfsizligi va atrof-muhit muhofazasi. • Transport xavfsizligi bo'yicha ma'lumot almashinuvi.
Texnik yordam va raqamlashtirish	• Transport tizimlarining raqamli transformatsiyasi. • Elektron yuk va yo'lovchi nazorati tizimlarini joriy qilish. • Texnik-texnologik yechimlarni qo'llab-quvvatlash.
Transport tranzit salohiyatini rivojlantirish	• Xalqaro tranzit yo'llarini tashkil qilish. • O'zbekiston kabi davlatlarning mintaqaviy tranzit markaziga aylanishini qo'llab-quvvatlash. • Transport koridorlarini rivojlantirishga investitsiya jalb qilish.

9.1.1-rasm. BMTning xalqaro transport sohasidagi roli

BMTning transport sohasidagi faoliyatida alohida e'tibor barqaror rivojlanish tamoyillarini joriy qilishga qaratilgan. Transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va ekologik tozaligini ta'minlash borasidagi ishlar xalqaro miqyosdagi hamkorlikni mustahkamlashga xizmat qilmoqda. Masalan, BMT tomonidan tashabbus qilingan **Barqaror transport bo'yicha xalqaro konferensiyalar** davlatlar va mintaqalar o'rtasida barqaror transportni rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlarini aniqlash uchun global platforma vazifasini bajaradi.

O'zbekistonning transport-logistika sohasidagi islohotlari BMT bilan samarali hamkorlikda amalga oshirilmoqda. Mamlakat transport infratuzilmasini rivojlantirish, xalqaro transport yo'laklariga qo'shilish va tranzit salohiyatini oshirish bo'yicha keng ko'lamlı chora-tadbirlarni amalga oshirmoqda. Jumladan,

BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi tomonidan qabul qilingan xalqaro konvensiyalar O‘zbekistonning transport tarmog‘ini mintaqaviy va global tizimga integratsiya qilishga imkon bermoqda.

9.1.1-jadval

BMTning xalqaro transport sohasidagi funksiyalari

Yo‘nalishlar	Funksiyalar
Xalqaro hamkorlik	Davlatlararo transport tizimlarini birlashtirish, xalqaro qoidalarni ishlab chiqish.
Barqaror rivojlanish	Ekologik transport tizimlarini rivojlantirish, chiqindilarni kamaytirish.
Xavfsizlik	Xavfsiz transport xizmatlari, dengiz va avtomobil transportida xavfsizlik qoidalari.
Raqamlashtirish	Elektron transport boshqaruvi, raqamli tizimlar joriy qilish.
Tranzit salohiyatini oshirish	Xalqaro transport yo‘laklari, tranzit markazlarini rivojlantirish.

Shu bilan birga, BMTning ishtiroki faqat texnik va iqtisodiy masalalar bilan cheklanmaydi. U transport sohasida inson xavfsizligini ta‘minlash, transport tizimlarini raqamlashtirish va transportda gender tengligini oshirishga qaratilgan dasturlarni amalga oshirish orqali keng qamrovli ijtimoiy natijalarga erishishni maqsad qilgan.

Umuman olganda, BMT xalqaro transport sohasida nafaqat qoidalarni belgilovchi, balki mamlakatlar o‘rtasida hamkorlikni mustahkamlashga yo‘naltirilgan muhim tashkilotdir. Transport tizimining global darajada muvofiqlashtirilishi va barqaror rivojlanishi iqtisodiy o‘rishni rag‘batlantirish, ijtimoiy tenglikni ta‘minlash va ekologik muammolarni hal etishda hal qiluvchi ahamiyatga ega.

9.2. Birlashgan Millatlar Tashkilotining xalqaro transport bo‘yicha kelishuvlari va paktlari

Xalqaro transport tizimlari zamonaviy global iqtisodiyotning asosiy poydevorini tashkil etadi. Ular mamlakatlar o‘rtasidagi savdo, mintaqaviy integratsiya va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishda hal qiluvchi rol o‘ynaydi.

Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) tomonidan ishlab chiqilgan transport bo'yicha kelishuvlar va paktlar ushbu tizimning samaradorligini oshirish va barqaror rivojlanishni qo'llab-quvvatlashga qaratilgan.

Bu hujjatlar transport oqimlarini tartibga solish, bojxona jarayonlarini yengillashtirish va xavfsizlikni ta'minlash orqali davlatlar o'rtasida o'zaro hamkorlikni kuchaytiradi. Shu bilan birga, zamonaviy talablar asosida ekologik toza transport, raqamlashtirish va gender tenglik kabi masalalarni huquqiy asosda tartibga soladi. BMT kelishuvlari transport sohasidagi global hamkorlikning huquqiy asosi sifatida davlatlarga iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanish uchun keng imkoniyatlar yaratmoqda.

Xalqaro avtomobil transporti to'g'risidagi Konvensiya (TIR) 1975-yilda Jenevada, Birlashgan Millatlar Tashkilotining Yevropa Iqtisodiy Komissiyasi tashabbusi bilan qabul qilingan. Uning asosiy maqsadi avtomobil transporti orqali xalqaro yuk tashish jarayonlarini soddalashtirish, bojxona protseduralarini yengillashtirish va davlatlar o'rtasidagi savdo-sotiqni rivojlantirish uchun qulay huquqiy muhit yaratishdir. Ushbu konvensiya yuk tashishda bojxona nazoratini minimallashtirish orqali yuklarning tezkor va samarali yetkazib berilishini ta'minlaydi. TIR tizimi orqali yuklarni bir davlatdan boshqasiga tashishda chegara bojxonasida yukni qayta tekshirish talab etilmaydi, bu esa transport jarayonini sezilarli darajada tezlashtiradi, xarajatlarni kamaytiradi va savdo aloqalarini mustahkamlaydi.

TIR tizimining asosiy jihatlaridan biri TIR Karneti deb nomlanuvchi maxsus hujjat orqali bojxona kafolatini ta'minlashdir. Bu hujjat yuk tashish jarayonini soddalashtiradi va bojxona organlariga yukning qonuniyligini kafolatlaydi. Natijada, bojxona jarayonlarining soddalashuvi yuk tashishda vaqt va mablag'ni tejash imkonini beradi. Ushbu tizim, ayniqsa, tez buziluvchi mahsulotlar va tezkor yetkazib berish talab qilinadigan yuklar uchun alohida ahamiyatga ega. Bundan tashqari, TIR Konvensiyasi global savdo aloqalarini rivojlantirishga xizmat qilib, davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy hamkorlikni kuchaytiradi. Ushbu tizim yuk tashishda

xavfsizlikni ta'minlash, noqonuniy yuk tashish va kontrabandaning oldini olishga ham yordam beradi.

Bugungi kunda TIR tizimi dunyo bo'ylab 70 dan ortiq davlat tomonidan qo'llaniladi va global transport tizimining ajralmas qismiga aylangan. Ushbu konvensiya xalqaro savdo oqimlarini kuchaytirish va transport tizimlarini birlashtirishda muhim rol o'ynaydi. Yaqinda TIR tizimiga raqamlashtirish va avtomatlashtirish jarayonlari integratsiya qilinib, transport jarayonlarining samaradorligi yanada oshirilmoqda. Bu tizim nafaqat yuk tashishda iqtisodiy samaradorlikni ta'minlaydi, balki ekologik barqarorlikka ham xizmat qilib, yoqilg'i sarfini va chiqindilarni kamaytirishga yordam beradi.

Umuman olganda, TIR Konvensiyasi xalqaro yuk tashishda samaradorlikni oshirish va davlatlar o'rtasidagi savdoni yengillashtirish uchun yaratilgan global miqyosdagi muhim mexanizm hisoblanadi. Uning huquqiy asoslari nafaqat transport va logistika sohasida ishonchli hamkorlikni ta'minlaydi, balki davlatlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashda hal qiluvchi ahamiyatga ega.

Xalqaro temir yo'l yuk tashish konvensiyasi (CIM) 1890-yil 14-oktabrda qabul qilingan va 1893-yil 1-yanvarda kuchga kirgan.

Ushbu konvensiya, xalqaro temir yo'l yuk tashishning ortib borayotgan talablarini va xalqaro huquqiy qoidalar standartlarini yaratish zaruratini hisobga olib, ishlab chiqilgan. 1893-yilda Shveytsariyaning Bern shahrida tashkil etilgan Xalqaro temir yo'l tashish markazi, CIM va xalqaro yo'lovchilar va yuklarni temir yo'l bilan tashish bo'yicha konvensiya (CIV)ni nazorat qilishga mas'ul bo'ldi. Keyinchalik CIM Xalqaro temir yo'l tashish konvensiyasiga (COTIF) kiritilib, Appendix B yoki "Xalqaro temir yo'l yuk tashish shartnomasi bo'yicha yagona qoidalar" (CIM UR) shaklida mavjud bo'ldi.

CIM qoidalarining asosiy maqsadi yuk tashish shartlarini unifikatsiya qilish orqali temir yo'l transportida huquqiy aniqlikni ta'minlashdan iborat. Ushbu qoidalar yuk tashuvchilar, temir yo'l kompaniyalari va boshqa manfaatdor tomonlar uchun aniq qoidalar va majburiyatlarni belgilab beradi. Bu tizim yuk tashish

zanjirining barcha bosqichlarida ishonchlilikni oshirib, davlatlararo transport aloqalarini muvofiqlashtirishga xizmat qiladi. Xalqaro savdo va iqtisodiy aloqalar rivojlanayotgan sharoitda CIM qoidalari yuklarning bir mamlakatdan ikkinchisiga uzluksiz yetkazib berilishini ta'minlaydi va huquqiy nizolarning oldini olishda muhim ahamiyatga ega.

Ushbu qoidalar nafaqat iqtisodiy samaradorlikni oshiradi, balki yuk tashishning ekologik barqarorligiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Temir yo'l transporti avtomobil yoki havo transportiga nisbatan kamroq energiya talab qiladi va atrof-muhitga zararli chiqindilarni kamaytirishga yordam beradi. CIM qoidalari bu borada temir yo'l transportining raqobatbardoshligini oshirish va uni global transport tizimining muhim qismiga aylantirishga hissa qo'shadi.

Bugungi kunda CIM qoidalari Yevropa va Osiyo davlatlari o'rtasida xalqaro yuk tashish sohasida keng qo'llanilib, savdo yo'laklarining samaradorligini oshirish va transport infratuzilmasining integratsiyasini ta'minlashda muhim vosita sifatida faoliyat yuritmoqda. Ushbu qoidalar davlatlararo transport hamkorligini mustahkamlash bilan birga, iqtisodiy rivojlanish uchun qulay sharoit yaratadi va temir yo'l transportini xalqaro savdoning ajralmas qismiga aylantirishda hal qiluvchi rol o'ynaydi.

Xalqaro dengiz tashkiloti (IMO) Konvensiyalari 1948-yilda 6-martda Birlashgan Millatlar Tashkiloti tomonidan Jenevada (Shveytsariya) qabul qilingan va 1958-yil 17-martda kuchga kirgan. Ushbu tashkilot va uning konvensiyalari dengiz transporti sohasida xalqaro hamkorlikni kuchaytirish, dengiz xavfsizligini ta'minlash, atrof-muhitni himoya qilish va yuk tashishning samaradorligini oshirish maqsadida ishlab chiqilgan. IMO Konvensiyalari dengiz transportining global qoidalarini belgilab, davlatlar o'rtasida yagona standartlarni yaratishga xizmat qiladi.

IMO Konvensiyalari xalqaro dengiz savdosini rivojlantirish uchun zarur bo'lgan huquqiy asoslarni shakllantiradi. Ushbu qoidalar dengiz kemalarining xavfsiz ishlashini ta'minlash, dengizchilarning huquqlarini himoya qilish va dengiz

infratuzilmasining ekologik barqarorligini saqlashga yo'naltirilgan. Dengizda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan avariylar, atrof-muhitga zarar yetkazuvchi hodisalar va boshqa xatarlarning oldini olish uchun IMO Konvensiyalari xalqaro hamkorlikni ta'minlashda muhim rol o'ynaydi.

IMO tomonidan ishlab chiqilgan asosiy konvensiyalar qatoriga Dengizdagi hayot xavfsizligi to'g'risidagi xalqaro konvensiya (SOLAS), Dengiz atrof-muhitni ifloslanishdan himoya qilish bo'yicha xalqaro konvensiya (MARPOL) va Yuk tashish bo'yicha xalqaro qoidalar (LOAD LINE) kiradi. Bu konvensiyalar kemasozlik va yuk tashish sohasida aniq me'yorlarni belgilab, dengiz transporti orqali yuk tashish jarayonini xavfsiz va samarali qilishga xizmat qiladi.

Bugungi kunda IMO Konvensiyalari xalqaro dengiz transporti sohasida asosiy huquqiy asos bo'lib xizmat qilib, global savdo aloqalarining uzluksiz ishlashini ta'minlaydi. Ushbu qoidalar dengiz xavfsizligi va ekologik barqarorlikni ta'minlash orqali transport sohasidagi barqaror rivojlanishga hissa qo'shadi. IMO Konvensiyalari nafaqat dengizdagi xavflarni kamaytiradi, balki davlatlar o'rtasidagi ishonchli savdo aloqalarini rivojlantiradi va xalqaro iqtisodiy integratsiyani mustahkamlaydi. Bu konvensiyalar global miqyosda dengiz transportining asosiy qoidalarini belgilash orqali dunyo iqtisodiyotining ajralmas qismiga aylangan.

BMT tomonidan qabul qilingan aviasiya xavfsizligi bo'yicha xalqaro konvensiyalar, aviasiya sohasida xalqaro hamkorlikni kuchaytirish, havo transportining xavfsizligini ta'minlash va aviatsiya sohasida tartibni saqlashga qaratilgan. Ushbu konvensiyalar BMTning ixtisoslashgan agentligi bo'lgan Xalqaro Fuqarolik Aviasiyasi Tashkiloti (ICAO) tomonidan ishlab chiqilgan va qo'llab-quvvatlangan.

1944-yilda imzolangan Xalqaro Fuqarolik Aviasiyasi Konvensiyasi (Chicago Konvensiyasi) bu boradagi asosiy hujjat bo'lib, u xalqaro havo transporti uchun huquqiy asosni tashkil etadi. Konvensiya, aviasiya xavfsizligini ta'minlash uchun zarur bo'lgan asosiy tamoyillarni belgilaydi va aviasiya sohasidagi xalqaro huquqiy nizolarni hal qilish uchun yagona normativ bazani yaratadi. Ushbu

konvensiya 191 ta davlat tomonidan tasdiqlangan va unda aviasiya xavfsizligini oshirish, samolyotlar va aeroportlarning xavfsizligini, shuningdek, huquqiy masalalarni hal qilish bo'yicha aniq qoidalar belgilangan.

Aviasiya xavfsizligini ta'minlash uchun ICAO tomonidan qabul qilingan Annex 17: Aviation Security (Aviasiya xavfsizligi bo'yicha 17-ilova) ham muhim ahamiyatga ega. Ushbu hujjat, aviasiya xavfsizligini ta'minlash uchun zarur bo'lgan choralar, xususan, terrorizm va boshqa xavf-xatarlarga qarshi kurashish, samolyotlarning xavfsizligini oshirish bo'yicha qoidalarni belgilaydi. Annex 17, aeroportlarda va havo transportida xavfsizlikni kuchaytirish uchun zarur bo'lgan barcha xavfsizlik choralari va protseduralarini ishlab chiqadi.

Shuningdek, Aviasiya xavfsizligi bo'yicha xalqaro huquqiy majburiyatlar va havo yo'llarini xavfsiz boshqarish sohasidagi konvensiyalar aviasiya sohasida har qanday xavf-xatarni bartaraf etishga, shu bilan birga, havo transportining barqarorligini saqlashga xizmat qiladi. Ularning asosiy maqsadi xalqaro havo qatnovini xavfsiz, samarali va qonuniy ravishda ta'minlashdan iborat.

Bugungi kunda, bu konvensiyalar havo transporti sohasida global xavfsizlikni ta'minlashda, samolyotlarning xavfsizligini, yo'lovchilarning huquqlarini himoya qilishda va atrof-muhitni ifloslanishdan saqlashda muhim rol o'ynaydi. Xalqaro havo qatnovi rivojlanib borayotgan bir paytda, BMT tomonidan qabul qilingan aviasiya xavfsizligi bo'yicha konvensiyalar aviatashuvchilar, davlatlar va xalqaro tashkilotlar o'rtasida hamkorlikni mustahkamlashda asosiy huquqiy asos bo'lib xizmat qiladi.

BMTning paktlari (Birlashgan Millatlar Tashkiloti paktlari) xalqaro huquqda qabul qilingan hujjatlar bo'lib, ular davlatlar o'rtasida ma'lum bir mavzular yoki masalalar bo'yicha kelishuvlarni belgilaydi. Paktlar, odatda, xalqaro muammolarni hal qilish, xalqaro tinchlikni ta'minlash, huquqiy va siyosiy tartibni yaratish yoki ijtimoiy, iqtisodiy, madaniy va inson huquqlari sohasidagi kelishuvlarni amalga oshirish maqsadida ishlab chiqiladi.

BMT paktlari o‘zaro shartnoma sifatida imzolangan bo‘lib, imzolovchi davlatlar bu hujjatlardagi majburiyatlarni bajarishga rozilik bildiradilar. Paktlar xalqaro huquqiy hujjatlar sifatida, ularni imzolagan davlatlar uchun huquqiy majburiyatlarni yaratadi va xalqaro munosabatlarni tartibga solishga yordam beradi.

BMTning eng muhim paktlari quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

1. **BMT Nizomi (1945-yil)** - BMTning asosiy hujjati bo‘lib, uning tuzilmasi, maqsadlari, funksiyalari va a‘zolari o‘rtasidagi munosabatlarni belgilaydi. BMT Nizomi barcha a‘zo davlatlar uchun asosiy huquqiy shartnoma hisoblanadi.

2. **Inson huquqlari bo‘yicha xalqaro paktlar** - bu ikki paktdan iborat bo‘lib, biri iqtisodiy, ijtimoiy va madaniy huquqlarni himoya qilishni nazarda tutsa, ikkinchisi fuqarolik va siyosiy huquqlarni himoya qiladi. Ular 1966-yilda qabul qilingan va davlatlar o‘rtasida inson huquqlarini himoya qilishni ta‘minlaydi.

3. **Xalqaro giyohvand moddalar va jinoyatchilikka qarshi paktlar** - Bu paktlar, xalqaro jinoyatlarni kamaytirish va giyohvand moddalarning noqonuniy aylanishiga qarshi kurashish uchun ishlab chiqilgan.

BMTning paktlari xalqaro huquq tizimining muhim qismidir va davlatlar o‘rtasida tinchlikni saqlash, huquqiy muvozanatni ta‘minlash va global muammolarni hal qilishda yordam beradi.

Birlashgan Millatlar Tashkilotining xalqaro transport bo‘yicha kelishuvlari va paktlari global transport tizimining barqarorligini ta‘minlash va uni tartibga solish uchun muhim huquqiy asos yaratadi. Ushbu kelishuvlar xalqaro savdo, logistika va iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda transportning samaradorligi va xavfsizligini oshirishga qaratilgan. TIR konvensiyasi kabi hujjatlar yuk tashishda tranzit jarayonlarini soddalashtirsa, CIM va CIV kabi qoidalar temir yo‘l transportida yuk va yo‘lovchi tashishning huquqiy bazasini belgilaydi.

Xalqaro dengiz tashkiloti (IMO) va Xalqaro Fuqarolik Aviasiyasi Tashkiloti (ICAO) tomonidan ishlab chiqilgan konvensiyalar esa dengiz va havo transportida xavfsizlikni ta‘minlash, atrof-muhitni muhofaza qilish va xalqaro standartlarni birlashtirishni ko‘zlaydi. Ushbu kelishuvlar davlatlar o‘rtasida transport

jarayonlarining o‘zaro muvofiqligini oshiradi va barqaror rivojlanish maqsadlariga erishishga xizmat qiladi.

Xulosa qilib aytganda, BMT tomonidan ishlab chiqilgan xalqaro transport kelishuvlari va paktlari transport tizimining samaradorligi va barqarorligini oshirish orqali global iqtisodiy integratsiyani mustahkamlashda muhim rol o‘ynaydi. Bu hujjatlar global transport infratuzilmasini yaxshilash va xalqaro hamkorlikni mustahkamlash uchun asosiy vosita bo‘lib xizmat qiladi.

9.3. Xalqaro transport standartlari va reglamentlari

Global iqtisodiyotning rivojlanishi, xalqaro savdo hajmining kengayishi va logistika zanjirlarining murakkablashishi xalqaro transport tizimining samarali faoliyatini ta'minlashni talab etadi. Xalqaro transport standartlari va reglamentlari aynan shu ehtiyojga javob beruvchi huquqiy va texnik asoslarni yaratadi. Ushbu qoidalar transport infratuzilmasining bir xilda ishlashini ta'minlash, yuk va yo‘lovchi tashish xavfsizligini oshirish hamda ekologik barqarorlikni mustahkamlashga xizmat qiladi.

Hozirgi kunda BMT va boshqa xalqaro tashkilotlar tomonidan ishlab chiqilgan TIR (Tranzit tizimi), SOLAS (Dengiz xavfsizligi) va Chicago konvensiyalari kabi hujjatlar transport jarayonlarini tartibga soluvchi asosiy vositalardir. Mazkur standartlar davlatlar o‘rtasidagi transport aloqalarini soddalashtiradi, iqtisodiy hamkorlikni kengaytiradi va xalqaro savdoda bo‘ladigan texnik yoki byurokratik to‘siqlarni bartaraf etishga ko‘maklashadi.

Bugungi kunda ko‘plab davlatlar ushbu reglamentlarni o‘z milliy qonunchiliklariga moslashtirib, xalqaro talablarni bajarishga intilmoqda. O‘zbekiston misolida olib qaralganda, so‘nggi yillarda transport-logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish, avtomobil va temir yo‘l transportida xalqaro standartlarni joriy etish bo‘yicha muhim islohotlar amalga oshirildi. Bu esa nafaqat mamlakatning iqtisodiy tranzit salohiyatini oshirish, balki global transport tarmog‘iga integratsiyasini kuchaytirishga xizmat qilmoqda.

Xalqaro transport standartlari va reglamentlari global savdo va iqtisodiyotning muhim qismidir. Ular turli davlatlar o'rtasida yuk va yo'lovchi tashishni soddalashtirish, xavfsizlikni oshirish hamda ekologik barqarorlikni ta'minlash maqsadida ishlab chiqilgan. Ushbu standartlar va reglamentlar transport sohasida yagona qoidalarni joriy qilish orqali tizimning samaradorligini oshiradi va mamlakatlararo aloqalarni mustahkamlaydi.

Masalan, **TIR Konvensiyasi** xalqaro avtomobil transportida yuklarni bojxona jarayonlaridan o'tishini soddalashtiradi. Uning amaliyoti standartlashgan bojxona plombalari, hujjatlar va tranzit jarayonlari orqali transport vaqtini qisqartiradi va xarajatlarni kamaytiradi. Bu reglament yuk tashuvchilarga byurokratik to'siqlarni bartaraf etishga yordam beradi, shu bilan birga global logistika zanjirlarining ishonchli ishlashini ta'minlaydi.

9.3.1-jadval

Xalqaro transport standartlari va reglamentlari

Tashkilot	Asosiy Konvensiyalar	Maqsad	Qabul qilingan yil	Hududiy qamrov
BMT (UNECE)	TIR Konvensiyasi	Xalqaro avtomobil transportida yuklarni tranzit qilishni soddalashtirish va bojxona jarayonlarini birlashtirish	1975	Global
IMO	SOLAS, MARPOL	Dengiz transportida xavfsizlikni ta'minlash va ekologik ifloslanishni kamaytirish	1974 (SOLAS), 1973/78 (MARPOL)	Global
ICAO	Chicago Konvensiyasi	Havo transportida xavfsizlik, standartlar va qoidalarni ishlab chiqish	1944	Global
OTIF	CIM, CIV	Temir yo'l orqali yuk va yo'lovchilarni tashish qoidalarini birlashtirish	1890 (CIM), 1980 (COTIF)	Evropa, Osiyo
IRU	Xalqaro avtomobil transporti qoidalari	Xalqaro avtomobil transportida xavfsizlik va samaradorlikni oshirish	1948	Global
UNECE Transport Division	ADR (Xavfli yuklarni avtomobilda tashish qoidalari)	Xavfli yuklarni avtomobil transportida xavfsiz tashishni ta'minlash	1957	Yevropa va boshqa mintaqalar

UNCTAD	Xalqaro yuk tashish huquqiy asoslari	Xalqaro yuk tashish reglamentlarini rivojlantirish va rivojlanayotgan davlatlarni qo'llab-quvvatlash	1964	Global
FIATA	FIATA yuk xati (FIATA Bill of Lading)	Yuk tashishda hujjatlashtirishni soddalashtirish va xalqaro standartlarni tatbiq etish	1926	Global

IMO reglamentlari, masalan, **SOLAS** va **MARPOL**, dengiz transportida xavfsizlikni oshirish va ekologik zararlarni kamaytirishga qaratilgan. SOLAS kemalar xavfsizligini nazorat qiladi, MARPOL esa dengizdagi ifloslanishning oldini olishga xizmat qiladi. Bu reglamentlar xalqaro transportda ekologik barqarorlikni ta'minlash bilan birga dengizda yuz berishi mumkin bo'lgan avariylarning oldini olishda muhim ahamiyatga ega.

ICAO tomonidan ishlab chiqilgan Chicago Konvensiyasi havo transportida yagona standartlarni joriy qilishga qaratilgan. Ushbu reglament orqali aviatsiya xavfsizligi oshirilib, havo yo'llari orqali tashiladigan yuk va yo'lovchilar uchun qulay va xavfsiz sharoit yaratiladi. Bu, ayniqsa, bugungi kunda aviatsiya sohasidagi global integratsiyani kuchaytirishda muhim omildir.

ADR reglamenti esa avtomobil transportida xavfli yuklarni tashishda xavfsizlikni ta'minlash uchun ishlab chiqilgan. Xalqaro xavfli yuk tashish standartlari ishlab chiqilishi orqali bu turdagi yuklarni tashishda yuzaga kelishi mumkin bo'lgan xavf-xatarlar minimallashtiriladi.

Bu reglamentlarning umumiy ahamiyati shundaki, ular transportning barcha turlarida samaradorlik va xavfsizlikni ta'minlaydi. Xalqaro transport standartlari turli mamlakatlar tomonidan qabul qilinishi natijasida transport jarayonlarida yagona yondashuv joriy etiladi. Natijada, savdo aloqalari mustahkamlanadi, ekologik zarar kamayadi va global iqtisodiyot rivojlanadi.

O'zbekiston uchun ham ushbu standartlar va reglamentlarni tatbiq etish mintaqaviy tranzit salohiyatini oshirish, transport-logistika tizimini

zamonaviylashtirish va xalqaro savdodagi raqobatbardoshlikni kuchaytirishda muhim ahamiyatga ega. Bu nafaqat mamlakatning infratuzilmasini rivojlantirish, balki mintaqaviy integratsiyani mustahkamlashga ham hissa qo'shadi.

9.4. BMT tomonidan qabul qilingan kelishuvlarning milliy transport tizimiga ta'siri

O'zbekiston mustaqillikka erishganidan keyin, xalqaro transport tizimlariga integratsiyalashuv va milliy transport infratuzilmasini rivojlantirish davlat siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biriga aylandi. Bugungi kunda, transport tizimi mamlakatning iqtisodiy rivojlanishida hal qiluvchi o'rin tutib, mintaqaviy va global savdo jarayonlarida muhim bo'g'in sifatida namoyon bo'lmoqda. Shu ma'noda, Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) tomonidan qabul qilingan xalqaro transport kelishuvlari O'zbekistonning transport tizimini rivojlantirishda muhim rol o'ynamoqda. Ushbu kelishuvlar mamlakatga xalqaro standartlar va tajribalarni joriy qilish, savdo va logistika jarayonlarini soddalashtirish, hamda tranzit salohiyatini oshirishda ko'mak bermoqda.

So'nggi yillarda O'zbekistonda transport va logistika sohasini rivojlantirish bo'yicha keng ko'lamli islohotlar amalga oshirildi. Prezident Shavkat Mirziyoyev rahbarligida qabul qilingan "2022-2026 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirish strategiyasi" doirasida transport sohasini modernizatsiya qilish va xalqaro tranzit yo'laklarini kengaytirishga alohida e'tibor qaratilmoqda. Xususan, Yangi O'zbekiston – xalqaro transport markazi konsepsiyasi doirasida O'zbekistonning Markaziy Osiyodagi tranzit salohiyatini oshirishga qaratilgan loyihalar amalga oshirilmoqda.

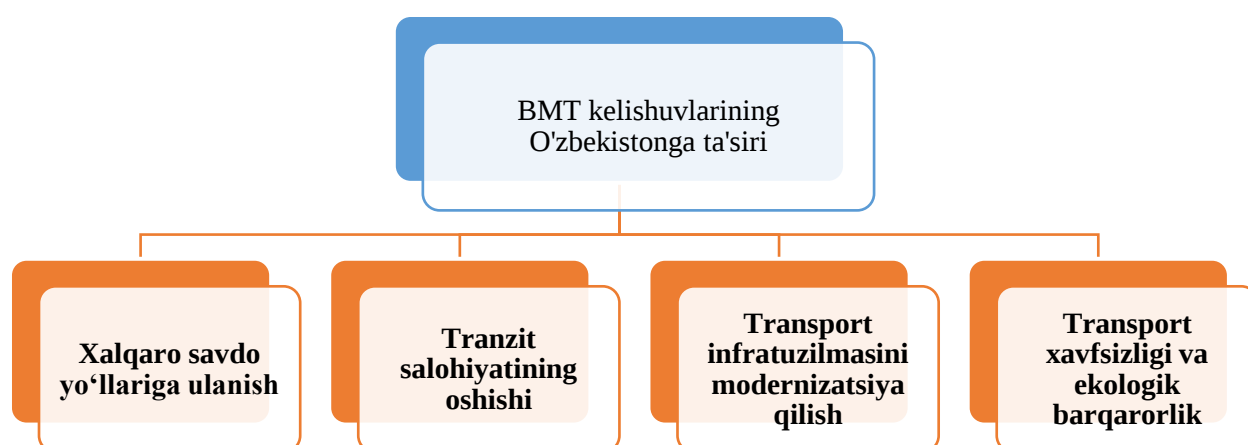
Bugungi kunda, O'zbekiston BMTning transport sohasidagi qator muhim kelishuvlariga qo'shilib, xalqaro yuk tashish tizimlarini takomillashtirish bo'yicha bir qator tashabbuslarni ilgari surmoqda. Xususan, **TIR Konvensiyasi** asosida xalqaro yuk tashish jarayonlari soddalashtirilib, bojxona va tranzit jarayonlarini raqamlashtirish ishlari amalga oshirildi. Shuningdek, 2023 yilda O'zbekistonning

xalqaro yuk tashish bo'yicha ko'rsatkichlari sezilarli darajada yaxshilandi. Elektron yuk kuzatuv tizimining joriy etilishi va avtomagistralar tarmog'ining kengaytirilishi tranzit yuk tashish jarayonlarini yanada samarali qildi.

Birlashgan Millatlar Tashkiloti (BMT) tomonidan qabul qilingan xalqaro transport kelishuvlari O'zbekistonning transport va logistika sohasiga sezilarli ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda. Ushbu kelishuvlar mamlakatning xalqaro transport tizimlariga integratsiyalashuvini jadallashtirish, tranzit salohiyatini oshirish va infratuzilmani modernizatsiya qilishda muhim rol o'ynamoqda. O'zbekiston o'zining strategik joylashuvi tufayli Markaziy Osiyoning transport markaziga aylanish imkoniyatiga ega bo'lib, BMT kelishuvlari ushbu imkoniyatlarni amalga oshirishga yordam bermoqda.

O'zbekiston BMTning bir qator muhim xalqaro transport shartnomalariga qo'shilgan, jumladan, **TIR Konvensiyasi** (1975 yil), **Xalqaro Tovarlarini Transport Qilishning Markaziy Osiyo Shartnomasi (CMR)** va **Trans-Osiyo Temir Yo'llari Tarmog'i (TATT)** kabi kelishuvlar. Ushbu hujjatlar xalqaro yuk tashish jarayonlarini soddalashtirish, huquqiy va texnik standartlarni muvofiqlashtirish hamda yuk tashishning samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

BMT kelishuvlari mamlakat transport sektoriga quyidagicha ta'sir ko'rsatmoqda (9.4.1-rasm).



9.4.1-rasm. BMT kelishuvlarining O'zbekiston transport tizimiga ta'siri

1. Xalqaro savdo yo‘llariga ulanish. BMT tashabbusi ostida ishlab chiqilgan **TRACECA (Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport dasturi)** va **Trans-Osiyo temir yo‘llari tarmog‘i** kabi loyihalarda O‘zbekiston faol ishtirok etmoqda. Bu loyihalar mamlakatni Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi asosiy tranzit koridoriga aylantirib, tashqi savdo imkoniyatlarini sezilarli darajada kengaytirdi. Masalan, 2023 yilda O‘zbekiston orqali o‘tgan xalqaro yuk hajmi 96,8 million tonnani tashkil etdi, bu esa 2022 yilga nisbatan 8% ko‘pdir. Avtomobil transporti orqali yuk tashish hajmi 32% ga, temir yo‘l transportida esa 12% ga oshdi.

2. Tranzit salohiyatining oshishi. BMTning TIR tizimi orqali xalqaro yuk tashish jarayonlari sezilarli darajada tezlashdi. 2024 yilda ushbu tizim orqali tashilgan yuk hajmi 1,5 barobarga oshgani qayd etildi. Elektron yuk kuzatuv tizimining joriy etilishi esa tranzit vaqtini 30% ga qisqartirdi. Shu bilan birga, O‘zbekistonning tranzitdan olgan daromadi 2023 yilda 1,4 milliard AQSh dollarini tashkil etdi, bu esa 2022 yilga nisbatan 20% ko‘proqdir.

3. Transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish. BMT va boshqa xalqaro tashkilotlar tomonidan transport infratuzilmasini rivojlantirish uchun katta miqdorda mablag‘ ajratildi. 2017-2024 yillar oralig‘ida xalqaro avtomagistrallar va temir yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish uchun 2,8 milliard AQSh dollari jalb qilindi. Ushbu mablag‘lar hisobiga yangi avtomagistrallar va logistika markazlari qurilib, transport tizimining umumiy samaradorligi oshirildi.

4. Transport xavfsizligi va ekologik barqarorlik. O‘zbekiston BMTning ekologik barqaror transportni rivojlantirish bo‘yicha tashabbuslarini qo‘llab-quvvatlab, avtomobil transporti xavfsizligi va ekologik talablarni yaxshilash borasida ishlamoqda. 2023 yilda mamlakatda xavfsiz transport tizimlarini rivojlantirish maqsadida avtomobil yo‘llarini modernizatsiya qilish bo‘yicha qabul qilingan chora-tadbirlar yo‘l-transport hodisalarini 18% ga kamaytirishga yordam berdi.

Shu bilan birga, yangi logistika markazlarini tashkil etish, temir yo‘l va avtomobil transporti infratuzilmasini modernizatsiya qilish bo‘yicha qator loyihalar

amalga oshirilmoqda. Masalan, Xitoy–Yevropa temir yo‘llari orqali yuk tashish yo‘nalishida tranzit jarayonlari uchun qulayliklar yaratildi. BMTning ushbu tashabbuslari natijasida transport sohasida davlatlar o‘rtasidagi hamkorlik mustahkamlanib, bojxona tartib-qoidalari yengillashtirilmoqda hamda mintaqaviy transport koridorlari integratsiyalashmoqda. Kelajakda ushbu hujjatlarning yanada takomillashtirilishi xalqaro savdoning rivojlanishiga ham xizmat qiladi.

Ushbu islohotlar va tashabbuslar nafaqat O‘zbekistonning iqtisodiy o‘rishiga xizmat qiladi, balki uni mintaqaviy va xalqaro transport markazi sifatida shakllantirishga xizmat qiladi. Mazkur mavzuda BMT kelishuvlarining milliy transport tizimiga ta’sirini chuqurroq o‘rganish, mavjud imkoniyatlarni tahlil qilish va kelgusida amalga oshirilishi lozim bo‘lgan chora-tadbirlarni aniqlash bugungi kunning dolzarb masalalaridan biri hisoblanadi.

Asosiy tushunchalar

BMT nizomi – Birlashgan Millatlar Tashkilotining asosiy hujjati bo‘lib, xalqaro tinchlik va xavfsizlikni ta’minlash, davlatlar o‘rtasida hamkorlikni mustahkamlash va mojarolarni tinch yo‘l bilan hal qilish tamoyillarini belgilaydi.

Konvensiyalar – davlatlar o‘rtasida imzolangan xalqaro hujjatlar bo‘lib, muayyan sohalarni tartibga soladi. Transport sohasida eng muhim konvensiyalarga *TIR konvensiyasi* (xalqaro yuk tashish), *Vena konvensiyasi* (yo‘l harakati qoidalari) va boshqa shartnomalar kiradi.

Paktlar – davlatlar o‘rtasida imzolangan huquqiy majburiyatlarga ega xalqaro bitimlar bo‘lib, iqtisodiy, siyosiy va transport sohalarida hamkorlik qilishga yo‘naltirilgan bo‘ladi.

Xalqaro transport standartlari – tovarlar va yo‘lovchilarni tashish bilan bog‘liq global qoidalar va talablar majmuasi bo‘lib, transport tizimlarining uyg‘unligini ta’minlaydi.

Xalqaro transport reglamentlari – transport vositalari va infratuzilmalarning xavfsizligi va samaradorligini ta'minlash uchun ishlab chiqilgan qoidalar.

Transport infratuzilmasi – transport vositalari va yuklarning harakatlanishini ta'minlaydigan muhandislik va texnologik obyektlar majmuasi. Bunga avtomobil yo'llari, temir yo'llar, portlar, aeroportlar, terminallar va logistika markazlari kiradi.

Transport xavfsizligi – transport tizimlarida yo'lovchilar va yuklarning xavfsiz harakatlanishini ta'minlashga qaratilgan chora-tadbirlar majmuasi. Bu sohaga yo'l harakati xavfsizligi, havo va dengiz transporti xavfsizligi hamda terrorizm va kontrabanda oldini olishga qaratilgan qoidalar kiradi.

Nazorat savollari:

1. BMTning transport sohasidagi umumiy roli nimalardan iborat?
2. BMTning transport sohasidagi asosiy funksiyalari nimada o'z aksini topadi?
3. BMTning xalqaro transport faoliyati bo'yicha konvensiyalariga misollar keltiring.
4. BMTning eng muhim paktlarini sanab bering.
5. Xalqaro transport standartlari va reglamentlari deganda nimani tushunasiz?
6. IMO reglamentlari haqida batafsil ma'lumot bering.
7. BMT tomonidan qabul qilingan kelishuvlarning milliy transport tizimiga ta'siri qanday?
8. Mamlakatlar tranzit salohiyatini oshirishda BMTning TIR tizimi qanday ahamiyatga ega?

Case Study

Masala 1: TIR Konvensiyasi xalqaro yuk tashish jarayonlarini soddalashtirish va bojxona tartibotlarini yengillashtirish uchun ishlab chiqilgan.

Biroq, ba'zi mamlakatlarda bu tizimni qo'llashda muammolar mavjud. Jumladan, TIR tizimini to'liq qabul qilmagan yoki cheklovlar qo'ygan davlatlar bor, ayrim bojxona postlarida TIR yuklari kechiktiriladi, bu esa yetkazib berish muddatining uzayishiga olib keladi. Shuningdek, raqobatbardosh bo'lmagan transport tariflari va korrupsiya xavfi ham mavjud. Agar bu muammolar hal etilmasa, TIR tizimi samaradorligini yo'qotishi va xalqaro yuk tashishda boshqa muqobil tizimlar afzal ko'rilishi mumkin.

Topshiriqlar:

1. TIR tizimining samaradorligini oshirish uchun qanday huquqiy va texnik chora-tadbirlarni amalga oshirish mumkin? Misollar bilan tushuntiring.

2. Agar siz xalqaro yuk tashish kompaniyasi menejeri bo'lsangiz, TIR tizimidagi muammolarni minimallashtirish uchun qanday strategiyalarni ishlab chiqasiz?

Masala 2: BMT xalqaro multimodal transport tizimini rivojlantirish maqsadida turli kelishuvlar va standartlarni ishlab chiqqan. Biroq, multimodal transportni samarali joriy etish jarayonida qator qiyinchiliklar yuzaga kelmoqda. Jumladan, mamlakatlar o'rtasida huquqiy bazaning farqliligi tranzit jarayonlarini murakkablashtiradi, bojxona tizimlari va rasmiyatchiliklarning mos kelmasligi transport xarajatlarini oshiradi. Shuningdek, raqobatbardosh multimodal yo'laklarni yaratishda investitsiya yetishmovchiligi mavjud. Agar ushbu muammolar hal etilmasa, multimodal transport tizimi rivojlanishi sekinlashishi va xalqaro yuk tashishda qo'shimcha qiyinchiliklar yuzaga kelishi mumkin.

Topshiriqlar:

1. Multimodal transport tizimini samarali ishlashi uchun BMT standartlari asosida qanday islohotlar amalga oshirilishi kerak? Aniq misollar bilan tushuntiring.

2. Agar siz Markaziy Osiyo davlatlarining transport vaziri bo'lsangiz, multimodal transportni rivojlantirish uchun qanday strategiyalarni taklif qilgan bo'lardingiz?

10-BOB. O‘ZBEKISTON VA JAHON MAMLAKATLARI TRANSPORT TIZIMLARINING INTEGRATSION RIVOJLANISHI VA HAMKORLIK YO‘NALISHLARI

- 10.1. O‘zbekiston transport tizimining umumiy ko‘rinishi va rivojlanish bosqichlari
- 10.2. O‘zbekiston transport koridorlari kengayishi doirasida Bir makon bir yo‘l loyihasi amalga oshirishining zamonaviy tendensiyalari
- 10.3. Transport tizimlarini rivojlantirishda xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik
- 10.4. Integratsion rivojlanishning istiqbollari va strategik yo‘nalishlari

10.1. O‘zbekiston transport tizimining umumiy ko‘rinishi va rivojlanish bosqichlari

Har bir mamlakatni savdo iqtisodiy munosabatlarini rivojlanishida ya’ni jahon bozoriga chiqishida, integrallashuvida boshqa iqtisodiy munosabatlarni savdo sotiq va qulayliklarni shakllanishida transport koridorlarining ahamiyati yuqori. O‘zbekiston Markaziy Osiyoning eng muhim transport va logistika markazlaridan biri hisoblanadi. Mamlakat geografik joylashuvi va transport infrastrukturasini uning tashqi savdo aloqalarida muhim rol o‘ynaydi.

O‘zbekiston tashqi savdosida ishtirok etadigan asosiy transport yo‘laklari temir yo‘l transporti, avtomobil transporti, havo transporti, daryo transporti, quvur transportida iborat.

Temir yo‘l transporti. Transsibir va Transqozog'iston yo‘laklari: O‘zbekistonning Rossiya, Qozog‘iston va boshqa MDH mamlakatlari bilan bo‘lgan savdo aloqalarida muhim ahamiyatga ega. Ushbu yo‘laklar orqali yuklarning katta hajmi tashilgan. Ammo, ushbu yo‘laklarning uzunligi va tranzit vaqtining uzoqligi ba’zi cheklavlarni keltirib chiqaradi.

Xitoy yo‘nalishi: O‘zbekistonning Xitoy bilan bo‘lgan savdo-iqtisodiy aloqalarining rivojlanishi bilan temir yo‘l transporti aloqalarining ahamiyati ortib bormoqda. Andijon – Xitoy chegarasi orqali amalga oshiriladigan yuk tashishlarni tobora ko‘paymoqda.

Markaziy Osiyo davlatlari yoʻnalishi: Oʻzbekiston ichki va mintaqaviy savdo-iqtisodiy aloqalarida qoʻshni mamlakatlar (Qirgʻiziston, Tojikiston, Turkmaniston) bilan boʻlgan temir yoʻl aloqalari muhim hisoblanadi.

Temir yoʻl tarmogʻidagi asosiy yoʻnalishlari Toshkent – Moskva, Toshkent - Buxoro - Qoraqalpogʻiston, Toshkent - Samarqand – Termiz hisoblanadi.

Avtomobil transporti. Xalqaro avtomobil yoʻllari: Oʻzbekistonning qoʻshni davlatlar bilan boʻlgan savdo aloqalarida avtomobil transporti muhim rol oʻynaydi. Oʻzbekiston hududidan oʻtuvchi xalqaro avtomobil yoʻllari yuk va yoʻlovchi tashishda keng qoʻllaniladi. Shu bilan birga, yoʻl infratuzilmasining rivojlanishi va chegaralarni kesib oʻtish jarayonlarining tezlashtirilishi muhim vazifa hisoblanadi.

Mintaqaviy yoʻlaklar: Oʻzbekiston ichida va qoʻshni mamlakatlar bilan mintaqaviy savdo aloqalarini taʼminlashda avtomobil transporti aloqalari muhim rol oʻynaydi.

Avtomobil transportidagi asosiy xalqaro yoʻlaklar: Toshkent – Dushanbe, Toshkent – Bishkek, Oʻzbekiston - Qozogʻiston chegarasi hisoblanadi.

Xalqaro aeroportlar. Oʻzbekistonning asosiy shaharlarida joylashgan xalqaro aeroportlar mamlakatning jahon bozoriga kirishini taʼminlaydi. Toshkent xalqaro aeroporti mamlakatning eng yirik havo darvozasi boʻlib, dunyoning turli mamlakatlari bilan toʻgʻridan-toʻgʻri havo aloqalarini taʼminlaydi.

Yuk tashishlari: Havoning transporti orqali tez buziladigan mahsulotlar va qimmatbaho yuklarni tashish afzal hisoblanadi.

Havo transportidagi asosiy xalqaro aeroportlar: Toshkent xalqaro aeroporti, Samarqand aeroporti, Navoiy aeroporti.

Daryo transporti. Amudaryo va Sirdaryo: Tarixan, Amudaryo va Sirdaryo Oʻzbekistonning ichki va tashqi savdo aloqalarida rol oʻynagan. Ammo, suv transporti aloqalarining rivojlanishi cheklangan va asosan ichki yuk tashishlariga yoʻnaltirilgan.

Quvur transporti. Gaz va neft quvurlari: O‘zbekistonning energiya resurslarini tashishda quvur transporti muhim rol o‘ynaydi. Gaz va neft quvurlari orqali energiya resurslari qo‘shni mamlakatlar va jahon bozoriga yetkazib beriladi.

O‘zbekiston transport tizimining rivojlanishi bir necha bosqichlarni o‘z ichiga oladi (10.1.1-jadval). **Sovet davrida (1924–1991)** transport infratuzilmasi markaziy rejalashtirishga asoslangan bo‘lib, asosan temir yo‘l tarmog‘i rivojlandi. 1977-yilda Toshkent metrosi ishga tushirildi, avtomobil va aviatsiya transporti esa cheklangan edi.

10.1.1-jadval

O‘zbekiston transport tizimining rivojlanish bosqichlari

Bosqich	Davr	Xususiyatlari	Asosiy o‘zgarishlar
Sovet Ittifoqi davri	1924 – 1991	Transport tizimi SSSR markaziy rejalashtirishga bog‘liq bo‘lgan. Asosiy e‘tibor temir yo‘l transportiga qaratilgan. Aviatsiya va avtomobil transporti rivojlana boshlagan.	- Temir yo‘l va sanoat transporti rivojlandi. - Toshkent metrosi qurildi (1977). - Transport infratuzilmasi asosan ichki ehtiyojlarga moslashtirildi.
Mustaqillikdan keyingi dastlabki yillar	1991 – 2000	Transport tizimi mustaqil boshqaruvga o‘tgan, lekin sovet davridan qolgan infratuzilmalar eskirgan. Ichki yo‘llarni ta‘mirlash va modernizatsiya qilishga e‘tibor qaratildi.	- 1994-yilda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ tashkil etildi. - Yangi avtomobil yo‘llari va ko‘priklar qurilishi boshlandi. - O‘zbekiston xalqaro transport tashkilotlari bilan hamkorlikni boshladi.
Modernizatsiya va xalqaro integratsiya	2000 – 2016	Transport infratuzilmasi modernizatsiya qilindi. Xalqaro avtomobil va temir yo‘l yo‘laklarini rivojlantirishga e‘tibor berildi. Aviatsiya sohasida o‘sish kuzatildi.	- Toshkent – Samarqand tezyurar poyezdi ishga tushdi (2011). - Xalqaro yuk tashish tizimi rivojlantirildi. - Aviakompaniyalar o‘rtasida raqobat kuchaydi.
Tranzit salohiyatining oshirilishi va transport islohotlari	2017 – hozirgacha	Transport infratuzilmasining modernizatsiya qilinishi jadallashdi. O‘zbekiston Yevroosiyo transport koridorlarida faol ishtirok etmoqda.	- Xalqaro avtomobil va temir yo‘l yo‘nalishlari kengaytirildi. - O‘zbekiston “Ochiq osmon” siyosatini joriy qildi. - Logistika markazlari qurilishi kuchaytirildi.

Mustaqillikdan keyingi dastlabki yillarda (1991–2000) O‘zbekiston o‘zining mustaqil transport tizimini shakllantira boshladi, yangi yo‘llar qurildi va xalqaro transport tashkilotlari bilan hamkorlik yo‘lga qo‘yildi. **2000–2016-yillarda** transport tizimi modernizatsiya qilinib, xalqaro integratsiya kuchaydi. Toshkent–Samarqand tezyurar poyezdi ishga tushdi, xalqaro yuk tashish imkoniyatlari kengaydi. **2017-yildan hozirgi kungacha** tranzit salohiyatini oshirish va transport islohotlari jadallashdi. O‘zbekiston Yevroosiyo transport koridorlarida faol ishtirok etib, yangi logistika markazlari va temir yo‘l yo‘nalishlarini rivojlantirmoqda. “Ochiq osmon” siyosati orqali aviatsiya tarmog‘i ham kengaytirildi. Bu islohotlar mamlakatning global transport tizimiga integratsiyasini kuchaytirdi.

O‘zbekiston transport koridorlari qo‘shni mamlakatlar savdo sohasida ham juda muhim o‘rin tutadi. Ularning geografik joylashuvi ularni logistika va transport sohalarida strategik ahamiyatga ega qiladi. Savdo yo‘llari va samarali aloqalar orqali qo‘shni mamlakatlar o‘rtasida tovarlar va xizmatlarning aylanishi sezilarli darajada osonlashadi. Yana bir muhim jihat shundaki, qo‘shni mamlakatlar ko‘pincha bir-birlari bilan iqtisodiy, siyosiy va madaniy aloqalar o‘rnatgan bo‘lib, bu o‘z navbatida savdo hamkorliklarini kuchaytiradi.

10.1.2-jadval

Transport turlariga ko‘ra tashqi savdo hajmi (%)

Transport Turi	Savdo hajmi (%)
Temir yo‘l	45.2%
Avto yo‘l	32.7%
Havo yo‘li	15.5%
Suv yo‘li	6.6%

Savdo munosabatlari rivojlanishida qo‘shni mamlakatlarning roli har bir mamlakatning iqtisodiy modeli va resurslariga bog‘liq. Masalan, ba’zi mamlakatlar tabiiy resurslarga boy bo‘lib, ularni eksport qilsa, boshqalari sanoat va texnologiya rivojlangan sohalarga e‘tibor qaratadi. Bu holat mamlakatlar o‘rtasida ularning iqtisodiy salohiyatini bir-birini to‘ldirish imkonini beradi.

Shuningdek, savdo kelishuvlari orqali narxlar tarmog‘i va shartlari muvozanatda saqlanadi. Qo‘shni mamlakatlar o‘rtasidagi savdo munosabatlari xalqaro iqtisodiy masalaning ajralmas qismi sifatida ko‘rinadi. Ayniqsa, Markaziy Osiyo mamlakatlari o‘rtasidagi savdo aloqalari so‘nggi yillarda o‘shish tendensiyasini ko‘rsatdi. Bu mamlakatlar o‘rtasidagi qo‘shma investitsiyalar va loyiha asosida hamkorlikni qo‘llab-quvvatlash, iqtisodiy o‘shishni ta‘minlash uchun muhimdir. Shuningdek, har bir mamlakatning savdo strategiyasi uning geoiqtisodiy holatiga va tashqi siyosatga ham bog‘liqdir.

Umuman olganda, qo‘shni mamlakatlar bilan savdoda muhim rol o‘ynaydi. Ularning iqtisodiy hamkorligi va resurslar almashinuvi nafaqat milliy iqtisodlarga, balki xalqaro savdo munosabatlariga ham ta‘sir ko‘rsatadi. Savdo aloqalarini rivojlantirish orqali mamlakatlar barqaror rivojlanishni ta‘minlashi va yangi imkoniyatlarni ochishi mumkin.

O‘zbekiston Respublikasi uchun savdo hamkorlari mamlakat iqtisodiyotining muhim aspektini tashkil etadi. O‘zbekistonning asosiy savdo hamkorlari mamlakatning mahalliy resurslaridan samarali foydalanish, eksport va import operatsiyalarini amalga oshirishda muhim rol o‘ynaydi. O‘zbekistonning iqtisodiy islohotlari va global savdo tizimiga integratsiyasi davomida bir qator davlatlar bilan savdo aloqalari mustahkamlanmoqda.

10.1.3-jadval

Asosiy savdo hamkorlari bo‘yicha transport yo‘nalishlari

Davlat	Transport turi	Yo‘nalish	Hajm (million \$)
Xitoy	Temir yo‘l	Toshkent - Urumqi	3,450
Rossiya	Avto yo‘l	Toshkent - Moskva	2,750
Qozog‘iston	Havo yo‘li	Toshkent – Almata	1,850
Eron	Suv yo‘li	Amudaryo	650

Asosiy savdo sheriklari orasida Rossiya, Xitoy va Qo‘shma Shtatlar alohida o‘rin tutadi. Rossiya O‘zbekistonning eng yirik savdo hamkori hisoblanadi.

Mamlakatlar o'rtasidagi savdo almashinuvi energiya resurslari, mashinasozlik, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va kimyo sanoatini o'z ichiga oladi. Xitoy esa O'zbekiston uchun muhim investitsiya manbai bo'lib xizmat qiladi. Xitoyning O'zbekistondagi investitsiyalari ko'plab infratuzilma loyihalarini qo'llab-quvvatlashga qaratilgan.

Bundan tashqari, O'zbekistonning boshqa muhim savdo hamkorlari qatoriga Janubi-Sharqiy Osiyo mamlakatlari, jumladan, Qozog'iston va Turkmaniston kiradi. Qozog'iston-O'zbekiston o'rtasidagi savdo aloqalari plaginlar, qishloq xo'jalik mahsulotlari va sanoat mahsulotlarini o'z ichiga oladi. Turkmaniston bilan esa, asosan, energiya resurslari va qishloq xo'jalik mahsulotlari kelishuvlari amalga oshiriladi.

Shuningdek, O'zbekiston muhim savdo hamkorlaridan biri sifatida Yevropa Ittifoqi mamlakatlarini ham hisobga olish kerak, bu yerda O'zbekistonning to'g'ridan-to'g'ri eksport qilingan mahsulotlari, jumladan, to'qimachilik va oziq-ovqat mahsulotlari mavjud. O'zbekistonning savdo strategiyasi doimiy ravishda o'zgarib bormoqda, bu esa mamlakat iqtisodiyoti va xalqaro savdo aloqalarini rivojlantirishga yordam beradi. Natijada Qo'shma Shtatlar va Yevropa bilan iqtisodiy aloqalarning mustahkamlanishi ham, O'zbekistonning global savdo maydonidagi ahamiyatini oshirishi mumkin.

O'zbekiston hukumatining transport infratuzilmasini rivojlantirishga qaratilgan sa'y-harakatlari tashqi savdo aloqalarini yanada mustahkamlashga yo'naltirilgan. Yangi temir yo'l va avtomobil yo'llarining qurilishi, aeroportlarning modernizatsiyasi va logistika tizimining takomillashtirilishi tashqi savdo hajmining o'sishiga va mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. "Yagona transport koridorlari" konsepsiyasi doirasida amalga oshirilayotgan loyihalar ham muhim ahamiyatga ega. Ushbu konsepsiya turli transport turlarining integratsiyasi va samaradorligini oshirishga qaratilgan.

Xulosa qilib aytganda, O'zbekiston tashqi savdosining samarali ishlashi turli transport yo'laklarining uzluksiz va samarali ishlashini taqozo etadi. Transport

infratuzilmasining rivojlanishi va modernizatsiyasi mamlakatning iqtisodiy o'sishida muhim omil hisoblanadi. Ular asosiy xalqaro transport yo'nalishlari orqali O'zbekistonni qo'shni davlatlar bilan bog'laydi. Asosiy yo'laklar sifatida temir yo'llar, avtomobil yo'llari va havo transporti ajralib turadi. Temir yo'llar orqali O'zbekiston yirik mamlakatlar bilan savdo aloqalarini o'rnatadi. Avtomobil yo'llari esa ichki transportni rivojlantirishga xizmat qiladi. Havo yo'llari esa xalqaro savdo faoliyatini tezlashtirishda muhim rol o'ynaydi. Ushbu transport yo'laklari mamlakat eksport va import jarayonlarini samarali tashkil etish uchun zarur bo'lgan infratuzilmani ta'minlaydi.

10.2. O'zbekiston transport koridorlari kengayishi doirasida Bir makon bir yo'l loyihasi amalga oshirishining zamonaviy tendensiyalari

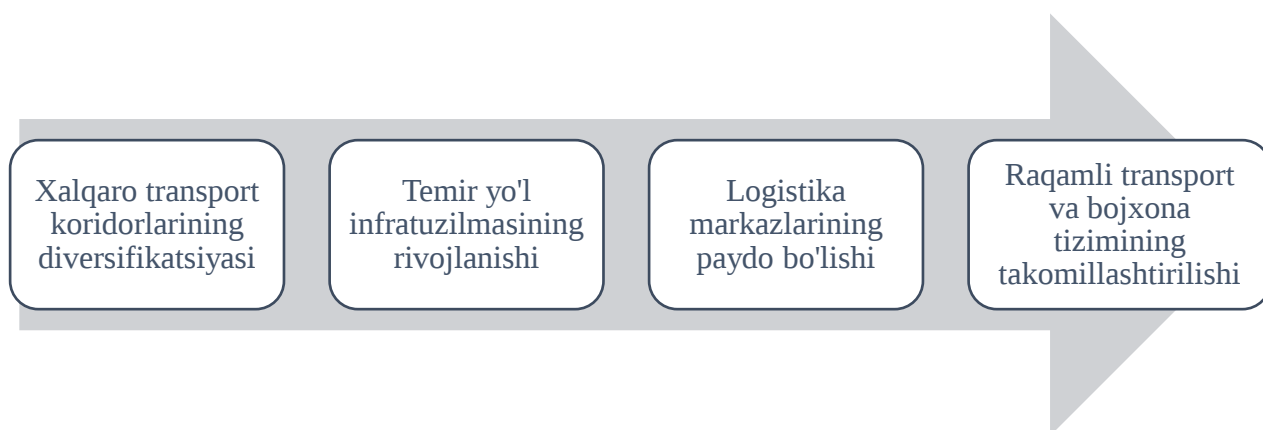
Bugungi kunda O'zbekiston o'zining strategik geografik joylashuvini inobatga olgan holda global transport va logistika tizimiga integratsiyalashuv jarayonini jadallashtirmoqda. Mamlakat Prezidenti tomonidan olib borilayotgan islohotlar natijasida transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, tranzit yo'laklarini diversifikatsiya qilish hamda xalqaro transport koridorlarida faol ishtirok etish masalalariga alohida e'tibor qaratilmoqda.

Xitoy tomonidan ilgari surilgan "Bir makon, bir yo'l" loyihasi O'zbekiston uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratib, mamlakatni Yevropa va Osiyo o'rtasidagi asosiy logistika markazlaridan biriga aylantirish imkonini bermoqda. Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston temir yo'li, Transkaspiy yo'lagi hamda Markaziy Osiyo – Janubiy Osiyo transport koridori kabi loyihalar O'zbekistonning tashqi savdo va tranzit salohiyatini oshirishga xizmat qilmoqda.

Bundan tashqari, O'zbekistonda elektron tranzit tizimi, raqamli bojxona xizmatlari va logistika markazlarini rivojlantirish bo'yicha muhim islohotlar amalga oshirilmoqda. 2022-yilda "O'zbekiston – 2030" strategiyasining transport-logistika bo'limi ishlab chiqildi, bu esa transport sohasining yanada samarali rivojlanishini ta'minlaydi.

O‘zbekiston transport koridorlari kengayishi doirasida Bir makon bir yo‘l loyihasi amalga oshirishining zamonaviy tendensiyalari 10.2.1-rasmda keltirilgan.

Xalqaro transport koridorlarining diversifikatsiyasi global iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirish, savdo hajmini oshirish va transport-logistika tizimining samaradorligini ta’minlash maqsadida amalga oshirilayotgan jarayon hisoblanadi. Bugungi kunda transport yo‘laklarining diversifikatsiyasi davlatlarning iqtisodiy xavfsizligini mustahkamlash, tashqi bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytirish va yuk tashish vaqtini qisqartirish uchun strategik ahamiyat kasb etmoqda. O‘zbekiston ham bu jarayonda faol ishtirok etib, o‘z tranzit salohiyatini oshirishga intilmoqda.



10.2.1-rasm. Bir makon, bir yo‘l loyihasi amalga oshirishining O‘zbekistonga ta’siri

Mamlakat xalqaro transport yo‘laklarini diversifikatsiya qilish orqali bir nechta muhim yo‘nalishlarni rivojlantirmoqda. Birinchi navbatda, Xitoy – Markaziy Osiyo – Yevropa transport koridori orqali yuk tashish hajmini oshirishga katta e’tibor qaratilmoqda. Bu yo‘nalish “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida O‘zbekiston uchun muhim strategik ahamiyatga ega bo‘lib, Xitoy va Yevropa davlatlari bilan savdo aloqalarini mustahkamlash imkonini beradi. Shuningdek, Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston temir yo‘li loyihasi mintaqadagi muhim transport loyihalaridan biri bo‘lib, yuk tashish masofasini qisqartirish va tranzit xarajatlarini kamaytirishga xizmat qiladi.

Bundan tashqari, Transkaspiy xalqaro transport yo‘lagi (Middle Corridor) orqali Kaspiy dengizi orqali yuklarni Ozarbayjon, Gruziya va Turkiya orqali Yevropaga yetkazish imkoniyatlari kengaymoqda. Bu yo‘nalish Rossiya orqali o‘tuvchi an‘anaviy yo‘laklarga muqobil bo‘lib, yuk tashuvchilarga yangi logistika imkoniyatlarini taqdim etadi. O‘zbekistonning ushbu yo‘nalishda ishtiroki mintaqaviy transport tizimini mustahkamlashga xizmat qiladi.

Shuningdek, O‘zbekiston Markaziy Osiyo – Janubiy Osiyo transport yo‘lagi orqali Pokiston va Hindiston portlariga chiqishni rivojlantirishga intilmoqda. Bu yo‘nalish orqali yuklar O‘zbekiston hududidan o‘tib, Janubiy Osiyo bozorlariga yetkazilishi rejalashtirilgan bo‘lib, mamlakat uchun yangi eksport imkoniyatlarini ochadi. Termiz – Mozori Sharif – Kobul – Peshovar temir yo‘li ushbu transport yo‘nalishini rivojlantirishdagi asosiy loyihalardan biri hisoblanadi.

Barcha ushbu yo‘nalishlarning diversifikatsiya qilinishi O‘zbekistonning transport-logistika sohasidagi xalqaro hamkorligini mustahkamlashga, tranzit yuk tashish hajmini oshirishga va mintaqadagi iqtisodiy integratsiyani kuchaytirishga xizmat qilmoqda. O‘z navbatida, transport infratuzilmasining modernizatsiyasi, logistika markazlarining tashkil etilishi va bojxona jarayonlarining raqamlashtirilishi bu jarayonni yanada tezlashtirishga imkon bermoqda. Shu sababli, xalqaro transport yo‘laklarining diversifikatsiyasi nafaqat O‘zbekiston, balki butun Markaziy Osiyo mintaqasining iqtisodiy rivojlanishida muhim omil bo‘lib qolmoqda.

“Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida **O‘zbekiston temir yo‘l transportiga** katta e‘tibor qaratmoqda. Mamlakat o‘zining tranzit salohiyatini oshirish va xalqaro savdo tarmoqlariga integratsiyalashish maqsadida temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi yo‘nalishlarni ochish va yuk tashish samaradorligini oshirishga qaratilgan qator loyihalarni amalga oshirmoqda. Xususan, Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston temir yo‘li loyihasi mintaqadagi eng muhim strategik tashabbuslardan biri hisoblanib, ushbu yo‘nalish Xitoydan Markaziy Osiyo orqali Yevropaga yuk tashish masofasini qisqartirishi va tranzit

xarajatlarini kamaytirishi kutilmoqda. Mazkur loyiha O‘zbekistonning logistika tizimidagi mavqeini mustahkamlab, mintaqaviy transport tarmoqlarini diversifikatsiya qilishga xizmat qiladi.

Bundan tashqari, mamlakat Transkaspiy xalqaro transport yo‘lagi orqali Kaspiy dengizi orqali Ozarbayjon, Gruzija va Turkiya orqali Yevropaga yuk yetkazib berish imkoniyatlarini kengaytirish ustida ish olib bormoqda. Bu yo‘nalish an’anaviy Rossiya orqali o‘tuvchi yo‘llarga muqobil bo‘lib, O‘zbekiston uchun yangi logistika imkoniyatlarini taqdim etadi. Shuningdek, Markaziy Osiyo – Janubiy Osiyo transport yo‘lagi orqali Pokistonning Gwadar va Karachi portlariga chiqish masalasi ham dolzarb bo‘lib, mamlakat temir yo‘llarining janubiy yo‘nalishdagi ulanishlari muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Temir yo‘l transporti tizimining samaradorligini oshirish maqsadida O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlarini raqamlashtirish, zamonaviy logistika markazlarini barpo etish va bojxona jarayonlarini soddalashtirish bo‘yicha keng ko‘lamli islohotlar olib borilmoqda. Elektron tranzit tizimi, raqamli bojxona xizmatlari, blokcheyn texnologiyalari asosida yuk harakatini kuzatish kabi innovatsion yondashuvlar temir yo‘l transportining yanada jadal rivojlanishiga xizmat qilmoqda. Shuningdek, ekologik barqarorlikni ta’minlash maqsadida yashil transport texnologiyalarini tatbiq etish, energiya tejamkor lokomotivlarni xarid qilish va temir yo‘l transportining uglerod izini kamaytirish bo‘yicha chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda.

Umuman olganda, “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida O‘zbekiston temir yo‘l tarmog‘ining kengayishi mintaqaviy integratsiyani mustahkamlab, xalqaro yuk tashish tizimining samaradorligini oshirishga xizmat qilmoqda. Mazkur jarayon mamlakatning global transport yo‘laklaridagi o‘rnini mustahkamlash barobarida, iqtisodiy o‘sish va eksport salohiyatini yanada kengaytirish imkonini bermoqda.

“Bir makon, bir yo‘l” doirasida O‘zbekistonning logistika infratuzilmasini rivojlantirish maqsadida **Termiz xalqaro logistika markazi** va **Angren logistika**

markazi kabi yirik loyihalar amalga oshirilmoqda. Ushbu loyihalar mamlakatning mintaqaviy tranzit markaziga aylanishiga va xalqaro transport yo‘laklarida raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qilmoqda.

Termiz xalqaro logistika markazi Janubiy Osiyo bilan savdo aloqalarini kengaytirish maqsadida strategik jihatdan muhim hisoblanadi. Ushbu markaz Afg‘oniston bilan chegaradosh bo‘lib, O‘zbekistonning ushbu davlat orqali Pokiston va Hindiston portlariga chiqish imkoniyatlarini oshiradi. Shuningdek, Termiz logistika markazi yuklarni qayta ishlash, saqlash va taqsimlash bo‘yicha zamonaviy infratuzilmaga ega bo‘lib, Markaziy Osiyo – Janubiy Osiyo transport yo‘lagining samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Termiz – Mozori Sharif – Kobul – Peshovar temir yo‘li ushbu markaz bilan bog‘lanib, xalqaro yuk tashish jarayonlarini optimallashtirish imkonini beradi.

Angren logistika markazi esa O‘zbekistonning shimoliy va sharqiy yo‘nalishlaridagi savdo aloqalarini rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi. Toshkent viloyatining Angren shahrida joylashgan ushbu logistika markazi Xitoy – Markaziy Osiyo – Yevropa transport koridorining muhim bo‘g‘ini hisoblanadi. Angren logistika hubi orqali yuklar Toshkent, Andijon va Qirg‘iziston orqali Xitoyga yetkaziladi. Xususan, Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston temir yo‘li ushbu hub orqali o‘tishi rejalashtirilgan bo‘lib, bu yuk tashish masofasini qisqartirish va tranzit xarajatlarini kamaytirishga imkon beradi.

Ikkala logistika markazi ham O‘zbekistonning global transport tarmog‘iga integratsiyasini kuchaytirib, yuklarni qayta ishlash, saqlash va taqsimlash bo‘yicha zamonaviy infratuzilmani shakllantirishga xizmat qilmoqda. Bundan tashqari, ushbu markazlarda elektron bojxona xizmatlari, raqamli logistika tizimlari va avtomatlashtirilgan yuk boshqaruvi joriy qilinmoqda. Bu esa yuk tashish jarayonlarini tezlashtirib, xalqaro savdo operatsiyalarining samaradorligini oshirishga imkon yaratmoqda. Shu bilan birga, Termiz va Angren logistika markazlari O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirish, iqtisodiy aloqalarni

kengaytirish va mintaqaviy transport tizimining barqarorligini ta'minlashda muhim rol o'ynamoqda.

Raqamli transport va bojxona tizimining takomillashtirilishi O'zbekistonning logistika infratuzilmasini zamonaviylashtirish va xalqaro savdo jarayonlarini tezlashtirishga qaratilgan muhim yo'nalishlardan biri hisoblanadi. Bugungi kunda yuk tashish va bojxona xizmatlarining samaradorligini oshirish maqsadida **elektron tranzit tizimlari, raqamli deklaratsiya berish platformalari va blokcheyn texnologiyalariga asoslangan yuk monitoringi** joriy qilinmoqda. Bu esa transport va bojxona operatsiyalarining shaffofligini ta'minlash, hujjatlashtirish jarayonlarini soddalashtirish va yuklarni chegaralarda tezkor rasmiylashtirish imkonini yaratmoqda.

O'zbekiston bojxona tizimida **yagona darcha** tamoyili joriy etilmoqda, bu esa import va eksport operatsiyalarini raqamlashtirib, tadbirkorlar uchun vaqt va xarajatlarni sezilarli darajada kamaytiradi. Shuningdek, avtomatlashtirilgan bojxona terminal va skanerlash texnologiyalarining keng joriy etilishi yuklarning inspeksiya jarayonini tezlashtirib, noqonuniy tranzitning oldini olishga xizmat qilmoqda.

Raqamli transport tizimi esa logistika jarayonlarini optimallashtirishda muhim rol o'ynamoqda. **GPS va IoT texnologiyalariga asoslangan yuk kuzatuv tizimlari** yuklarning harakatini real vaqt rejimida nazorat qilishga imkon beradi. **Elektron yuk hujjatlari** esa qog'ozbozlikni kamaytirib, bojxona rasmiylashtiruv jarayonlarini sezilarli darajada soddalashtiradi. Shu bilan birga, sun'iy intellekt asosida ishlovchi **aqlli logistika tizimlari** transport yo'nalishlarini optimallashtirishga va tranzit vaqtini qisqartirishga yordam bermoqda.

Umuman olganda, raqamli transport va bojxona tizimining takomillashtirilishi O'zbekistonning global logistika tizimidagi pozitsiyasini mustahkamlashga, savdo jarayonlarini tezlashtirishga va tranzit salohiyatini oshirishga xizmat qilmoqda. Raqamli texnologiyalarning keng joriy etilishi logistika xarajatlarini kamaytirib, mintaqaviy va xalqaro hamkorlikni yanada mustahkamlash imkonini bermoqda.

10.3. Transport tizimlarini rivojlantirishda xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik

Transport tizimlarini rivojlantirishda xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik O‘zbekiston uchun muhim strategik yo‘nalish bo‘lib, xalqaro transport yo‘laklariga integratsiyalashish, infratuzilmani modernizatsiya qilish va logistika xizmatlarini takomillashtirish imkonini bermoqda. Mamlakat Jahon banki, Osiyo taraqqiyot banki (OTB), Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki (YTTB) hamda BMTning transportga oid ixtisoslashgan tashkilotlari bilan faol hamkorlik qilib, yirik transport loyihalarini amalga oshirmoqda.

Jahon banki va OTB ko‘magida O‘zbekistonda avtomobil va temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va logistika xizmatlarini raqamlashtirishga qaratilgan loyihalar amalga oshirilmoqda. Jumladan, Jahon banki bilan hamkorlikda "Mintaqaviy yo‘llarni yaxshilash" loyihasi doirasida O‘zbekistonning ichki va xalqaro yo‘nalishlarini bog‘lovchi avtomobil yo‘llarining rekonstruksiya olib borilmoqda.

BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE) hamda Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) bilan hamkorlikda O‘zbekiston xalqaro transport konvensiyalariga qo‘shilib, TIR tizimi, yuk tashish xavfsizligi va bojxona jarayonlarini soddalashtirish bo‘yicha islohotlarni amalga oshirmoqda. Xususan, O‘zbekiston Xalqaro multimodal transport tizimlarini rivojlantirishga qaratilgan BMTning **“Transkaspiy transport yo‘lagi”, “Markaziy Osiyo – Janubiy Osiyo transport bog‘liqligi”** tashabbuslari doirasida faol ishtirok etmoqda.

Shuningdek, O‘zbekiston YTTB bilan hamkorlikda tranzit imkoniyatlarini kengaytirish, transport xizmatlarini modernizatsiya qilish va ekologik barqaror transport tizimini shakllantirish bo‘yicha loyihalarni ilgari surmoqda. Xalqaro moliyaviy institutlar bilan hamkorlik O‘zbekistonga transport infratuzilmasini yangilash, eksport-import jarayonlarini soddalashtirish va mamlakatning global savdo tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtirish imkonini bermoqda.

Transportni moliyalashtirishda loyiha moliyalashning turli modellari qoʻllaniladi. Masalan, davlat tomonidan kafolatlangan loyiha moliyalash dasturlari, bunday dasturlar orqali investitsiyalarni jalb qilish va loyiha xarajatlarini qamrab olish mumkin. Bundan tashqari, xalqaro moliya tashkilotlari kompaniyalarga yetkazib berish, kafolat berish va investitsiya qilish orqali transport infratuzilmasini rivojlantirishda yordam berishlari mumkin. Bundan tashqari, Oʻzbekistonda transportni rivojlantirishga qaratilgan davlat dasturlari va strategiyalari ushbu sohada investitsiya imtiyozlari va subsidiyalarni taqdim etadi. Bu transport sektoriga qaratilgan investitsiyalarning oshishiga olib keladi va ularning samaradorligini ta'minlaydi. Transport va investitsiyalar boʻyicha tizimli yondashuvlar bilan birga, yangi texnologiyalarni joriy etish ham xarajatlarni kamaytirish va xizmat sifatini oshirishga yordam beradi.

Natijada, moliya va investitsiyalar transportni rivojlantirish uchun asosiy manbalardir. Ularning samarali boshqarilishi va strategik rejalashtirilishi transport sohasidagi masalalarni hal etishda muhimdir va iqtisodiy rivojlanish uchun zarur sharoitlarni yaratishda muhim ahamiyatga ega.

10.3.1-jadval

Transport infrastrukturasiga investitsiyalar

Yil	Investitsiya Hajmi (million \$)	Oʻsish (%)
2020	850	-
2021	1,250	47.1%
2022	1,750	40%
2023	2,350	34.3%

Xalqaro qonunchilik insoniyat tomonidan yaratilgan qonunlar yigʻindisidir. Bu qonunlar turli mamlakatlar oʻrtasidagi munosabatlarni tartibga soladi va butun dunyo boʻylab huquqiy tadbirlar, inson huquqlari, iqtisodiy va ijtimoiy aloqalarni yanada rivojlantirishga yordam beradi. Xalqaro qonunchilik doirasida bir nechta muhim standartlarga amal qilish zarur. Birinchi navbatda, inson huquqlari toʻgʻrisidagi xalqaro konvensiyalar, masalan, BMT Inson huquqlari umumjahon

deklaratsiyasi ko‘zda tutiladi. Bu dekretlar har bir inson uchun fundamental huquqlarning himoya qilinishini ta’minlaydi. Ijro etuvchi organlar va davlatlar qonunlarga amal qilish uchun xalqaro tashkilotlar tomonidan berilgan ko‘rsatmalarga va protokollarga e’tibor berishlari kerak. Misol uchun, Xalqaro ishchilar tashkiloti (XIT) tomonidan belgilangan mehnat standartlari, ishchilar huquqlarini himoya qilish va xavfsiz ish sharoitlarini ta’minlashga qaratilgan. Bu qonunlarni buzish, odamlar orasida notenglikka olib kelishi mumkin.

Shuningdek, xalqaro savdo va iqtisodiyotga taalluqli qoidalarni belgilaydigan tashkilotlar ham mavjud. Masalan, Jahon savdo tashkiloti (JST) tomonidan ishlab chiqilgan savdo qoidalari barcha mamlakatlar o‘rtasida iqtisodiy aloqalarni tartibga soladi. Ushbu qonunlar sayyohlik, eksport va import jarayonlarida xususan muhim o‘rin egallaydi. Yana bir muhim jihat — xalqaro ekologik qonunchilikdir. Bu qonunlar sayyoramizni muhofaza qilish va uning resurslaridan oqilona foydalanish uchun mo‘ljallangan. Parij kelishuvi kabi xalqaro bitimlar iqlim o‘zgarishi muammosini hal qilishga qaratilgan. Natijada, xalqaro qonunchilikka amal qilish har bir mamlakat uchun alohida ahamiyatga ega. Bu nafaqat o‘zaro munosabatlarni tartibga soladi, balki inson huquqlarini, iqtisodiy o‘rni va ekosistemani himoya qilishga xizmat qiladi.

10.3.2-jadval

Tashqi savdo transportining effektivlik ko‘rsatkichlari

Ko‘rsatkich	2020	2021	2022	2023
Transportda o‘tkazish vaqti (soat)	72	65	58	52
Logistik xarajatlar (%)	14.5	13.2	11.8	10.5

O‘zbekiston transport tizimi mamlakat iqtisodiyoti uchun muhim ahamiyatga ega. Transport tizimining rivojlanishi, munosabatlar va savdo aloqalarini kuchaytirishi, turistlarga xizmat ko‘rsatishi va xalq ichida mobilitetni ta’minlashi kerak. O‘zbekistonning geografik o‘rni, yagona transport yo‘llarining mavjudligi va

turli transport tarmoqlari, uning raqobatbardoshligini oshirishda muhim rol o'ynaydi.

Transport tizimining raqobatbardoshligi bir qator omillarga bog'liq. Avvalo, infratuzilmaning rivoji va zamonaviy texnologiyalarning joriy qilinishi ahamiyatli. Yana bir muhim omil, transport xizmatlari sifatidir. Yuqori sifatli xizmat ko'rsatish transport tizimini yanada jozibador qiladi. Davlatning investitsiya siyosati ham transport sohasiga ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda. Davlat tomonidan amalga oshirilayotgan loyihalar doirasida temir yo'l, avtomobil yo'llari, havo va suv transporti tarmoqlarini rivojlantirishga qaratilgan ko'p xarajatlar ajratilmoqda. Bundan tashqari, O'zbekiston transport tizimining rivoji uchun xalqaro hamkorlikni kuchaytirish zarur. Mamlakat Markaziy Osiyodagi muhim transport yo'nalishlarida joylashgani sababli, qo'shni davlatlar bilan hamkorlik transport tizimini eng samarali ravishda boshqarishga yordam beradi. Misol uchun, Transavto, Temiryo'l, va boshqa transport kompaniyalari bilan hamkorlikda xalqaro yuk tashish xizmati tanlovini kengaytirish mumkin.

Natijada, O'zbekiston transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish uchun infratuzilmani modernizatsiya qilish, sifatli xizmatlarni taqdim etish, va xalqaro hamkorlikni kuchaytirish muhimdir. Ushbu omillar majmuasi transport sohasida raqobatbardoshlikni kafolatlaydi va oziq-ovqat, sanoat va xizmatlar sektori uchun yangi imkoniyatlar yaratadi.

O'zbekiston tashqi savdosi: O'zbekiston tashqi savdosi mamlakat iqtisodiyotining muhim qismi hisoblanadi. U xalqaro bozorlarda o'z o'rnini topish va rivojlanish uchun zarur bo'lgan vositalarni ta'minlaydi. Tashqi savdo O'zbekistonning iqtisodiy o'sishiga katta hissa qo'shadi va ishlab chiqaruvchi sohalarga yangi imkoniyatlar ochadi. O'zbekistonning tashqi savdo siyosati asosan eksport va importni samarali tashkil etish orqali amalga oshiriladi.

Mamlakat o'z resurslarini eksport qilish orqali iqtisodiy manfaatlarini oshiradi. Bunda, paxta, oltin, gaz va boshqa tabiiy resurslar asosiy eksport mahsulotlari sifatida xalqaro bozorda talablarga javob beradi. O'zbekistonning

paxta yetishtirish va uni qayta ishlash sohasidagi tajribasi, uni global bozorga chiqartishda muhim ahamiyat kasb etadi. Bunga qo'shimcha ravishda, metallurgiya, qishloq xo'jaligi va boshqa sohalarda ham yuqori sifatli mahsulotlarni eksport qilish imkoniyati mavjud.

Import tarafidan esa O'zbekiston yangi texnologiyalar va zamonaviy jihozlarni jalb etishga harakat qilmoqda. O'zbekistonning xalqaro hamkorlikni rivojlantirish maqsadida xorijiy investitsiyalarni jalb etish zarur. Bu nafaqat texnologik o'zgarishlarga olib keladi, balki iqtisodiy barqarorlikni ham ta'minlaydi. O'zbekistonning yangi tashqi savdo hamkorlari bilan o'zaro aloqalar o'rnatilishi, ochiq ekonomiya tamoyillariga asoslangan yangi bozorlarni kashf etishga olib keladi.

Umuman olganda, O'zbekiston tashqi savdosi mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida muhim rol o'ynaydi. U xalqaro iqtisodiy munosabatlarni rivojlantirish, yangi bozorlarni ochish, shuningdek, mamlakat ichidagi ishlab chiqarishni qo'llab-quvvatlashga xizmat qiladi. O'zbekistonning tashqi savdosi kelajakda ham yanada kengayib borishi kutilmoqda, bu esa mamlakat barqaror rivojlanishiga xizmat qiladi.

Asosiy yo'laklar iqtisodiy rivojlanishda muhim rol o'ynaydi. Temir yo'l, avto va havo yo'llari transport tizimining asosiy komponentlari hisoblanadi. Har bir yo'lakning o'ziga xos afzalliklari va kamchiliklari bor va bu yondashuvlar resurslarni samarali boshqarishga yordam beradi.

Temir yo'l tizimlari yoki temir yo'llar xalqaro yuk va yo'lovchi transportida muhim ahamiyatga ega. Ular uzoq masofalarda energiya sarfini qisqartirib, ko'plab yuklarni katta hajmdaligiga qaramay tez tashish imkonini beradi. Temir yo'lning asosiy afzalliklari orasida xavfsizlik va ishonchlilik mavjud. O'zbekistonning temir yo'l tarmog'i kengaytirilmoqda, bu esa transport tizimining global aloqalarini mustahkamlashga yordam beradi.

Avtodor tizimlari, shuningdek, avtomobil transportining asosiy yo'llarini o'z ichiga oladi. Ta'limot o'rniga chetda qoldirilganiga qaramay, avtodorlar yuk va

yo'lovchilarni tashish uchun zarur infrastruktura hisoblanadi. O'zbekistonda avtodor tizimining rivojlanishida transport xavfsizligini ta'minlash va yo'llarning sifatini yaxshilash bo'yicha juda ko'p ishlar amalga oshirilmoqda.

Havo yo'llari esa global ishlab chiqarish va turizm uchun strategik ahamiyatga ega. Ular xalqaro va ichki yuklarni tez va samarali ravishda tashiydi. Havo transportining yuqori tezligi va transportning global xarakteri sababli, u iqtisodiy aloqalarni kuchaytiradi. O'zbekiston havo transporti sohasida yangi aeroportlar va havo yo'llarini ochish orqali rivojlanmoqda. Bu havo transportining xalqaro miqyosda siyraklashishiga va turizm sohasidan o'zaro iqtisodiy foydalar olishga yordam beradi.

Xulosa qilib aytganda, asosiy yo'laklar - temir yo'l, avtodor va havo yo'llari - modern iqtisodiy tizimlarning ajralmas qismlaridir. Har bir yo'lakning o'ziga xos afzalliklari bor va ularni to'g'ri integratsiya qilish yanada samarali transport tizimi yaratishga yordam beradi. Shuningdek, xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik O'zbekiston transport tizimining jadal rivojlanishiga turtki bo'lib, logistika tarmoqlarining diversifikatsiyasiga, tranzit salohiyatining oshishiga va xalqaro standartlarga mos keluvchi transport xizmatlarini shakllantirishga xizmat qilmoqda.

10.4. Integratsion rivojlanishning istiqbollari va strategik yo'nalishlari

Hozirgi kunda O'zbekiston transport va logistika tizimini global tarmoqlarga integratsiya qilish hamda mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish bo'yicha izchil islohotlarni amalga oshirmoqda. Mamlakatning geostrategik joylashuvi uni Yevroosiyo transport yo'laklarining muhim bo'g'iniga aylantirgan bo'lsa, so'nggi yillarda olib borilgan islohotlar natijasida tranzit salohiyati yanada kengaymoqda. Ayniqsa, **"Bir makon, bir yo'l" tashabbusi, Xalqaro Shimol-Janub transport yo'lasi va Transkaspiy multimodal marshruti** kabi yirik loyihalar doirasida O'zbekiston logistika markaziga aylanish yo'lida faol harakat qilmoqda.

Hukumat tomonidan olib borilayotgan raqamlashtirish va avtomatlashtirish siyosati transport boshqaruvini samarali yo'lga qo'yish, bojxona jarayonlarini

tezlashtirish va xalqaro tranzit yuklar oqimini oshirishga xizmat qilmoqda. Elektron yuk deklaratsiyasi, “yagona darcha” tizimi, sun’iy intellekt asosida yuk oqimlarini optimallashtirish kabi raqamli texnologiyalar joriy qilinib, transport infratuzilmasi modernizatsiya qilinmoqda.

Bundan tashqari, O‘zbekiston Xitoy, Qozog‘iston, Rossiya, Eron, Turkiya va Janubiy Osiyo mamlakatlari bilan transport-logistika sohasida hamkorlikni mustahkamlashga e’tibor qaratib, yangi xalqaro yo‘laklarni shakllantirish ustida ishlamoqda. Ayniqsa, Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston temir yo‘li, Termiz xalqaro logistika markazi, Kaspiy dengizi orqali yuk tashish yo‘nalishlari mamlakatning integratsion rivojlanish yo‘nalishlaridagi ustuvor loyihalar hisoblanadi.

O‘zbekistonning jahon transport tizimiga chuqur integratsiyalashuvi barqaror logistika tizimini shakllantirish, tranzit xarajatlarini kamaytirish va eksport-import hajmini oshirish uchun katta imkoniyatlar yaratadi. Kelgusi yillarda mintaqaviy va xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik yanada chuqurlashib, O‘zbekiston Yevroosiyo transport tarmoqlarining asosiy markazlaridan biriga aylanishi kutilmoqda.

Transport yo‘laklari, zamonaviy iqtisodiyotning ajralmas qismi bo‘lib, global savdo va harakatlanuvchi odamlar uchun muhim rol o‘ynaydi. Ularning atrof-muhitga ta’siri esa ko‘plab ekologik muammolarni keltirib chiqarishi mumkin. Dastlab, transport yo‘laklarining eroziya va tuproqning siqilishiga olib kelishi, yovvoyi hayotga tahdid solishi va bioxilma-xillikni kamaytirishi mumkin. Ular asosan avtomobil, po‘lat va havo transporti yo‘laklari bo‘lib, bularning har biri o‘ziga xos ekologik iz qoldiradi. Transport yo‘laklarining qurilishi va ulardan foydalanish jarayonida ko‘plab resurslar sarflanadi. Buning natijasida ko‘plab o‘simlik va hayvonlar yashaydigan joylar yo‘qoladi. Masalan, yangi avtotransport yo‘laklari yaratish jarayonida yerlarni to‘sishtirish va ko‘plab kimyoviy moddalarni ishlatish atrof-muhitni ifloslantiradi. Yo‘laklar o‘simlik qoplamining kamayishiga olib keladi, bu esa tuproq eroziyasini kuchaytiradi. Bundan tashqari, transport yo‘laklarida harakatlanadigan transport vositalari havo va suv resurslarini ifloslantiruvchi gazlar chiqaradi. Bu esa iqlim o‘zgarishiga, qat’iy albatta, inson

salomatligiga salbiy ta'sir ko'rsatadi. Misol sifatida, avtoullovlar tomonidan chiqariladigan karbon gazlari, urbanizatsiya natijasida havoda ortib borayotgan ifloslovchilarga aylanib, global isish jarayonini kuchaytiradi. Biroq, transport yo'laklarining ekologik ta'sirini kamaytirish mumkin. Tabiatni muhofaza qilish bo'yicha ko'plab tadbirlar mavjud. Masalan, transport tizimlarini optimallashtirish, jamoat transportini rivojlantirish va ekologik toza yo'llarni yaratish orqali bu muammolarni hal qilish mumkin. Kelajakda transport koridorlarining atrof-muhitga ta'sirini minimal darajada ushlab turish uchun muqobil energiya manbalarini qo'llash va ekologik jihatdan toza transport vositalarini rivojlantirish zarur. Shunday qilib, transport yo'laklarining ekologik ta'sirini boshqarish, atrof-muhitni muhofaza qilishda katta ahamiyatga ega.

Innovativ texnologiyalar. Oziq transport tizimlarining rivojlanishi zamonaviy hayot talablariga moslashtirilishi kerak. Innovativ texnologiyalar transportni modernizatsiya qilishda muhim o'rin egallaydi. Dunyodagi ko'plab davlatlar shahar infratuzilmasini yaxshilash, transport tizimlarining samaradorligini oshirish va ekologik muammolarni hal qilish uchun innovatsion yechimlardan foydalanmoqda.

Birinchidan, akkumulyatorli elektromobillar va gidrojen energiyasi bilan ishlaydigan transport vositalari muhim o'rin tutadi. Bu transport vositalari an'anaviy yoqilg'i iste'mol qilmay, chiqindilarni kamaytiradi. Shuningdek, ular energiya sarfini sezilarli darajada qisqartirish imkonini beradi. Bugun kunda ko'plab davlatlar elektromobil infratuzilmasini shakllantirishga harakat qilmoqda. Hujjatlar va qonunlar orqali ushbu transport vositalarining kelajagi uchun muhim imkoniyatlar yaratilmoqda.

Ikkinchidan, aqlli transport tizimlarini joriy etish transport harakatini yanada osonlashtiradi. Mavjud transport tizimlarida aqlli tizimlarni joriy etish ehtiyojning kuchayishi bilan bog'liq. Masalan, avtomobillar orasida aloqa imkoniyatlari, sensorlar va sun'iy intellekt texnologiyalaridan foydalanish yordamida yo'l harakati xavfsizligini oshirish, shuningdek, transport oqimini nazorat qilish imkoni beriladi.

Uchinchidan, xizmat sifatini oshirish maqsadida masofaviy transport xizmatlari ko'rsatilmoqda. Ushbu yechimlar bilan odamlar haydovchilarni chaqirish, mulkni to'g'ri joylash va transport vositalarini onlayn holatda topish imkoniyatiga ega bo'ladilar. Bu esa o'z navbatida transportlarni ko'proq samarali va qulay qilib yaratadi. Transportni innovativ texnologiyalar yordamida modernizatsiya qilish nafaqat iqtisodiy jihatdan, balki ekologik jihatdan ham juda muhimdir. Ushbu yechimlarni doimiy ravishda ishlab chiqish va joriy etish orqali shaharlarning transport infratuzilmasini yanada mukammal va samarali qilish mumkin.

Moliya va investitsiyalar. Transport sektori har qanday iqtisodiyotning ajralmas qismi bo'lib, u iqtisodiy o'sishni ta'minlaydi va aholi hayot sifatini oshiradi. Transportni rivojlantirish uchun mablag'lar ta'minoti bu jarayonda muhim ahamiyatga ega. Transport infratuzilmasi, yo'llar, temir yo'llar, havo va suv transporti kabi sohalarga sarmoya kiritish ortiqcha xarajatlarni kamaytirish va iqtisodiy samaradorlikni oshirish imkonini beradi. Investitsiyalarni ta'minlashda davlat va xususiy sektor o'rtasidagi hamkorlik muhim rol o'ynaydi. Davlat byudjetidan ajratmalar, xalqaro moliya institutlaridan olinadigan kreditlar, hamda xususiy investorlardan jalb etiladigan mablag'lar transport tizimini rivojlantirish uchun zarur. Hozirgi kunda ko'plab mamlakatlarda davlat-xususiy sheriklik modeli orqali transport loyihalari amalga oshirilmoqda. Bunday hamkorliklar transport infratuzilmasini yasash va uning samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Transport infratuzilmasi har bir davlatning iqtisodiy rivojlanishida muhim o'rin tutadi. O'zbekiston uchun ham transport infratuzilmasi yurtimizni global iqtisodiyotga integratsiya qilishda asosiy jihat hisoblanadi. Ushbu sohada mavjud muammolar va imkoniyatlar davlatning transport tizimini yanada rivojlantirishga yordam beradi. Biroq, hozirgi kunda eng dolzarb muammolar sifatida eskirgan infratuzilma, transport vositalarining samarasiz ishlatilishi va transport yo'llaridagi siqilish kabilar mavjud. Bu holatlar nafaqat yuklarni tashish vaqtini uzaytiradi balki iqtisodiy xarajatlarni ham oshiradi.

Transport turlarining salohiyatini baholash

Transport turi	Qulaylik	Tezlik	Narx	Ishonchliligi	Umumiy baho (10 dan)
Temir yo‘l	8	7	9	9	8.3
Avto yo‘l	7	8	7	8	7.5
Havo yo‘li	9	10	5	9	8.3
Suv yo‘li	6	5	8	7	6.5

Transport infratuzilmasidagi muammolarni bartaraf etish uchun bir qator imkoniyatlar mavjud. Yangi texnologiyalarni joriy etish va transport vositalarini modernizatsiya qilish orqali muammoni hal qilish mumkin. Masalan, zamonaviy logistik tizimlar orqali yuklarni tez va samarali tashish imkoniyati oshadi. Shuningdek, transport yo‘llarini kengaytirish, ta‘mirlash va yangi yo‘nalishlarni ochish orqali aholi va tovarlarning harakatini osonlashtirish mumkin.

O‘zbekistonning geografik joylashuvi muhim imkoniyatlarga ega. Mamlakatimiz Yevropa va Osiyo o‘rtasida savdo yo‘llarining kesishgan joyida joylashgan. Bu jabhalarda avtomobil, temir yo‘l va havo transporti infratuzilmasini rivojlantirish orqali xalqaro savdo samaradorligini oshirish mumkin. Transport infratuzilmasi uchun innovatsion yechimlarni tatbiq etish va davlat ko‘magida xususiy sektorni jalb qilish ham muhim ahamiyatga ega.

Umuman olganda, transport infratuzilmasidagi muammolar mavjud bo‘lsa-da, ularni bartaraf etishga qaratilgan imkoniyatlar ko‘p. O‘zbekiston transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali iqtisodiy barqarorlikni ta‘minlash, ish o‘rinlarini yaratish va xalqaro savdo bilan bog‘liq jarayonlarni qulaylashtirishda hal qiluvchi ahamiyatga ega. Yuqori sifatli transport infratuzilmasi yurtimiz kelajagini belgilovchi asosiy omillardan biri hisoblanadi.

Transport strategiyalari. O‘zbekistonning transport strategiyalari mamlakatning iqtisodiy rivojlanishida muhim rol o‘ynaydi. Hozirgi kunda O‘zbekiston transport infratuzilmasini yanada rivojlantirish hamda zamonaviy

transport tizimlarini joriy etishga qaratilgan strategiyalar davomida ko‘plab loyihalar amalga oshirilmoqda. Mamlakat transport sohasini yanada raqobatbardosh qilish va xalqaro integratsiyalashuvni ta‘minlash maqsadida turli yo‘llar, temiryo‘llar, havo transporti va suv transporti sohalarida katta tashabbuslar ko‘zda tutilgan.

O‘zbekistonning kelajakdagi transport strategiyalaridan biri temir yo‘l infratuzilmasini yangilash va kengaytirishdir. Temir yo‘l kompaniyasi rahbari A. Rajabov temir yo‘l haqida shunday degan: “Temir yo‘l – O‘zbekiston tashqi savdosining eng muhim transporti, uning ahamiyati har qachongidan ko‘proq”. Temir yo‘l transporti mamlakat ichidagi yuk va yo‘lovchi tashishining asosiy qismidir. Hozirda O‘zbekiston temir yo‘llarini modernizatsiya qilish va xalqaro yo‘nalishlarda yangi yo‘llar ochish rejalari ustida ishlamoqda. Shuningdek, qo‘shni davlatlar bilan temir yo‘l aloqalarini kengaytirish orqali, O‘zbekiston o‘zining tranzit salohiyatini orttirishi ko‘zda tutilmoqda. Avtomobil transporti ham mamlakatda ahamiyatli yo‘nalish hisoblanadi. O‘zbekistonda avtomobil yo‘llarini kengaytirish va sifatini oshirish bo‘yicha katta loyihalar amalga oshirilmoqda. Mamlakatda avtomobil ishlab chiqarish sanoatini rivojlantirish maqsadida yangi fabrikalar tashkil etilishi rejalashtirilgan. Bu esa nafaqat ichki talabni qondirishga, balki eksport imkoniyatlarini ham oshirishga xizmat qiladi.

Havo transporti sektorida O‘zbekiston uning xalqaro transport aloqalarini rivojlantirish va aeroportlarni modernizatsiya qilish ustida ish olib bormoqda. Bu orqali xalqaro yo‘nalishlarga parvozlar sonini ko‘paytirish va havo transporti orqali turizmni rivojlantirish rejalashtirilmoqda.

Xulosa sifatida, O‘zbekistonning kelajakdagi transport strategiyalari mamlakat iqtisodiyotining barqaror rivojlanishiga xizmat qiladi. Transport infratuzilmasini rivojlantirish, xalqaro aloqalarni kengaytirish va transport sohasida zamonaviy texnologiyalarni joriy etish orqali O‘zbekiston global miqyosdagi raqobatbardosh davlatga aylanishga intilmoqda.

Transport sohasining rivojlanishi mamlakat iqtisodiyoti va ijtimoiy hayoti uchun muhim ahamiyatga ega. Ta'lim va kadrlar ushbu soha uchun alohida o'rin tutadi. Ta'lim tizimi transport sohasidagi mutaxassislar tayyorlashda muhim rol o'ynaydi. Bugungi kunda transport sohasida ishlaydigan kadrlar yuqori malakali, zamonaviy texnologiyalarni tushunadigan va sifatli xizmat ko'rsatish qobiliyatiga ega bo'lishi lozim. Shuning uchun, ta'lim tizimini yangilash va transport sohasiga mo'ljallangan maxsus dasturlarni ishlab chiqish zarurati mavjud. Ta'lim jarayonida nazariy bilimlar bilan bir qatorda amaliy ko'nikmalarga ham katta ahamiyat berish mumkin. Maktablar va oliy ta'lim muassasalari transport tarmoqlari nazorati, logistika, yo'l harakati xavfsizligi va boshqa muhim yo'nalishlar bo'yicha o'quv dasturlarini takomillashtirishlari lozim. Shu bilan birga, amaliy tajribalarni kuchaytirish uchun transport sohasida stajirovkalar va amaliyotlarni o'tkazish katta ahamiyatga ega. Shunday qilib, talabalar o'z bilimlarini amaliyotda qo'llash va haqiqiy muammolarni hal qilish tajribasini orttiradilar.

Kelajakda transport sohasida ishlaydigan kadrlar ustunlikka erishishlari uchun eng so'nggi texnologiyalar bilan tanish bo'lishlari va global tajribalarni o'zlashtirishlari kerak. Shu sababli xalqaro ta'lim dasturlariga qatnashish va xorijiy mutaxassislar bilan hamkorlik qilish zarur. Transport sohasining rivojlanishi uchun kadrlarning malakasini oshirish va ularning yangicha bilimlar bilan ta'minlanishi muhimdir. Transport sohasidagi mutaxassislar innovatsion texnologiyalarni, yirik ma'lumotlarni tahlil qilish va aqlli transport tizimlarini faol qo'llay olishlari kerak. Transport sohasini rivojlantirish uchun ta'lim tizimi va kadrlarni tayyorlash jarayoniga oid ko'plab chora-tadbirlarni amalga oshirish zarur. Buning natijasida nafaqat transport infrastrukturasi yaxshilanadi, balki iqtisodiyotning rivojlanishiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

Asosiy tushunchalar

Tashqi savdo – mamlakatning boshqa davlatlar bilan amalga oshiradigan import va eksport operatsiyalari majmuasi bo‘lib, xalqaro bozordagi ishtirokini va iqtisodiy aloqalarini belgilaydi.

Savdo hamkorlari – mamlakatning tashqi savdo operatsiyalarida asosiy o‘rinni egallovchi davlatlar yoki tashkilotlar bo‘lib, ular bilan eksport-import hajmi yuqori darajada shakllangan.

Tashqi savdo transportining effektivlik ko‘rsatkichi – yuk tashish xarajatlari, tranzit vaqti, bojxona jarayonlarining tezligi hamda logistika infratuzilmasining rivojlanish darajasi kabi omillar orqali tashqi savdo jarayonlarining samaradorligini baholovchi indikatorlar.

Transport strukturasiga investitsiya – transport va logistika infratuzilmasini rivojlantirish, modernizatsiya qilish hamda yangi transport yo‘laklarini barpo etish maqsadida yo‘naltirilgan moliyaviy resurslar.

Integratsiya – mamlakatning xalqaro transport va savdo tizimlariga qo‘shilishi, mintaqaviy va global iqtisodiy hamkorlikka kirib borishi natijasida tranzit va tashqi savdo imkoniyatlarini kengaytirish jarayoni.

Innovativ texnologiyalar – raqamli logistika tizimlari, sun‘iy intellekt, avtomatlashtirilgan bojxona jarayonlari va blokcheyn kabi zamonaviy texnologiyalarni transport va savdo tizimiga joriy qilish orqali samaradorlik va shaffoflikni oshirishga qaratilgan texnologik yechimlar.

Nazorat savollari:

1. O‘zbekiston transport tizimida qanday transport turlaridan foydalaniladi?
2. O‘zbekiston transport tizimlarining rivojlanish bosqichlari nechta?
3. Asosiy savdo hamkorlari bo‘yicha transport yo‘nalishlarini sanab bering.
4. Bir makon, bir yo‘l loyihasi amalga oshirishining O‘zbekistonga qanday ta’sirlari bor?
5. O‘zbekiston transport tizimlarini rivojlantirishda qanday xalqaro tashkilotlar bilan hamkorliklari mavjud?

6. O‘zbekiston transport infrastrukturasi investitsiyalar yillar davomida qanchani tashkil etmoqda?
7. Integratsion rivojlanishning istiqbollari va strategik yo‘nalishlari deganda nimada tushunasiz?
8. Innovativ texnologiyalar transport tizimining rivojlanishida qanday ahamiyatga ega?
9. O‘zbekistonning transport sohasidagi moliyaviy strategiyalari haqida gapiring.
10. O‘zbekistonning transport sohasida rivojlanish strategiyasi qanday?

Case Study

Masala: O‘zbekiston va Xitoy o‘rtasidagi transport tizimi hamkorligi jahonning eng katta savdo sheriklaridan biriga aylanish imkoniyatini yaratadi. Xitoyning "Bir makon, bir yo‘l" tashabbusi doirasida O‘zbekiston Xitoy bilan transport yo‘laklarini kengaytirib, mintaqaviy va xalqaro tranzitda ishtirok etmoqda. Ushbu hamkorlikning asosiy yo‘nalishlaridan biri Xitoydan Markaziy Osiyoga yuk tashish imkoniyatlarini oshirish va bu orqali iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashdir. O‘zbekiston Xitoydan olib kelinadigan tovarlarni qayta ishlash va boshqa mintaqalarga jo‘natish uchun zarur infratuzilma yaratish imkoniyatiga ega.

Topshiriqlar:

1. Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida Xitoy–O‘zbekiston temir yo‘lining rivojlanishi O‘zbekistonning tashqi savdosini qanday o‘zgartirishi mumkin? Bu yo‘nalishda Xitoyning O‘zbekistonga taqdim etadigan logistika resurslari va imkoniyatlarini ko‘rib chiqing.
2. Xitoy va O‘zbekiston o‘rtasidagi transport tizimi rivojlanishining ijtimoiy va iqtisodiy ta’siri haqida hisobot tayyorlang. Hisobotda tranzit va transport infratuzilmasining kengayishi, xalqaro savdo va mintaqaviy integratsiyaning kuchayishi natijasida iqtisodiyotga keltirgan foydalari haqida fikrlar bildiring.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. O'zbekiston Respublikasining "Transport to'g'risida"gi Qonuni O'RQ-706-son, 09.08.2021
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.Mirziyoyevning "O'zbekiston avtomobil yo'llarini 2020—2030-yillarda rivojlantirish strategiyasi" Qarori
3. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.Mirziyoyevning "2022 — 2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi Farmoni
4. A. Beresford and S. Pettit. International Freight Transport: Cases, Structures and Prospects: book – UK.: "Kogan Page" 1st edition, 2017, 376 bet.
5. M.E.Balbaa. International Transport Corridors: handbook – T.: "Innovatsion rivojlanish nashriyot-matbaa uyi" 2022, 180 bet.
6. Isayev Q.A. Xalqaro iqtisodiyot: darslik. –T.: "Ma'naviyat", 2021. -456 b.
7. Кушлин В.И. Государственное регулирование экономики. Учебник. Москва: Экономика. 2014. -495 с
8. Чермянинов Д.В. Таможенное право: учебник 5-е изд. - М.: ЮСТИТСИЯ, 2016. - 444 с.
9. Vahabov A.V., Tadjibayeva D.A., Xajibakiyev SH.X. Jahon iqtisodiyoti va xalqaro iqtisodiy munosabatlar: darslik. -T.: Baktريا press, 2015. -584 b.
10. Textbook: "Transportation A Global Supply Chain Perspective" 7th edition by Coyle, Novack, Gibson. ISBN 9780324789195
11. Hansen V. The Silk Road: A New History: [англ.]. — Oxford University Press, 2012. — 320 p.
12. Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры // Ученые записки Орловского государственного университета. 2015. – С. 193.
13. The geography of transport systems Jean-Paul Rodrigue 3rd edition
14. Е. Н. Фукс, В. А. Викентьев. Система таможенного транзита во внешнеторговой деятельности Евразийского Экономического Союза в

современных условиях. Технология и система таможенного контроля. Вестник Российской Таможенной Академии. №1 2020 й.

15. Israilov Fazil Ismailovich. Avtomobil transportida yuklarni tashishda zamonaviy tizimlarini joriy etish samaradorligi. Mexanika va texnologiya ilmiy jurnali, Namangan muhandislik qurilish institute, Maxsus sjn – 2023, № 2 (5) 88-bet

16. F.I. Israilov. A.Ya.Norqulov. Yuklarni iste'molchi manziliga yetkazib berish jarayonini boshqarish modeli. Academic Research in Educational Scinces 2(1), 01.2021. 567- 574.

17. F.I. Israilov. Transport logistikasida “tir” karnet kitobchasi qo‘llanilishining xalqaro yuk tashuvlardagi ahamiyati. “Raqamli iqtisodiyot ilmiy-elektron jurnali 5-son

18. S.U. Xasanov. O‘zbekistonda transport xizmatlari ko‘rsatilishi tahlili. Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot, 2024-yil, yanvar, 1-son

19. Ilkhom Umirov, Urazov Bekzod, Utkirjon Rakhmatov, Israilov Fazil, Dildora Zukhurova “Analysis of Practical Calculation Methods of External Speed Characteristics of Engine” INTERNATIONAL CONFERENCE PTLICISPWS2 Scopus & Web of Science indexed May, 2023

20. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi rasmiy veb sahifasi

21. Jahon bankining rasmiy veb sayti

22. European Commission, “EU trade in goods - Statistics explained”, 2022

23. China Railway Corporation, “China-Europe Railway Express Overview”, 2020

24. Japan External Trade Organization (JETRO), “The Role of Transport Infrastructure in Japan’s Logistics System”, 2021

25. Ministry of Road Transport and Highways, India, “India-Eiran Transport Corridor”, 2020

26. Turkish Ministry of Trade, “Transport and Logistics Development in Turkey”, 2021

27. Asian Infrastructure Investment Bank, “Central Asia Transport Connectivity Report”, 2022
28. European Environment Agency, “Sustainable Transport and Environmental Impact”, 2020
29. Eurostat (2023). *Eurostat Hisoboti*.
30. Statista (2023). *Statista Hisoboti*.
31. Uzbekistan Airports (2023). *Uzbekistan Airports Hisoboti*.
32. Dubai International Airport Statistics (2023). *DXB Airport Statistics Hisoboti*.
33. British Petroleum (2023). *BP Statistical Review of World Energy*.
34. World Bank (2023). *World Bank Logistics Performance Index Hisoboti*.
35. China Railway Express (2023). *China Railway Express Hisoboti*.
36. International Air Transport Association (2024). *IATA Hisoboti*.
37. International Union of Railways (2023). *UIC Hisoboti*.
38. International Road Transport Union (2024). *IRU Hisoboti*.
39. Baltic and International Maritime Council (2023). *BIMCO Hisoboti*.
40. British Petroleum (2023). *BP Statistical Review Hisoboti*.
41. African Development Bank (2023). *African Development Bank Hisoboti*.
42. European Commission hisoboti, 2023