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

SAMARQAND IQTISODIYOT VA SERVIS INSTITUTI

Samarqand iqtisodiyot va servis institutining 95 yilligiga bag‘ishlanadi

G.M.SHADIYEVA, D.S.MUSINOV

TRANSPORT IQTISODIYOTI

DARSLIK

Samarqand-2026 y.

UO‘K: 338.47(075.8)
Sh15
KBK: 65.37ya73

G.M.Shadiyeva, D.S.Musinov.

TRANSPORT IQTISODIYOTI *[Matn]:* ***darslik*** */ Samarqand iqtisodiyot va servis instituti – Samarqand.: “STEP-SEL” MCHJ nashriyoti, 2026 - 628 bet.*

Innovatsion iqtisodiyot sharoitida “Transport iqtisodiyoti” fani iqtisodiyot va boshqaruv bilan bog‘liq masalalarning nazariy va amaliy tomonlarini o‘rganishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Darslik “Transport iqtisodiyoti” fani bo‘yicha tayyorlangan bo‘lib, transport sohasini rivojlantirishning xususiyatlari va istiqbollari, transport sohasini rivojlantirishning iqtisodiy ko‘rsatkichlari, transport korxonalar shakllari, ularning ishlab chiqarish va tashkiliy tuzilishi, ishlab chiqarish turlari, xususiyatlari, asosiy ishlab chiqarish va texnologik jarayonlar, tashkilotning infratuzilmasi, ishlab chiqarish harajatlari, mahsulot va xizmatlar tannarxi, innovatsiya va investitsiya siyosati, biznes-reja, transport korxonalarining asosiy texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlarini hisoblash usullari kabi masalalarni o‘rganishni o‘z ichiga oladi.

“Transport iqtisodiyoti” darsligi innovasion iqtisodiyot sharoitda transport bozori ishtirokchilari o‘rtasidagi tashkiliy-iqtisodiy munosabatlarning nazariy asoslari va amaliy jihatlarini o‘rganadigan talabalari uchun mo‘ljallangan.

Darslikning asosiy yo‘nalishi transport sohasining, shuningdek, butun mamlakatimiz iqtisodiyotining innovatsion rivojlanish yo‘liga kirish yo‘nalishi bo‘yicha yaqin kelajakda ijobiy natijalar bergan yoki berayotgan vazifalar va takliflarni taqdim etishga qaratilgan.

Taqrizchilar:

N.A.Xodjaeva - Toshkent davlat transport universiteti professori, i.f.d.

Z.S.Artikov - Samarqand iqtisodiyot va servis instituti “Real iqtisodiyot ” kafedrasi mudiri, PhD, dotsent.

Darslik institut Kengashining 2026-yil 28-Avgustdagi majlisida muhokama qilingan va nashrga tavsiya etilgan. (1-sonli majlis bayoni, ro‘xatga olish raqami 386-28/08).

ISBN: 978-9910-5432-7-2

© G.M.Shadiyeva va b., SamISI. 2026 y.
©“STEP-SEL” MChJ nashryoti. 2026 y.

KIRISH

So‘nggi yilllarda mamlakatimizda transport sohasidagi davlat siyosati natijasida transportning barcha turlari bo‘yicha iqtisodiyot va aholining transport xizmatlariga bo‘lgan ehtiyojini qondiradigan samarali transport tizimini tashkil etish bo‘yicha keng ko‘lamli ishlar amalga oshirildi. Hozirgi vaqtda mamlakatning barcha hududlari bilan fazoviy bog‘lanish ta’minlandi, avtomobilda yo‘lovchi va yuk tashish sohasida tarkibiy o‘zgarishlar amalga oshirildi hamda global transport makoniga faol va samarali qo‘shilish uchun sharoitlar yaratildi. Shu bilan birga, bugungi kunda mamlakat transport tizimi samaradorligini pasaytiradigan bir qator jiddiy muammolarni hal qilish talab etiladi. Buning uchun mamlakat transport siyosatini takomillashtirish, yo‘lovchi va yuk tashish sifati va hajmining keskin o‘sishini ta’minlash, iste’molchilar uchun ularning narxini pasaytirish, O‘zbekiston orqali tranzit yuklarni tashish hajmini oshirish va transport-logistika xizmatlarining raqobatdosh bozorini shakllantirish, xavfsizlik va ekologik xavfsizlikni yaxshilashga qaratilgan jiddiy instituttsional o‘zgarishlarni amalga oshirish zarur. O‘zbekiston hududi Buyuk Ipak yo‘lining markazida joylashgan bo‘lib va bu Yevropadan Osiyoga eng qisqa transport yo‘laklari ushbu yo‘l orqali o‘tganligi bilan ifodalanadi. Mintaqada markaziy o‘rinni egallab turgan O‘zbekiston G‘arb va Sharq mamlakatlari munosabatlarida geosiyosiy ko‘prik rolini bajaradi. O‘zbekistonning geografik joylashuvi G‘arbiy va Sharqning, shuningdek, Yevroosiyo qit’asining shimoliy va janubi chorrahasida foydalanish, Yevrosiyo qit’asining ko‘plab mamlakatlariga quruqlik va transport aloqalarini uzluksiz amalga oshirish imkoniyatini ochib beradi. O‘zbekiston Respublikasida rivojlangan temir yo‘llar va avtomobil yo‘llari tarmog‘i, xalqaro aeroportlar majmuasi, shuningdek, davlat hududini xalqaro va birinchi navbatda, tranzit tashishda mamlakatning ehtiyojlarini qondiradigan havo yo‘llari mavjud. Shunday qilib, zamonaviy O‘zbekiston ulkan transport salohiyatiga va mavjud tranzit resurslaridan foydalangan holda transportning barcha mumkin bo‘lgan turlari bo‘yicha barcha yo‘nalishlarda ham tovarlarni, ham yo‘lovchilarni tashishda mamlakat ehtiyojlarini qondirish uchun noyob imkoniyatlarga ega. Mamlakatimiz zamonaviy transport tarmog‘i quyidagi asosiy transport turlari bilan ifodalanadi: avtomobil, temir yo‘l, daryo-suv, havo, quvur liniyalari.

Biroq, O‘zbekiston transport tizimining asosini avtomobil transporti tashkil etadi, chunki birinchidan, u yuklarning qariyb 70 foizini va

yo‘lovchilarning 50 foizini tashishni tashkil etadi, ikkinchidan, avtomobil transporti ko‘pincha uzoq borish qiyin bo‘lgan hududlar bilan yagona aloqa hisoblanadi. O‘z hududida yashovchi oz sonli aholi.

Avtomobil transporti sanoatining yana bir o‘ziga xos xususiyati shundaki, ishlab chiqarilgan tovarlarning ham, iste’mol tovarlarining ham sotilish narxi ko‘p jihatdan transport darajasiga va qo‘shimcha harajatlarga bog‘liq. Shu sababli, yo‘l transporti sohasini rivojlantirishga, yuklarni va yo‘lovchilarni tashish harajatlarini optimallashtirishga, yo‘llar tarmog‘ini modernizatsiyalashga qaratilgan boshqaruv qarorlari O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiy tizimining har bir tarkibiy tuzilmasi faoliyati samaradorligini oshirishga yordam beradi. Transport sanoatining ishlab chiqarish va xo‘jalik faoliyati samaradorligini ta’minlash uchun avtotransport korxonasi faoliyatining iqtisodiy asoslarini bilish va korxona (tashkilot) ning iqtisodiy faoliyati natijalarini tavsiflovchi moliyaviy-iqtisodiy ko‘rsatkichlarni tahlil qilish qobiliyati zarur.

Umumiy kasbiy va maxsus iqtisodiy tayyorgarlik blokining muhim tarkibiy qismi hisoblangan Transport iqtisodiyoti” o‘quv fani innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport korxonalarini boshqarish asoslarini va uning iqtisodiy faoliyatining o‘ziga xos xususiyatlarini o‘rganganish uchun transporti sohasi mutaxassislari uchun mo‘ljallangan “Transport iqtisodiyoti” fanini puxta o‘zlashtirish natijasida talaba transport tizimi va transport korxonalarining iqtisodiy faoliyatiga oid nazariy hamda amaliy bilimlarga ega bo‘lishi zarur. Jumladan, talaba transport korxonasining mohiyati, uning ishlab chiqarish va xo‘jalik faoliyatining o‘ziga xos jihatlari, transport sohasida yuz beradigan iqtisodiy jarayonlarning mazmuni hamda ushbu tarmoqni davlat tomonidan tartibga solish mexanizmlarini bilishi lozim. Shuningdek, transport korxonalarida boshqaruv faoliyatini tashkil etish, strategik va operativ rejalashtirish tamoyillari, yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlari bo‘yicha narx shakllantirish asoslari hamda korxonaning moliyaviy natijalarini shakllantirish mexanizmlarini chuqur anglab yetishi talab etiladi.

Mazkur fan doirasida talaba transport korxonasining texnik va moddiy ta’minot tizimini samarali tashkil etish, ishlab chiqarish resurslariga bo‘lgan ehtiyojni aniqlash va ularni hisoblash, korxona xodimlarining ish haqi fondini shakllantirish hamda transport xizmatlari tannarxi va narxini iqtisodiy jihatdan asoslab hisoblash kabi amaliy vazifalarni bajarish ko‘nikmasiga ega bo‘lishi kerak.

Bundan tashqari, talaba transport korxonalarida strategik va operativ boshqaruv usullaridan foydalanish, ishlab chiqarish resurslarini tahlil

qilish va rejalashtirish, transport vositalari bo‘yicha amortizatsiya ajratmalarini hisoblash usullarini qo‘llash malakasini egallashi lozim. Shu bilan birga, personalni boshqarish, ish haqi va rag‘batlantirish fondlarini tashkil etish, transport xizmatlarini narxlash usullarini amaliyotda qo‘llash hamda korxonaning moliyaviy natijalari ko‘rsatkichlarini aniqlash bo‘yicha zarur kompetensiyalarni shakllantirishi muhim ahamiyat kasb etadi.

Fan yakunida talaba transport korxonasini rivojlantirishga qaratilgan investitsiya loyihalarining iqtisodiy samaradorligini baholash, investitsion qarorlarning natijadorligini oddiy va dinamik usullar asosida hisoblash hamda transport tarmog‘ida samarali boshqaruv qarorlarini qabul qilish bo‘yicha yetarli bilim, ko‘nikma va malakalarga ega bo‘ladi.

Har qanday milliy iqtisodiyotning asosiy ishlab chiqarish bo‘g‘ini bo‘lib korxona xizmat qiladi. Demak, transport iqtisodiyoti asoslarini bilish malakali mutaxssislar tayyorlashning zaruriy sharti hisoblanadi. Mazkur fan transport korxonalari iqtisodiyoti bo‘yicha muayyan bilimlarni egallashga ko‘maklashadi.

Zamonaviy sharoitlarda korxona faoliyatini amalga oshirishni ta’minlovchi zamonaviy iqtisodiy mexanizm, kadrlar salohiyati va kadrlar siyosati, mehnatga haq to‘lash, resurslar va ulardan foydalanish, ishlab chiqarishni rejalashtirish va prognozlashtirish, investitsion va innovatsion faoliyat, harajat, daromad va rentabellik, tashish tannarxi va bahosini shakllantirish, korxonaning iqtisodiy xavfsizligi kabi masalalar ushbu fan doirasida ko‘rib o‘tiladi.

Mamlakatimizda mustaqillik yillarida amalga oshirilgan keng ko‘lamli islohotlar milliy davlatchilik va suverenitetni mustahkamlash, xavfsizlik va huquq-tartibotni, davlatimiz chegaralari daxlsizligini, jamiyatda qonun ustuvorligini, inson huquq va erkinliklarini, millatlararo totuvlik va diniy bag‘rikenglik muhitini ta’minlash uchun muhim poydevor bo‘ldi, xalqimizning munosib hayot kechirishi, fuqarolarimizning bunyodkorlik salohiyatini ro‘yobga chiqarish uchun zarur shart-sharoitlar yaratdi.

Iqtisodiyotda ma’muriy-buyruqbozlikka asoslangan boshqaruv tizimidan mutlaqo voz kechilib, bozor islohotlari bosqichma-bosqich amalga oshirilgani va pul-kredit siyosati puxta o‘ylab olib borilgani makroiqtisodiy barqarorlikni, iqtisodiyotning yuqori sur’atlar bilan o‘sishini, inflyatsiyani prognoz ko‘rsatkichlari darajasida saqlab qolishni ta’minladi hamda kichik biznes va xususiy tadbirkorlik, fermerlik harakatini rivojlantirish uchun keng imkoniyatlar va qulay sharoitlar

yaratilishiga xizmat qildi. Bugungi kunda transport, transport xizmatlarining iqtisodiy mazmuni, hukumatimiz tomonidan qabul qilingan bir qator me’yoriy hujjatlarda o‘z aksini topgan. Shuningdek, mazkur soha bilan shug‘ullanganlar Бычков В.П[1], Ye.P.Volodin., N.I.Gromov[2], Ya.F.Gulev, P.K.Lebedinskiy[3], M.Q.Pardaev, I.S.Ochilov[4], E.S.Fayziev[5], A.Raximov[6] va boshqa olimlarning izlanishlari, ayniqsa diqqatga sazovordir.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “2022 — 2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida”gi Farmonida olib borilayotgan islohotlar samarasini yanada oshirish, davlat va jamiyatning har tomonlama va jadal rivojlanishi uchun shart-sharoitlar yaratish, mamlakatimizni modernizatsiya qilish hamda hayotning barcha sohalarini liberallashtirish bo‘yicha ustuvor yo‘nalishlarni amalga oshirish maqsadida 2022 — 2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi tasdiqlandi.[7] angi O‘zbekiston taraqqiyot strategiyasida iqtisodiyotni rivojlantirish va uni bosqichma-bosqich liberallashtirish masalalari ustuvor yo‘nalishlardan biri sifatida belgilangan. Mazkur strategiyada iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish, tarkibiy islohotlarni chuqurlashtirish hamda hududlarda ishlab chiqarishni mahalliylashtirish siyosatini izchil davom ettirish muhim vazifa sifatida e’tirof etiladi. Ayniqsa, iste’mol tovarlari va butlovchi qismlar importi o‘rnini bosuvchi mahsulotlar ishlab chiqarishni kengaytirish, tarmoqlararo sanoat kooperatsiyasini rivojlantirish va mahalliy ishlab chiqaruvchilar faoliyatini qo‘llab-quvvatlash iqtisodiy siyosatning asosiy ustuvor yo‘nalishlariga aylangan.

Shu bilan birga, mamlakatimizning mustaqillik yillarida bosib o‘tgan taraqqiyot yo‘li va erishilgan natijalar chuqur tahlil qilinmoqda. Jahon bozorida globallashuv jarayonlarining jadallashuvi va xalqaro raqobatning keskin kuchayib borishi iqtisodiyotni boshqarishda mutlaqo

---

[1] Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте: перевозки и автосервис [Текст]: учеб, пособие / В.П. Бычков. — М.: Академический проект, 2009. — 420 с

[2] Володин Е.П.,Громов Н.И. Организация и планирование перевозок автомобильнқм транспортом.Учебник М.,1999

[3] Гулев Я.Ф., Лебединский П.К. Основные показатели и измерители работы транспорта: Справочник М., «Транспорт», 2001.

[4] Пардаев М.Қ., Очилов И.С. Хизмат кўрсатиш соҳаси корхоналарида самарадорликни ошириш йўллари.монография. Т.: 2011й, 172 б.

[5] Файзиев Э.С,Сервис тизими асослари., Ўқув қўлланма., Самарқанд, 2010 й.

[6] Рахимов А.А Йўловчи ташиш хизматлари самарадорлигини ошириш йўллари. Монография.Тошкент, 2012 й.

[7] Ўзбекистон Республикаси Президентининг Фармони, 28.01.2022 йилдаги ПФ-60-сон, https://lex.uz/docs/5841063

yangi yondashuvlar hamda zamonaviy tamoyillarni ishlab chiqish zaruratini yuzaga keltirmoqda. Bu esa davlatning iqtisodiy siyosatini yanada takomillashtirish, innovatsion rivojlanish omillarini keng joriy etish va iqtisodiy barqarorlikni mustahkamlashni talab etadi.

Mamlakatda amalga oshirilayotgan islohotlarning samaradorligini oshirish, davlat va jamiyatning har tomonlama hamda jadal rivojlanishi uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, iqtisodiyotni modernizatsiya qilish va barcha sohalarni liberallashtirish bo‘yicha ustuvor vazifalar belgilab olindi. Xususan, investitsion muhitni yaxshilash, tadbirkorlik subyektlari faoliyatini qo‘llab-quvvatlash, eksport salohiyatini oshirish va iqtisodiyotni raqamlashtirishga qaratilgan keng ko‘lamli chora-tadbirlar izchil amalga oshirilmoqda.

Mustaqillik yillarida mamlakatimizda iqtisodiy islohotlar doirasida muhim tarkibiy o‘zgarishlar ro‘y berdi. Jumladan, milliy valyutaning erkin konvertatsiyasi joriy etilishi O‘zbekiston iqtisodiyotining ochiqligini ta’minlashda muhim bosqich bo‘ldi. Ushbu islohot xorijiy investorlar uchun qulay investitsion muhit yaratish, xalqaro hamkorlikni rivojlantirish hamda chet el investorlarining daromadlarini erkin repatriatsiya qilish imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qildi. Natijada mamlakatning investitsiyaviy jozibadorligi oshib, xalqaro iqtisodiy aloqalar yanada faollashdi.

Iqtisodiyotni rivojlantirish va liberallashtirish jarayonida ilg‘or g‘oyalar, “smart” texnologiyalar, innovatsion ishlanmalar va zamonaviy nou-xaularga asoslangan taraqqiyot modeliga bosqichma-bosqich o‘tish ham muhim ahamiyat kasb etmoqda. Innovatsion iqtisodiyotga o‘tish orqali ishlab chiqarish samaradorligini oshirish, resurslardan oqilona foydalanish, raqamli texnologiyalarni keng joriy etish hamda yuqori qo‘shilgan qiymat yaratadigan tarmoqlarni rivojlantirish uchun mustahkam zamin yaratilmoqda. Bu esa Yangi O‘zbekiston iqtisodiyotining uzoq muddatli barqaror rivojlanishini ta’minlashda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi. Mamlakatimizda innovatsion iqtisodiyotni rivojlantirish maqsadida venchur fondlar faoliyatini tashkil etish va venchur moliyalashtirish tizimini takomillashtirish bo‘yicha zarur huquqiy asoslarni yaratishga alohida e’tibor qaratilmoqda. Shu bilan birga, iqtisodiyot tarmoqlariga innovatsiyalar va ilg‘or texnologiyalarni keng joriy etishni rag‘batlantiruvchi samarali mexanizmlarni ishlab chiqish ustuvor vazifalardan biri sifatida belgilangan. Bu esa innovatsion faoliyatni qo‘llab-quvvatlash, ilmiy ishlanmalarni tijoratlashtirish va

yuqori texnologik mahsulotlar ishlab chiqarishni rivojlantirish uchun muhim zamin yaratadi.

Davlat tomonidan innovatsion faoliyat subyektlarini qo‘llab-quvvatlash maqsadida qator soliq imtiyozlari ham joriy etilgan. Xususan, 2023-yil 1-yanvargacha venchur fondlar, yuqori texnologik startap loyihalar, ilmiy-tadqiqot muassasalari, innovatsiya markazlari hamda loyiha-konstruktorlik byurolariga yangi texnologiyalarni tadbirkorlik subyektlariga sotish yoki ulardan foydalanish huquqini taqdim etishdan olingan daromadlar bo‘yicha soliq yengilliklari berilishi belgilandi. Ushbu imtiyozlar innovatsion faoliyatning investitsiyaviy jozibadorligini oshirishga hamda ilm-fan va ishlab chiqarish integratsiyasini kuchaytirishga xizmat qilmoqda.

Yer uchastkalarini ajratish jarayonida shaffoflik va qonuniylikni ta’minlash maqsadida elektron savdo tizimlarini joriy etish rejalashtirilgan. Jumladan, internet tarmog‘i orqali elektron auksionlarni tashkil etish hamda davlat aktivlarini elektron savdo maydonchalari orqali realizatsiya qilish tizimini shakllantirish ko‘zda tutilmoqda. Mazkur tizim korrupsion holatlarning oldini olish, ochiqlikni ta’minlash va tadbirkorlik subyektlari uchun teng raqobat muhitini yaratishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Bank-moliya tizimini modernizatsiya qilish ham iqtisodiy islohotlarning muhim yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Shu munosabat bilan banklar va bank faoliyatiga oid qonunchilikni tubdan qayta ko‘rib chiqish, “raqamli banking”, “internet-banking” hamda boshqa zamonaviy moliyaviy texnologiyalarni keng joriy etish choralari amalga oshirilmoqda. Bu esa moliyaviy xizmatlarning qulayligi va tezkorligini oshirish, aholining bank xizmatlaridan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish hamda moliya sektorining raqamli transformatsiyasini jadallashtirishga xizmat qiladi.

Soliq va bojxona siyosatini takomillashtirish ham iqtisodiyotni liberallashtirish jarayonining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Xususan, soliq yukini kamaytirish, tadbirkorlik subyektlari uchun qulay ishbilarmonlik muhitini yaratish, soliq va bojxona ma’murchiligini soddalashtirish bo‘yicha islohotlar izchil davom ettirilmoqda. Ushbu choralar iqtisodiy faollikni rag‘batlantirish, investitsion muhitni yaxshilash va milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qilmoqda.

Mamlakatimizda turizm sohasini jadal rivojlantirish ham ustuvor yo‘nalishlardan biri sifatida belgilanmoqda. O‘zbekistonning boy tarixiy-

madaniy merosi va tabiiy resurslaridan samarali foydalanish asosida turizmning yangi yo‘nalishlarini shakllantirishga katta e’tibor qaratilmoqda. An’anaviy madaniy-tarixiy turizm bilan bir qatorda ziyorat, ekologik, ma’rifiy, etnografik, gastronomik, sport, davolash-sog‘lomlashtirish, qishloq, sanoat va ishbilarmonlik turizmi kabi istiqbolli yo‘nalishlarni rivojlantirish ko‘zda tutilgan.

Shuningdek, bolalar va yoshlar turizmi, oilaviy turizm hamda keksalar uchun ijtimoiy turizmni rivojlantirish orqali turizmning ijtimoiy ahamiyatini kuchaytirish maqsad qilingan. Hududlarda yangi turistik yo‘nalishlarni tashkil etish, ularni pasportlashtirish, turizm obyektlari va marshrutlari bo‘yicha yagona milliy reyestrlarni shakllantirish hamda ichki, kirish va chiqish turizmini kompleks rivojlantirishga qaratilgan milliy va hududiy dasturlarni ishlab chiqish va amalga oshirish belgilangan. Bu esa turizm sohasining iqtisodiy samaradorligini oshirish bilan birga, hududlarning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ham sezilarli hissa qo‘shadi.

Mazkur fanning maqsadi - talabalarga barcha iqtisodiy masalalar yechimini topish, kelajakda iqtisodiy bilimlar olish uchun o‘ziga xos poydevor bo‘lib xizmat qiluvchi tarmoq korxonalari iqtisodiyoti asoslarini va boshqaruv asoslarini o‘rganishga ko‘maklashishdir.

Mustaqilligimizning dastlabki yillaridanoq belgilab olingan islohotlar strategiyasi, uning pirovard maqsadi, ya’ni ijtimoiy yo‘naltirilgan bozor munosabatlariga asoslanuvchi, erkin, demokratik fuqarolik jamiyatini qurish va shu asosda xalqimizning farovonligini ta’minlash borasida amalga oshirilgan ishlar o‘zining beqiyos samarasini bermoqda. Biroq, bu islohotlar hali davom etmoqda. Ayni paytda, jahonni larzaga solgan, ko‘plab mamlakatlar iqtisodiyotiga katta talofatlar yetkazib, izdan chiqargan pandemiya sharoitida jarayonlarining murakkab va og‘ir sinovlaridan o‘tayotgan mamlakatimizning o‘ziga xos taraqqiyot yo‘li islohotlarni davom ettirish va chuqurlashtirish orqali yanada samarali va mustahkam bo‘lib bormoqda.

Darslikda shu kabi yana ko‘plab ulkan muvaffaqiyatlarimiz barqaror rivojlanib borayotgan iqtisodiyotga asoslangan, huquqiy demokratik davlat qurish, inson, uning manfaatlari, huquq va erkinliklari so‘zda emas, amalda oliy qadriyat darajasiga ko‘tarilgan, jahon miqyosida obro‘-e’tibor qozongan jamiyat barpo etish borasidagi uzoq va murakkab yo‘lning faqat bir qismi ekani, ayni vaqtda erishilgan yutuqlarga mahliyo bo‘lib, xotirjamlik kayfiyatiga berilish, real voqelikdan uzilib qolish

mamlakatimiz taraqqiyotining samaradorligi va istiqboliga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkinligiga alohida e’tibor qaratildi.

Qo‘llanma “Transport iqtisodiyoti” kursi bo‘yicha nazariy bilimlarni o‘rganish va mustahkamlashga, transport korxonalarini boshqarish sohasidagi zarur bilim va malakalarni shakllantirishga yordam beradi.

Mazkur qo‘llanma “Transport iqtisodiyoti” fanini o‘rganadigan barcha o‘quv shakllari talabalariga tavsiya etiladi.

I BOB. “TRANSPORT IQTISODIYOTI” FANINING MAZMUNI, PREDMETI VA VAZIFALARI

1.1. Transport iqtisodiyotining ob’ekti, predmeti va vazifalari.
1.2. Innovasion iqtisodiyot sharoitida transportning rolini baholash.
1.3. Transport mahsulotlari va uning xususiyatlari.
1.4. Har xil transport turlarining funktsional xususiyatlari
1.5. O‘zbekistonda transport xizmatlari: joriy holati va rivojlanish prognozlari.
1.6. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari bozori va rivojlanish istiqbollari.

1.1 Transport iqtisodiyotining ob’ekti, predmeti va vazifalari.

Transport iqtisodiyoti iqtisodiy tizimning ajralmas va strategik ahamiyatga ega bo‘lgan tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. U jamiyatda ishlab chiqarish, taqsimlash, ayirboshlash va iste’mol jarayonlarining uzluksiz amalga oshirilishini ta’minlash orqali milliy iqtisodiyot rivojida muhim o‘rin egallaydi. Transport tizimi iqtisodiy faoliyat subyektlari o‘rtasidagi hududiy va xo‘jalik aloqalarini mustahkamlab, ishlab chiqaruvchi hamda iste’molchi o‘rtasidagi iqtisodiy integratsiyani ta’minlovchi asosiy infratuzilmaviy tarmoqlardan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

Mazkur fan transport tizimining iqtisodiy mohiyatini, uning ishlab chiqarish jarayonidagi funksional ahamiyatini hamda transport xizmatlari bozorining shakllanish va rivojlanish qonuniyatlarini o‘rganishga qaratilgan. Shu bilan birga, fan doirasida transport korxonalari faoliyatining iqtisodiy samaradorligini baholash, resurslardan oqilona foydalanish, transport xarajatlarini kamaytirish va xizmatlar sifatini oshirish masalalari ham keng tahlil etiladi.

Transport iqtisodiyoti transport infratuzilmasining mamlakat iqtisodiy taraqqiyotiga ta’sirini ham chuqur tadqiq qiladi. Xususan, transport tarmog‘ining rivojlanishi hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish, logistika tizimlarini takomillashtirish, tashqi iqtisodiy aloqalarni kengaytirish va milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirishda muhim omil sifatida namoyon bo‘ladi. Shu sababli transport iqtisodiyoti nafaqat transport korxonalari faoliyatini samarali tashkil

etish, balki mamlakatning barqaror iqtisodiy rivojlanishini ta’minlashga xizmat qiluvchi muhim ilmiy-amaliy yo‘nalish hisoblanadi.[8]

Transport iqtisodiyoti fanining o‘rganish ob’ekti sifatida mamlakatning yagona transport majmuasi namoyon bo‘ladi. Ushbu majmua umumiy foydalaniladigan magistral transport tarmoqlari, umumiy foydalanilmaydigan transport tizimlari, logistika markazlari, terminallar, yuk ortish-tushirish majmualari, kirish yo‘llari, servis korxonalari va boshqa yordamchi infratuzilmalarni o‘z ichiga oladi[9].[2] Yagona transport tizimi tarkibiga avtomobil, temir yo‘l, havo, dengiz, daryo va quvur transporti kirib, ular mamlakat iqtisodiyotining barcha tarmoqlariga xizmat ko‘rsatadi hamda hududlararo iqtisodiy aloqalarni ta’minlaydi.

Transport bozori iqtisodiy tabiatiga ko‘ra tabiiy monopoliyalar va raqobat muhiti uyg‘unlashgan murakkab iqtisodiy tizim hisoblanadi. Shu sababli transport sohasida davlat tomonidan tartibga solish, strategik boshqaruv va nazoratni amalga oshirish zarurati mavjud bo‘ladi. Ayniqsa, temir yo‘l magistrallari, aeroportlar, magistral quvur tarmoqlari va yirik logistika infratuzilmalari tabiiy monopoliyaga mansub bo‘lib, ularning samarali faoliyat yuritishi davlat iqtisodiy xavfsizligini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi[10].

Transport tizimi o‘zining murakkab ishlab chiqarish-iqtisodiy va tashkiliy tuzilishi bilan boshqa iqtisodiyot tarmoqlaridan ajralib turadi. Har bir transport turi hududiy joylashuvi, texnologik xususiyatlari, tashish imkoniyatlari va iqtisodiy samaradorligi bilan tavsiflanadi. Masalan, temir yo‘l transporti katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga nisbatan arzon narxlarda tashish imkoniyatiga ega bo‘lsa, avtomobil transporti yuklarni manzildan manzilgacha yetkazib berish qulayligi bilan ajralib turadi. Havo transporti yuqori tezlik va xalqaro integratsiya imkoniyatlari bilan tavsiflanadi, quvur transporti esa energetik resurslarni uzluksiz tashish tizimi sifatida muhim o‘rin egallaydi[11].

Transport majmuasi iqtisodiyotning ishlab chiqarish infratuzilmasi sifatida tovar qiymatini yaratish jarayonining davomiyligini ta’minlaydi. Chunki ishlab chiqarilgan mahsulot iste’molchiga yetkazib berilmaguncha uning iqtisodiy qiymati to‘liq namoyon bo‘lmaydi. Shu sababli transport tizimi ishlab chiqarish va iste’mol o‘rtasidagi bog‘lovchi

[8] Абдуллаев А.А. Transport iqtisodiyoti. – T.: Iqtisodiyot, 2021. – Б. 12.
[9] Левиков Г.А. Экономика транспорта. – М.: Транспорт, 2020. – С. 24.
[10] Самуэльсон П., Нордхаус У. Экономика. – М.: Вильямс, 2019. – С. 682.
[11] Rodrigue J.P. The Geography of Transport Systems. – New York: Routledge, 2022. – P. 41.

bo‘g‘in sifatida faoliyat yuritadi[12]. Transport tizimi orqali xomashyo, tayyor mahsulotlar, energiya resurslari va yo‘lovchilar harakati amalga oshiriladi, natijada iqtisodiy makonning yaxlitligi ta’minlanadi.

Transport iqtisodiyoti fanining o‘rganish ob’ekti faqat transport korxonalari bilan chegaralanmaydi. Mazkur fan logistika markazlari, servis korxonalari, ta’mirlash ishlab chiqarishlari, ombor xo‘jaliklari, kapital qurilish tizimlari, transport kommunikatsiyalari va transport xizmatlarini tashkil etuvchi boshqa infratuzilmalarni ham qamrab oladi. Bundan tashqari, yuk tashish, yo‘lovchi tashish, tranzit tashuvlar, multimodal logistika xizmatlari ham transport iqtisodiyotining muhim tadqiqot ob’ektlari hisoblanadi[13].

Hozirgi globallashuv va raqamli iqtisodiyot sharoitida transport tizimi iqtisodiy o‘sishning eng muhim drayverlaridan biriga aylanmoqda. Jahon iqtisodiyotida logistika zanjirlarining murakkablashuvi, elektron tijorat hajmining ortishi, xalqaro savdo hajmining kengayishi transport tizimining iqtisodiy ahamiyatini keskin oshirmoqda. Ayniqsa, “raqamli logistika”, “aqlli transport tizimlari”, “yashil transport” va “barqaror transport infratuzilmasi” kabi tushunchalar zamonaviy transport iqtisodiyotining ustuvor yo‘nalishlariga aylanmoqda[14].

2025-yil yakunlariga ko‘ra, O‘zbekiston Respublikasida transport va logistika sohasi iqtisodiyotning faol rivojlanayotgan tarmoqlaridan biri sifatida namoyon bo‘ldi. Xususan, barcha transport turlari orqali jami 1 601,0 mln tonna yuk tashilgan bo‘lib, ushbu ko‘rsatkich 2024-yilga nisbatan 4,3 % ga oshgan. Transport yuk aylanmasi esa 84 021,1 mln tonna-kilometrni tashkil etib, 1,9 % lik o‘sish qayd etilgan.

Transport turlari tarkibida avtomobil transportining ulushi eng yuqori bo‘lib, umumiy yuk tashish hajmining 89,6 % aynan ushbu transport turiga to‘g‘ri kelgan. Temir yo‘l transportining ulushi 6,7 %, quvur transporti 3,7 % va havo transporti 0,01 % ni tashkil etgan. Bu holat mamlakat ichki iqtisodiy aloqalarida avtomobil transportining yetakchi rol o‘ynayotganligini ko‘rsatadi.

2025-yil davomida avtomobil transportida 1 434,5 mln tonna yuk tashilgan bo‘lib, ushbu ko‘rsatkich 2024-yilga nisbatan 4,7 % ga oshgan.

Shu bilan birga, avtomobil transporti yuk aylanmasi 26 110,3 mln tonna-kilometrni tashkil etib, 7,2 % lik o‘sish qayd etilgan. Mazkur holat mamlakatda ichki logistika xizmatlari va hududiy iqtisodiy integratsiyaning rivojlanayotganligini anglatadi.

[12] Котлер Ф. Основы маркетинга. – СПб.: Питер, 2021. – С. 512.
[13] Хейне П. Экономический образ мышления. – М.: Диалектика, 2020. – С. 217.
[14] World Bank. Transport Services and Economic Development Report. – Washington DC, 2024. – P. 18.

Temir yo‘l transportida esa 2025-yil davomida 107,9 mln tonna yuk tashilib, 5,1 % lik o‘sish qayd etilgan. Ayniqsa, tranzit va import yuklar hajmining oshishi temir yo‘l transportining iqtisodiy ahamiyatini yanada kuchaytirdi. Xususan, Rossiya, Qozog‘iston, Xitoy va Qirg‘iz Respublikasidan kelayotgan yuk oqimining ortishi O‘zbekistonning xalqaro transport koridorlaridagi o‘rnini mustahkamlamoqda.

Havo transporti sohasida ham yuqori o‘sish sur’atlari kuzatilmoqda. 2025-yilda havo transporti orqali tashilgan yuklar hajmi 205,2 ming tonnani tashkil etib, 20,7 % ga oshgan. Bu esa elektron tijorat, tezkor logistika va xalqaro yuk tashuvlariga bo‘lgan talabning ortayotganligini ko‘rsatadi.

Transport iqtisodiyotining predmeti transport tizimida yuzaga keladigan tashkiliy-iqtisodiy munosabatlarni o‘rganishdan iboratdir. Jumladan, transport korxonalari va iqtisodiyotning boshqa tarmoqlari o‘rtasida yuzaga keladigan ishlab chiqarish munosabatlari, transport xizmatlari iste’molchilari va transport tashkilotlari o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalar, davlat boshqaruvi organlari va transport subyektlari o‘rtasidagi tartibga solish mexanizmlari transport iqtisodiyotining asosiy predmetini tashkil etadi[15].

Bundan tashqari, transport iqtisodiyoti mehnat jamoalari, transport korxonalari bo‘linmalari, logistika operatorlari va servis xizmatlari o‘rtasidagi iqtisodiy manfaatlar tizimini ham tadqiq etadi. Ushbu ishlab chiqarish munosabatlari iqtisodiy qonunlar asosida shakllanadi. Xususan, qiymat qonuni, vaqtni tejash qonuni, mehnat unumdorligini oshirish qonuni va ishlab chiqarish munosabatlarining ishlab chiqaruvchi kuchlar rivojlanishiga mosligi qonuni transport iqtisodiyotining nazariy asoslarini tashkil etadi[16].

Transport tizimining samaradorligi ilmiy-texnik taraqqiyot darajasi bilan chambarchas bog‘liqdir. Zamonaviy sharoitda transport tizimida raqamlashtirish, GPS monitoring, elektron logistika platformalari, sun’iy intellekt elementlari, avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari va elektron hujjat aylanish tizimlari keng joriy qilinmoqda. Natijada transport xizmatlari sifati oshib, logistika xarajatlari kamaymoqda hamda yuk yetkazib berish tezligi ortmoqda[17].

2025-yil yakunlariga ko‘ra, O‘zbekistonda ko‘rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 1 050 292,5 mlrd so‘mni tashkil etib, 14,7 % ga oshgan. Xizmatlar tarkibida tashish va saqlash xizmatlarining yuqori o‘sishi

[15] Гаджинский А.М. Логистика. – М.: Дашков и К, 2021. – С. 44.
[16] Маркс К. Капитал. – М.: Эксмо, 2020. – С. 311.
[17] OECD. Digital Transformation of Transport Systems. – Paris, 2024. – P. 27.

transport tizimining xizmatlar iqtisodiyotidagi rolini yanada kuchaytirgan.

2025-yilning yanvar–dekabr oylarida tashish va saqlash hamda axborot va aloqa xizmatlarining yalpi qo‘shilgan qiymati 149 508,8 mlrd so‘mni tashkil etib, ushbu sohada 14,5 % lik o‘sish kuzatilgan. Bu esa transport-logistika tizimining mamlakat yalpi ichki mahsulotidagi ulushi va iqtisodiy ahamiyati tobora ortib borayotganligini ko‘rsatadi.

Transport iqtisodiyoti fanining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

– transport tizimining iqtisodiy mohiyatini o‘rganish;

– transport xizmatlari bozorining rivojlanish qonuniyatlarini tadqiq etish;

– transport korxonalari faoliyatining iqtisodiy samaradorligini baholash;

– transport infratuzilmasini rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlarini aniqlash;

– yuk va yo‘lovchi tashish jarayonlarini optimallashtirish;

– logistika xarajatlarini kamaytirish va xizmatlar sifatini oshirish;

– innovatsion va raqamli texnologiyalarni transport tizimiga joriy etish;

– transport xavfsizligini ta’minlash;

– xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish bo‘yicha ilmiy tavsiyalar ishlab chiqish;

– ekologik barqaror transport tizimini shakllantirish;

– transport tizimini davlat tomonidan tartibga solish mexanizmlarini takomillashtirishdan iboratdir[18].

Transport iqtisodiyoti o‘z tadqiqotlarida tizimli yondashuv, iqtisodiy-statistik tahlil, iqtisodiy-matematik modellashtirish, balans usuli, ekspert baholash, prognozlash va optimallashtirish usullaridan keng foydalanadi. Ayniqsa, zamonaviy kompyuter texnologiyalari asosida transport oqimlarini boshqarish transport tizimi samaradorligini oshirishning muhim vositasiga aylanmoqda.[19]

Umuman olganda, transport iqtisodiyoti fani transport tizimining iqtisodiy asoslarini, uning mamlakat iqtisodiy taraqqiyotidagi o‘rnini, transport xizmatlari bozorining rivojlanish qonuniyatlarini hamda zamonaviy innovatsion rivojlanish tendensiyalarini o‘rganadigan muhim iqtisodiy fan hisoblanadi. Transport tizimining samarali faoliyat yuritishi

[18] Ўзбекистон Республикаси Президентининг “Транспорт ва логистика тизимини янада ривожлантириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори. – Т., 2024.

[19] Винокуров Е.Ю. Транспортная логистика. – СПб.: Питер, 2022. – С. 58.

iqtisodiy o‘sishni jadallashtirish, hududlararo integratsiyani kuchaytirish, xalqaro savdo hajmini oshirish va aholi turmush sifatini yaxshilashning muhim omillaridan biri bo‘lib xizmat qiladi[20].

1.2. Innovasion iqtisodiyot sharoitida transportning rolini baholash

So‘nggi o‘n yilliklar davomida dunyo iqtisodiyotida, jumladan O‘zbekiston Respublikasida ham iqtisodiy munosabatlarning tashkiliy-huquqiy va institutsional asoslarida tub o‘zgarishlar amalga oshirildi. Ayniqsa, ma’muriy-buyruqbozlik tizimidan bozor iqtisodiyoti tamoyillariga asoslangan iqtisodiy modelga o‘tish mamlakat iqtisodiy hayotining barcha sohalarida chuqur tarkibiy islohotlarni yuzaga keltirdi. Bozor iqtisodiyotining shakllanishi natijasida ishlab chiqarish, taqsimlash, ayirboshlash va iste’mol jarayonlari yangi iqtisodiy mexanizmlar asosida rivojlana boshladi[21].

Rejali iqtisodiyot sharoitida davlat tomonidan qat’iy nazorat qilinadigan xo‘jalik yuritish tizimi amal qilgan bo‘lsa, bozor iqtisodiyotida iqtisodiy subyektlarning mustaqilligi, erkin raqobat, xususiy mulkchilik va iqtisodiy manfaatdorlik asosiy omillardan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda. Mazkur model tovar ishlab chiqarish va ayirboshlash qonunlariga tayangan holda shakllanadi hamda sotuvchi va xaridorlar o‘rtasidagi iqtisodiy munosabatlarning erkin rivojlanishini ta’minlaydi[22].

Bozor iqtisodiyoti tizimida iqtisodiy munosabatlarning asosiy mazmuni tovar va xizmatlarni ishlab chiqarish, realizatsiya qilish va iste’mol qilish jarayonida namoyon bo‘ladi. Bozor sotuvchilar va xaridorlar o‘rtasidagi tashkiliy-iqtisodiy munosabatlar tizimi sifatida amal qilib, aynan shu mexanizm orqali mahsulotlarning ijtimoiy foydaliligi aniqlanadi. Bozor orqali ishlab chiqarilgan mahsulot va xizmatlarning iste’molchilar tomonidan tan olinishi yuz beradi hamda iqtisodiy resurslarning samarali taqsimlanishi ta’minlanadi[23].

Bozor subyektlari odatda ikki yirik guruhga ajratiladi: sotuvchilar va xaridorlar. Sotuvchilar bozorga tovar va xizmatlarni taklif etuvchi xo‘jalik yurituvchi subyektlar bo‘lsa, xaridorlar ushbu mahsulot va xizmatlarga talab bildiruvchi iste’molchilar hisoblanadi. Bozor ushbu subyektlarning manfaatlarini bir-biriga bog‘laydi, muvofiqlashtiradi va

[20] Шадиева Г.М. транспорт иқтисодиёти. – Самарқанд: SamISI, 2023. – Б. 91.
[21] Samuyelson P., Nordxaus U. *Ekonomika.* – Moskva: Vilyams, 2019. – B. 64.
[22] Xeyne P. *Ekonomicheskiy obraz myshleniya.* – Moskva: Dialektika, 2020. – B. 91.
[23] Kotler F. *Osnovi marketinga.* – Sankt-Peterburg: Piter, 2021. – B. 136.

iqtisodiy muvozanatni shakllantiradi. Natijada ishlab chiqaruvchi bilan iste’molchi o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalar mustahkamlanadi[24].

Bozorning asosiy vazifasi ishlab chiqaruvchilar tomonidan yaratilgan mahsulotlar va xizmatlarni iste’molchilarga yetkazib berishdan iboratdir. Aynan bozor orqali ishlab chiqarilgan mahsulot o‘z iste’molchisini topadi, ishlab chiqarish hajmi shakllanadi va iqtisodiy resurslarning samarali taqsimlanishi amalga oshiriladi. Shu jihatdan bozor ishlab chiqarish bilan iste’mol o‘rtasidagi eng muhim iqtisodiy bog‘lovchi mexanizm hisoblanadi[25].

Bozor iqtisodiyoti tizimida turli xil bozor shakllari amal qiladi. Jumladan, tovar bozori sotuvchi va xaridorlar o‘rtasidagi tovar hamda xizmatlar ayirboshlanishi bilan bog‘liq iqtisodiy munosabatlarni ifodalaydi. Moliyaviy bozor pul mablag‘lari, investitsiyalar va kapital harakati bilan bog‘liq iqtisodiy aloqalarni qamrab oladi. Mehnat bozori esa ish beruvchilar bilan xodimlar o‘rtasidagi iqtisodiy munosabatlar tizimi sifatida shakllanadi[26].

Mazkur bozorlar tizimida transport bozori alohida o‘rin egallaydi. Tor ma’noda transport bozori xizmatlar bozorining tarkibiy qismi hisoblanadi. Biroq keng ma’noda qaralganda, iqtisodiyotdagi barcha bozorlarning samarali faoliyat yuritishi transport tizimisiz mumkin emas. Chunki ishlab chiqarilgan mahsulotlarni iste’molchiga yetkazib bermasdan turib, ularning iqtisodiy qiymatini amalga oshirish imkonsizdir[27].

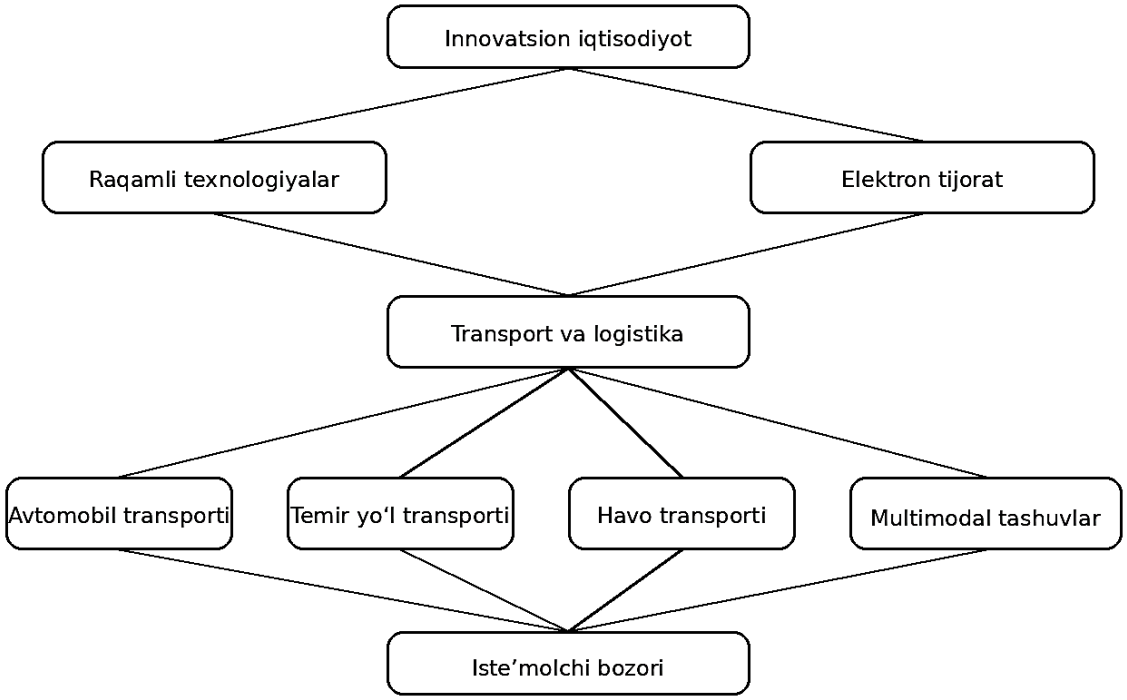
Bozor iqtisodiyoti sharoitida ishlab chiqaruvchi va iste’molchi o‘rtasidagi to‘g‘ridan-to‘g‘ri iqtisodiy aloqalarni ta’minlash transport tizimining samarali faoliyat yuritishiga bevosita bog‘liqdir. Ayniqsa, zamonaviy innovatsion iqtisodiyot sharoitida logistika tizimlari, multimodal tashuvlar, elektron tijorat va xalqaro savdo jarayonlarining kengayishi transportning iqtisodiyotdagi ahamiyatini yanada oshirmoqda[28].

Transport hech qanday yangi moddiy mahsulot yaratmaydi. Biroq u tovarlar va odamlarni makonda harakatlantirish orqali iqtisodiy va ijtimoiy ehtiyojlarni qondiradi. Shu jihatdan transport sanoat va qishloq xo‘jaligida boshlangan ishlab chiqarish jarayonining davomiyligini ta’minlaydi. Mahsulot ishlab chiqarilgan hududdan iste’mol qilinadigan

[24] Abdullayev A.A. *Iqtisodiyot nazariyasi.* – Toshkent: Iqtisodiyot, 2022. – B. 153.
[25] Samuyelson P., Nordxaus U. *Ekonomika.* – Moskva: Vilyams, 2019. – B. 158.
[26] OECD. *Market Economy and Economic Systems Report.* – Paris, 2023. – P. 27.
[27] Levikov G.A. *Ekonomika transporta.* – Moskva: Transport, 2020. – B. 49.
[28] Rodrigue J.P. *The Geography of Transport Systems.* – New York: Routledge, 2022. – P. 52.

hududgacha yetkazilgandan keyingina uning qiymati to‘liq amalga oshadi. Shu sababli transport ishlab chiqarish va iste’mol o‘rtasidagi iqtisodiy bog‘lovchi bo‘g‘in sifatida namoyon bo‘ladi[29].

Quyidagi rasmda innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport tizimining iqtisodiy jarayonlar bilan o‘zaro bog‘liqligi aks ettirilgan.



1.2-rasm. Innovatsion iqtisodiyotda transport tizimining o‘rni

Rasm ma’lumotlaridan ko‘rinib turibdiki, innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport tizimi raqamli texnologiyalar, elektron tijorat va logistika tizimlari bilan uzviy integratsiyalashgan holda rivojlanmoqda. Ayniqsa, multimodal transport tizimlari, avtomatlashtirilgan logistika markazlari va sun’iy intellekt asosidagi boshqaruv tizimlari transport xizmatlari samaradorligini sezilarli darajada oshirmoqda[30].

Bugungi kunda transport tizimida GPS monitoring, elektron hujjat aylanishi, aqlli logistika platformalari va raqamli dispetcherlik tizimlarining keng qo‘llanilishi transport xarajatlarini kamaytirish hamda yuklarni yetkazib berish muddatlarini qisqartirish imkonini bermoqda. Ayniqsa, “aqlli transport tizimlari” (Intelligent Transport Systems – ITS) zamonaviy logistika jarayonlarining eng muhim elementlaridan biri sifatida shakllanmoqda[31].

[29] Gadjinskiy A.M. *Logistika.* – Moskva: Dashkov i K, 2021. – B. 59.
[30] OECD. *Digital Transformation of Transport Systems.* – Paris, 2024. – P. 41.
[31] OECD. *Smart Transport Infrastructure Outlook.* – Paris, 2024. – P. 37.

O‘zbekiston Respublikasida ham transport-logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilishga alohida e’tibor qaratilmoqda. Xususan, xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish, avtomobil va temir yo‘l infratuzilmasini rekonstruksiya qilish, logistika markazlarini tashkil etish hamda raqamli transport tizimlarini joriy etish bo‘yicha keng ko‘lamli loyihalar amalga oshirilmoqda. Bu esa mamlakatning xalqaro tranzit salohiyatini oshirishga xizmat qilmoqda[32].

2025-yil yakunlariga ko‘ra, O‘zbekiston Respublikasida barcha transport turlari orqali 1 601,0 mln tonna yuk tashilgan bo‘lib, ushbu ko‘rsatkich 2024-yilga nisbatan 4,3 foizga oshgan. Transport yuk aylanmasi esa 84 021,1 mln tonna-kilometrni tashkil etgan. Bu mamlakat iqtisodiyotida transport xizmatlariga bo‘lgan talabning barqaror ravishda ortib borayotganligini ko‘rsatadi[33].Ayniqsa, avtomobil transportining ulushi yuqori bo‘lib, umumiy yuk tashish hajmining 89,6 foizi ushbu transport turiga to‘g‘ri kelgan. Temir yo‘l transporti ulushi 6,7 foizni tashkil etgan bo‘lsa, quvur transporti 3,7 foiz va havo transporti 0,01 foiz ulushni egallagan. Mazkur holat ichki iqtisodiy aloqalarda avtomobil transportining ustuvor ahamiyatga ega ekanligini ko‘rsatadi[34].

Innovatsion iqtisodiyot sharoitida ekologik xavfsizlik masalalari ham transport tizimining rivojlanishiga kuchli ta’sir ko‘rsatmoqda. Yashil logistika konsepsiyasi asosida energiya tejamkor transport vositalari, elektromobillar, ekologik toza yoqilg‘ilar va karbon chiqindilarini kamaytirishga qaratilgan texnologiyalar keng joriy etilmoqda. Natijada transport tizimining ekologik barqarorligini ta’minlashga bo‘lgan e’tibor ortib bormoqda[35].

Quyidagi jadvalda transport tizimining innovatsion iqtisodiyotdagi asosiy funksiyalari va ularning iqtisodiy samaradorlikka ta’siri keltirilgan.

Quyidagi jadval ma’lumotlari shuni ko‘rsatadiki, transport tizimi innovatsion iqtisodiyotning barcha asosiy elementlari bilan chambarchas bog‘liqdir. Ayniqsa, raqamli logistika, multimodal tashuvlar va elektron monitoring tizimlari iqtisodiy samaradorlikni oshirishda muhim rol o‘ynamoqda. Transport infratuzilmasining rivojlanganlik darajasi mamlakatning raqobatbardoshligi va investitsion jozibadorligini belgilovchi asosiy omillardan biri hisoblanadi[36].

[32] O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi ma’lumotlari. – Toshkent, 2025.
[33]O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari. – Toshkent, 2025.
[34] O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari. – Toshkent, 2025.
[35] UNCTAD. *Green Logistics and Sustainable Transport Report.* – Geneva, 2024. – P. 44.
[36] World Economic Forum. *Global Competitiveness Report.* – Geneva, 2024. – P. 102.

1.1-jadval.

Innovatsion iqtisodiyotda transport tizimining asosiy funksiyalari

Transport funksiyasi	Iqtisodiy ahamiyati	Innovatsion natija
Yuk tashish	Tovar ayirboshlashni ta’minlaydi	Logistika tezlashadi
Yo‘lovchi tashish	Mehnat resurslari harakatchanligini oshiradi	Urbanizatsiya rivojlanadi
Multimodal logistika	Xarajatlarni kamaytiradi	Yetkazib berish samaradorligi oshadi
Raqamli monitoring	Nazoratni kuchaytiradi	Shaffoflik oshadi
Elektron logistika	Onlayn boshqaruvni ta’minlaydi	Vaqt tejaladi
Xalqaro tranzit	Eksport-import hajmini oshiradi	Integratsiya kuchayadi

Transportning innovatsion rivojlanishi nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy-demografik jarayonlarga ham sezilarli ta’sir ko‘rsatadi. Transport tizimi hududlararo migratsiyani rivojlantiradi, madaniyatlararo aloqalarni mustahkamlaydi, xalqaro integratsiyani kuchaytiradi va aholi harakatchanligini oshiradi. Zamonaviy transport infratuzilmasining rivojlanishi hududlar o‘rtasidagi iqtisodiy tafovutlarni qisqartirish hamda iqtisodiy resurslardan samarali foydalanish imkonini beradi[37].

Shuningdek, zamonaviy transport tizimining rivojlanishi uzoq masofalarga mahsulotlarni tezkor va muntazam yetkazib berish imkonini yaratmoqda. Natijada ommaviy ishlab chiqarish samaradorligi oshib, xalqaro savdo hajmi kengaymoqda hamda ijtimoiy mehnat taqsimoti chuqurlashmoqda. Ayniqsa, xalqaro logistika koridorlarining rivojlanishi davlatlarning global iqtisodiyotdagi raqobatbardoshligini kuchaytirmoqda[38].

Bugungi kunda “Xitoy – Markaziy Osiyo – Yevropa” transport koridorlari, “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusi va multimodal logistika markazlari xalqaro iqtisodiy integratsiyaning muhim tarkibiy qismiga aylanmoqda. O‘zbekistonning geostrategik joylashuvi esa mamlakatning

[37] UNDP. *Human Development Report.* – New York, 2024. – P. 91.
[38] WTO. *Global Trade and Transport Report.* – Geneva, 2024. – P. 22.

tranzit-logistika salohiyatini oshirish uchun katta imkoniyat yaratmoqda[39].

Shunday qilib, innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport iqtisodiy o‘sish, logistika samaradorligi, xalqaro integratsiya, hududiy rivojlanish va aholi farovonligini ta’minlovchi strategik tarmoqlardan biri hisoblanadi. Shu sababli transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, raqamli logistika tizimlarini joriy etish, multimodal tashuvlarni rivojlantirish va ekologik barqaror transport tizimlarini shakllantirish zamonaviy iqtisodiy siyosatning ustuvor yo‘nalishlaridan biri bo‘lib qolmoqda[40].

1.3. Transport mahsulotlari va uning xususiyatlari

Transport mahsulotlari iqtisodiyotning o‘ziga xos mahsulot turlaridan biri hisoblanadi. Transport mahsuloti deganda odamlar, yuklar va turli moddiy boyliklarning vaqt va makonda fizik hamda kimyoviy xususiyatlarini o‘zgartirmagan holda bir hududdan boshqa hududga ko‘chirilishi tushuniladi. Shu sababli transport mahsuloti moddiy ishlab chiqarishning yakuniy natijasi emas, balki ishlab chiqarish va iste’mol o‘rtasidagi iqtisodiy bog‘lovchi xizmat sifatida namoyon bo‘ladi[41].

Transport mahsulotining asosiy iqtisodiy mazmuni yuklar va yo‘lovchilarni makonda harakatlantirish orqali iqtisodiy va ijtimoiy ehtiyojlarni qondirishdan iboratdir. Transport tizimi ishlab chiqarilgan mahsulotlarni iste’molchilarga yetkazib berish, mehnat resurslarining harakatchanligini ta’minlash, hududlararo iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va logistika tizimining uzluksiz ishlashiga xizmat qiladi. Shu sababli transport mahsuloti zamonaviy iqtisodiyotda infratuzilmaviy xizmat sifatida strategik ahamiyat kasb etadi[42].

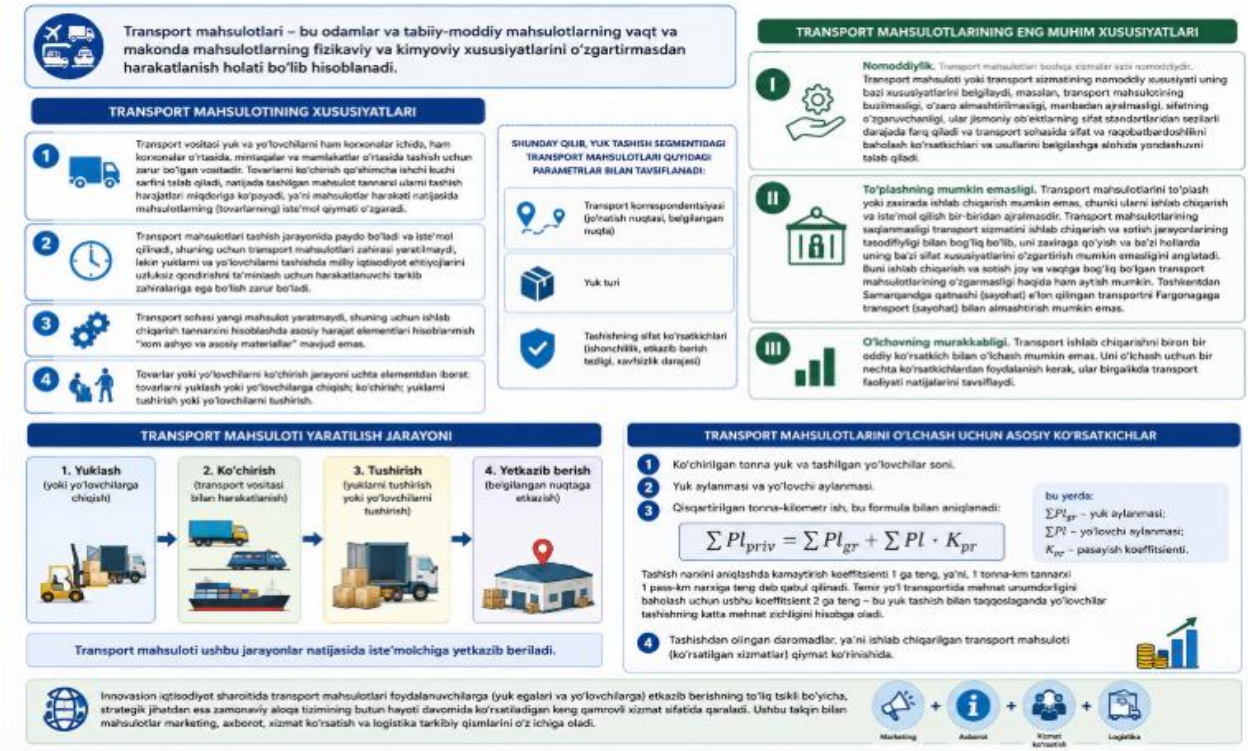
Innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport mahsulotining iqtisodiy mazmuni yanada kengaymoqda. Endilikda transport mahsuloti faqat yuk yoki yo‘lovchini tashish bilan cheklanib qolmay, balki logistika, axborot almashinuvi, elektron monitoring, marketing va servis xizmatlarini ham o‘z ichiga oluvchi kompleks xizmatlar tizimi sifatida shakllanmoqda. Ayniqsa, raqamli logistika platformalari va aqlli transport tizimlarining

[39] Asian Development Bank. *Central Asia Transport Corridors Report.* – Manila, 2024. – P. 57.
[40] O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining transport va logistika tizimini rivojlantirishga oid qarorlari to‘plami. – Toshkent, 2024.
[41] Levikov G.A. *Ekonomika transporta.* – Moskva: Transport, 2020. – B. 71.
[42] Rodrigue J.P. *The Geography of Transport Systems.* – New York: Routledge, 2022. – P. 67.

rivojlanishi transport mahsulotlarining sifat jihatdan yangi bosqichga ko‘tarilishiga olib kelmoqda[43].

Transport mahsulotlarining eng muhim xususiyatlaridan biri shundaki, ular iqtisodiyotning barcha tarmoqlari faoliyati uchun zarur bo‘lgan infratuzilmaviy xizmatni ta’minlaydi. Transport vositalari yuk va yo‘lovchilarni korxona ichida, korxonalar o‘rtasida, hududlar, mintaqalar hamda davlatlar o‘rtasida tashish uchun zarur hisoblanadi. Tovarlarni harakatlantirish qo‘shimcha mehnat sarfini talab qiladi va natijada mahsulot tannarxi transport xarajatlari miqdoriga oshadi. Shu sababli mahsulotlarni tashish jarayonida ularning iste’mol qiymati hududiy jihatdan o‘zgaradi va yangi iqtisodiy qiymat shakllanadi[44].

Quyidagi rasmda transport mahsulotlarining iqtisodiy mazmuni va tarkibiy elementlari aks ettirilgan.



1.3-rasm. Transport mahsulotining shakllanish jarayoni

Rasm ma’lumotlaridan ko‘rinib turibdiki, transport mahsuloti ishlab chiqarish va iste’mol o‘rtasidagi iqtisodiy zanjirning ajralmas qismi hisoblanadi. Transport xizmatlari mahsulotlarni ishlab chiqarish hududidan iste’mol qilinadigan hududgacha yetkazib berish orqali iqtisodiy jarayonlarning uzluksizligini ta’minlaydi. Ayniqsa, logistika

[43] OECD. *Digital Transformation of Transport Systems.* – Paris, 2024. – P. 45.
[44] Marks K. *Kapital.* – Moskva: Eksmo, 2020. – B. 433.

tizimlari va transport infratuzilmasining rivojlanganligi mahsulotlarning tezkor va xavfsiz yetkazib berilishida muhim rol o‘ynaydi.[45]

Transport mahsulotining yana bir muhim xususiyati shundan iboratki, u tashish jarayonining o‘zida yaratiladi va iste’mol qilinadi. Shu sababli transport mahsulotlarini oldindan ishlab chiqarib omborga joylashtirish yoki zaxira shaklida saqlash mumkin emas. Masalan, foydalanilmagan transport reysi yoki bo‘sh o‘rin iqtisodiy jihatdan yo‘qotilgan imkoniyat hisoblanadi. Shu bilan birga, milliy iqtisodiyot ehtiyojlarini uzluksiz qondirish uchun transport vositalari va harakatlanuvchi tarkib zaxiralari mavjud bo‘lishi zarur[46].

Transport sohasining o‘ziga xos jihatlaridan biri shundaki, mazkur tarmoq yangi moddiy mahsulot yaratmaydi. Shu sababli transport xizmatlari tannarxini hisoblashda ishlab chiqarish sanoatidagi kabi “xomashyo va asosiy materiallar” xarajatlari asosiy o‘rin egallamaydi. Transport xarajatlari tarkibida yoqilg‘i-energetika resurslari, amortizatsiya, mehnat haqi, texnik xizmat ko‘rsatish va logistika xarajatlari ustunlik qiladi[47].

Tovarlar yoki yo‘lovchilarni tashish jarayoni odatda uch asosiy bosqichdan iborat bo‘ladi:

1. Yuklarni yuklash yoki yo‘lovchilarni chiqarish;
2. Tashish jarayonini amalga oshirish;
3. Yuklarni tushirish yoki yo‘lovchilarni tushirish.

Mazkur bosqichlarning har biri transport mahsulotining yakuniy sifatiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Ayniqsa, yuklarni yuklash va tushirish jarayonlarining samarali tashkil etilishi logistika xarajatlarini kamaytirish va transport xizmatlari samaradorligini oshirishda muhim rol o‘ynaydi.[48]

Yuk tashish segmentida transport mahsulotlari bir qator iqtisodiy va texnik parametrlar bilan tavsiflanadi. Jumladan:

- transport korrespondensiyasi;
- jo‘natish va belgilangan manzil;
- yuk turi;
- tashish hajmi;
- yetkazib berish tezligi;
- ishonchlilik darajasi;
- xavfsizlik ko‘rsatkichlari;
- logistika sifati;

[45] Gadjinskiy A.M. *Logistika.* – Moskva: Dashkov i K, 2021. – B. 73.
[46] Vinokurov E.Yu. *Transportnaya logistika.* – Sankt-Peterburg: Piter, 2022. – B. 81.
[47] Levikov G.A. *Ekonomika transporta.* – Moskva: Transport, 2020. – B. 84.
[48] OECD. *Logistics Performance and Freight Systems Report.* – Paris, 2024. – P. 39.

- transport xarajatlari darajasi.

Mazkur ko‘rsatkichlar transport xizmatlarining raqobatbardoshligini aniqlashda asosiy mezonlardan biri hisoblanadi[49].

Transport mahsulotlarining eng muhim xususiyatlaridan biri ularning nomoddiy xarakterga ega ekanligidir. Transport mahsuloti boshqa xizmatlar kabi moddiy shaklga ega emas. Shu sababli transport xizmatlarini ishlab chiqarish va iste’mol qilish jarayonlari bir-biridan ajralmaydi. Transport mahsulotining nomoddiyligi uning buzilmasligi, o‘zaro almashtirib bo‘lmasligi va sifatining o‘zgaruvchanligi kabi xususiyatlarni yuzaga keltiradi[50].

Masalan, Toshkent–Samarqand yo‘nalishidagi transport xizmatini boshqa yo‘nalish bilan almashtirish mumkin emas. Har bir transport mahsuloti ma’lum vaqt, hudud va yo‘nalish bilan chambarchas bog‘liq bo‘ladi. Shu sababli transport xizmatlari sifatini baholashda an’anaviy moddiy mahsulotlar uchun qo‘llaniladigan mezonlardan farqli ravishda alohida yondashuv talab qilinadi.[51]

Transport mahsulotining yana bir muhim xususiyati uning zaxirada saqlab bo‘lmasligidir. Transport xizmatlari ishlab chiqarilgan zahoti iste’mol qilinadi. Masalan, foydalanilmagan aviareys yoki bo‘sh yuk mashinasi keyinchalik qayta sotilishi yoki zaxirada saqlanishi mumkin emas. Shu sababli transport korxonalari transport vositalaridan maksimal darajada samarali foydalanishga intiladi[52].

Transport mahsulotlarini o‘lchash ham murakkab iqtisodiy jarayon hisoblanadi. Chunki transport faoliyatini oddiy bitta ko‘rsatkich bilan baholash mumkin emas. Shu sababli transport mahsulotlarini o‘lchash uchun bir nechta iqtisodiy ko‘rsatkichlardan foydalaniladi[53].

Transport mahsulotlarini o‘lchashning asosiy ko‘rsatkichlari quyidagilardan iborat:

1. Tashilgan yuk hajmi va yo‘lovchilar soni;
2. Yuk aylanmasi va yo‘lovchi aylanmasi;
3. Qisqartirilgan tonna-kilometr ko‘rsatkichlari;
4. Transport xizmatlaridan olingan daromadlar.

Quyidagi formula qisqartirilgan tonna-kilometr ishini aniqlashda qo‘llaniladi

[49] World Bank. *Global Logistics Development Report.* – Washington DC, 2024. – P. 54.
[50] Kotler F. *Marketing Management.* – London: Pearson, 2021. – P. 214.
[51] Rodrigue J.P. *The Geography of Transport Systems.* – New York: Routledge, 2022. – P. 93.
[52] OECD. *Transport Efficiency Outlook.* – Paris, 2024. – P. 28.
[53] Abdullayev A.A. *Transport iqtisodiyoti.* – Toshkent: Iqtisodiyot, 2023. – B. 118.

$$\sum Pl_{прив} = \sum Pl_{гр} + \sum Пl \cdot K_{пр}$$

Bu yerda:

- ∑Plgr – yuk aylanmasi;
- ∑Pl – yo‘lovchi aylanmasi;
- Kpr – pasaytirish koeffitsienti.

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligini baholashda mazkur koeffitsient odatda 2 ga teng deb olinadi. Bu esa yo‘lovchi tashishning yuk tashishga nisbatan yuqori mehnat sig‘imiga ega ekanligini ifodalaydi[54].

Quyidagi jadvalda transport mahsulotlarining asosiy xususiyatlari keltirilgan.

1.2-jadval.

Transport mahsulotlarining asosiy xususiyatlari

Xususiyat	Mazmuni	Iqtisodiy ahamiyati
Nomoddiylik	Moddiy shaklga ega emas	Xizmat sifati muhim ahamiyat kasb etadi
Saqlanmaslik	Zaxirada saqlab bo‘lmaydi	Transport vositalaridan samarali foydalanish talab qilinadi
Uzluksizlik	Ishlab chiqarish va iste’mol bir vaqtda amalga oshadi	Logistika jarayonlari tezlashadi
Hududiy bog‘liqlik	Muayyan yo‘nalish bilan bog‘liq	Transport koridorlari rivojlanadi
Komplekslik	Logistika va servis xizmatlarini qamrab oladi	Integratsiyalashgan xizmatlar rivojlanadi

Jadval ma’lumotlari shuni ko‘rsatadiki, transport mahsulotlari boshqa moddiy mahsulotlardan tubdan farq qiladi. Ayniqsa, transport xizmatlarining nomoddiyligi va saqlab bo‘lmasligi transport korxonalaridan yuqori darajadagi logistika samaradorligi va boshqaruv tizimini talab qiladi[55].

Innovatsion iqtisodiyot sharoitida transport mahsulotlari foydalanuvchilarga yetkazib berishning to‘liq sikli bo‘yicha ko‘rsatiladigan kompleks xizmat sifatida qaralmoqda. Endilikda transport mahsulotlari tarkibiga logistika, marketing, servis, elektron monitoring, axborot texnologiyalari va raqamli boshqaruv tizimlari ham kirib bormoqda. Shu sababli zamonaviy transport mahsulotlari iqtisodiyotning eng innovatsion xizmat turlaridan biri sifatida shakllanmoqda.[56]

[54] Vinokurov E.Yu. *Transportnaya logistika.* – Sankt-Peterburg: Piter, 2022. – B. 95.
[55] World Economic Forum. *Global Competitiveness Report.* – Geneva, 2024. – P. 119.
[56] OECD. *Innovation in Transport and Logistics Systems.* – Paris, 2024. – P. 46.

1.4. Har xil transport turlarining funktsional xususiyatlari

Transport (lot. transporto — tashiyman) — ijtimoiy moddiy ishlab chiqarish tarmog‘i. yuklarni va yo‘lovchilarni bir joydan ikkinchi joyga eltishni, mamlakat viloyat va tumanlari, korxonalari, xalq xo‘jalik tarmoqlari o‘rtasida, shuningdek, mamlakat ichida ayirboshlash va aloqani ta’minlaydi[57].

Quyidagi transportlar mavjud: yer usti transporti (temir yo‘l, avtomobil, quvur yo‘llari), suv transporti (dengiz va daryo), havo transporti (aviatsiya). Vazifasiga ko‘ra ichki ishlab chiqarish. (sanoat) transportiga va umumiy foydalaniladigan transportga bo‘linadi. Bu transport turlari bilan bir qatorda shaxsiy foydalaniladigan avtotransportlarxam mavjud. Vazifasi va xususiyatiga ko‘ra, temir yo‘lovchilar va yuk tashuvchi transportga bo‘linadi. Ichki ishlab chiqarish. transporti bevosita moddiy ne’matlar ishlab chiqarish jarayoniga xizmat qiladi va korxona ishlab chiqarish vositalarining tarkibiy qismi hisoblanadi. Umumiy foydalaniladigan transport (yer usti, suv va havo) ijtimoiy ishlab chiqarish.da muhim sohani tashkil etadi. Umumiy foydalaniladigan Transportning moddiy ishlab chiqarish tarmog‘i sifatida paydo bo‘lishi sanoat to‘ntarishi bilan bog‘liq.

Mamlakatlar o‘rtasida tashqi savdoning o‘sishi dengiz kemachiligining rivojlanishiga turtki berdi. Avtotransport 19-asrning oxirida paydo bo‘ldi, 20-asrning 20-yillarida qisqa masofaga yuk va yo‘lovchilar tashishni amalga oshirib, temir yo‘l va daryo Transport bilan raqobat qila boshladi. Fuqaro havo transporti 20-asrning 1-choragida vujudga keldi.

20-21-asrlarda jahon transporti tizimi juda yuksaldi. Rivojlangan mamlakatlarda transport tizimlarining barcha transport turlari (AQSH, Kanada) yoki ayrim transport turlari (G‘arbiy Yevropa mamlakatlari, Yaponiya)ning yuksak darajada rivojlanganligi bilan tavsiflanadi.

20-asr boshlariga qadar O‘zbekistonda yuk va yo‘lovchilar, asosan, temir yo‘l, otulov transportlarida, tuya, xachir va boshqa yuk tashuvchi hayvonlarda tashilgan. 20-asrning 20-yillaridan avtomobil va xavo transporti, yirik sanoat korxonalari qurilishi bilan sanoat transporti vujudga keldi. 80-yillar oxiriga kelib respublika transportining moddiytexnika bazasi birmuncha yaxshilandi. Sanoat va qishloq xo‘jaligi.da ishlab chiqarish.ning o‘sishi, keng miqyosdagi kapital

[57] https://uz.wikipedia.org/wiki/Transport

qurilishi va transport moddiytexnika bazasining yuksalishi bilan yuk va yo‘lovchilar tashish hajmlari ham orta bordi.

Respublika mustakillikka erishganidan keyin transportning xalq xo‘jaligiga va ahrliga xizmat ko‘rsatishini tubdan yaxshilash va transportni boshqarish tizimini takomillashtirish maqsadlarida "O‘zbekiston havo yo‘llari" milliy aviakompaniyasi (1992-yil 28-yanvar), "O‘zbekiston avtomobil transporti" davlataksiyadorlik korporatsiyasi (1993-yil 8-yanvar), "O‘zbekiston temir yo‘llari" davlataksiyadorlik kompaniyasi (1994-yil 7-noyabr) va boshqa idoralar tashkil etildi. Mamlakatda transport korxonalari davlat ishtirokidagi aksiyadorlik, ochiq turdagi aksiyadorlik, mas’uliyati cheklangan jamiyatlarga, jamoa korxonalariga aylantirildi. Respublikada avtotransport vositalarining bir qismi (avtobuslar, yuk va yengil mashinalar) jamoa xo‘jaliklari, fuqarolarning mulkiga aylandi.

O‘zbekiston Respublikasida umumiy foydalaniladigan yuk va yo‘lovchilar tashuvchi transportning barcha turi —temir yo‘l, avtomobil, aviatsiya, shahar elektr transporti (tramvay,, trolleybus, metropoliten), daryo transporti, quvur yo‘llari transporti, shuningdek, umumiy foydalanilmaydigan (sanoat) transporti turlari — temir yo‘l, avtomobil, tasmali. transport, osma arqon transporti rivoj topgan (yana quyidagilar Avtomobil transporti, Daryo transporti, Dengiz transporti, Havo transporti, Temir yo‘l transporti, Shahar transporti). Respublikaning transport tizimi temir yo‘l, avtomobil yo‘llari, zamonaviy uskunalar bilan jihozlangan temir yo‘l vokzallari, styalari, bekatlari, yuk omborlari, pristanlar, g‘avo flotining yirik aerovokzallari va boshqa infratuzilma bo‘linmalarini qamraydigan xalq xo‘jaligi kompleksini tashkil etadi.

Vazirlar Mahkamasi tomonidan “Transport vositalarini majburiy texnik ko‘rikdan o‘tkazish tartibini takomillashtirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi qaror qabul qilindi. Qarorga muvofiq, 2021-yil 1-sentabrdan barcha transportlarga texnik ko‘rikdan o‘tgani to‘g‘risidagi talonlarni berish amaliyoti bekor qilinadi (xorijiy davlatlarga chiqadigan transportlar bundan mustasno). Shuningdek, qaror bilan transport vositalarini majburiy texnik ko‘rikdan o‘tkazish tartibi to‘g‘risidagi nizom ham tasdiqlandi[58].

Har xil turdagi transportning tashkilotlari, nazorat qiluvchi organlari va boshqa xo‘jalik yurituvchi sub’ektlari yo‘lovchilar va yuklarni tashish bo‘yicha bajariladigan funktsiyalarning xilma-xilligi, ushbu

[58]https://bugun.uz/2021/03/10/ozbekistonda-1-centyabrdan-yangi-transport-vositalari-tehnik-korikdan-otkazilmajdi/

tashishlarning hajmi va shartlari bilan tavsiflanadi, bu esa boshqaruvni tashkil etish va boshqaruv qarorlarini tanlashga ta’sir qiladi.

Ba’zi korxonalar faqat yo‘lovchilarni tashishga ixtisoslashgan, boshqalari faqat yuklarni tashishga ixtisoslashgan; yo‘lovchi va yuk tashishni amalga oshiradigan aralash turdagi korxonalar mavjud. Funktsiyalarning ixtisoslashuvidan qat’i nazar, korxonalar turli xil texnik va iqtisodiy xususiyatlarga ega, bu ularning ishlab chiqarish va iqtisodiy faoliyatini tashkil etishga, transport bozorlarida iqtisodiy samaradorlik va raqobatbardoshlikka ta’sir qiladi.

Temir yo‘l transporti.[59] - yuk va yo‘lovchilarni lokomotiv va motorvagonlar vositasida temir yo‘l bo‘ylab tashiydigan transport turi. Uning paydo bo‘lishi yirik sanoat taraqqiyoti, ayniqsa, tog‘kon va metallurgiya sanoati taraqqiyoti bilan bog‘liq. 18-asr oxiri va 19-asr boshlarida kapitalizmning rivojlanishi yuk aylanmasi tuzilmasini tubdan o‘zgartirdi, temir rudasi, ko‘mir, qurilish materiallari va shu kabini ommaviy tashishga ehtiyoj o‘sdi.

1825-yil jahonda birinchi umumiy foydalanishdagi Stokton — Darlington temir yo‘l (21 km, Angliya) J.Stefenson tomonidan qurilgan.

30-yillarda Avstriya, Germaniya, Belgiya, Fransiya, Rossiyada xam temir yo‘l kurildi. 1850—70 yillarda Osiyo, Afrika, Janubiy Amerika va Avstraliyada xam qurila boshladi. 20-asr boshlarida jahonda temir yo‘l tarmog‘i 1 mln. km dan oshdi. 19-asr oxiri — 20-asr boshlarida temir yo‘l tarmoklarini tez rivojlantirgan sabablardan biri, uning katta harbiystrategik ahamiyatga egaligi bo‘lib, Transport yo‘lit. xo‘jalik, iktisodiy va strategik vazifalarga xizmat qilish bilan bir qatorda mamlakatlararo, hududlararo madaniy aloqalarni rivojlantirish, ijtimoiy masalalar, xalkaro turizm sohasida xam ishtirok etadi, mamlakatning ilmiytexnik taraqqiyotiga xam salmokli hissa ko‘shadi. Temir yo‘l transportining afzalliklaridan biri — boshqa transportga nisbatan yuk tashish kiymatining arzonligi, yilning har qanday faslida va bir yo‘la katta hajmdagi yuklarni tashish imkoniyatiga egaligidir.

O‘zbekistonda dastlabki temir yo‘l 1886—88 yillarda Zakaspiy temir yo‘lining Forob styasidan Samarqandgacha yotqizilgan (podsho Rossiyasi tomonidan imperiyaning jan. chegaralarini mustahkamlashga qaratilgan va harbiy strategik maqsadlardagi Zakaspiy harbiy temir yo‘l nomi bilan 1880-yil noyabrdan 1886-yil dekabrgacha qurib bitkazilgan Krasnovodsk — Chorjo‘y temir yo‘lning davomi). 1888-yil may oyida

[59] https://uz.wikipedia.org/wiki/Temir_yo%CA%BBl_transporti

Amudaryo orkali 2,7 km uzunlikdagi yog‘och ko‘prik kurib bitkazilishi bilan temir yo‘lda Samarqandgacha poyezdlar qatnovi boshlandi.

Keyinchalik bu yo‘l 1895—1897-yillarda Ursatyevskaya (Xovos) styasidan Qo‘qongacha davom ettirildi. 1899-yil temir yo‘l Toshkentga yetkazildi (qarang Samarqand — Andijon temir puli). 1890-yil kuzida 1874-yilda Rossiya imperiyasining maxsus temir yo‘l komissiyasi qurish zarur deb topgan Toshkent— Orenburg temir yo‘l qurilishi boshlandi. 1906-yil yanvarda Toshkent — Orenburg temir yo‘l (Toshkent temir yo‘li) ishga tushirildi. 1907-yil Kogon—Buxoro, 1913—16 yillarda Farg‘ona halqa temir yo‘lning Qo‘qon—Namangan—Andijon qismi, 1913—15 yillarda Kogon—Amudaryo styasi va Qarshi—Kitob shoxobchalari kurildi. 1917-yilga qadar hozirgi O‘zbekiston hududida jami temir yo‘l uzunligi 1,1 ming km edi.

20-asrning 20y.laridan boshlab fuqarolar urushi yillarida vayron bo‘lgan temir yo‘l harakat tarkibi va yo‘l xo‘jaligini tiklash uchun zarur choralar kurildi. Shahar va portlarni birlashtiruvchi yangi temir yo‘l liniyalari kurilishiga ham e’tibor berildi. Farg‘ona (Iskobil) — Quvasoy (1922), Qarshi— Kitob (1924), Amudaryo (Samsonovo) — Termiz (1925), Asaka —Shahrixon (1931) va boshqa temir yo‘l liniyalari qurilib foydalanishga topshirildi. 1929—31 yillarda qurilgan uzunligi 1452 km bo‘lgan Turkiston—Sibir temir yo‘li (Turksib) O‘zbekiston temir yo‘l bilan ulandi.

30-yillarda O‘zbekiston temir yo‘lda EU seriyadagi yangi parovozlar ishlay boshladi, yirik styalarda vagonlar saralashda qulay bo‘lgan maxsus moslamalar, nim do‘nglik (gorka)lar, konteyner maydonlari kurildi, katta, masofalarda temir yo‘l liniyalari rekonstruksiya qilindi, poyezdlarning harakat tezligi oshirildi, yuk va yo‘lovchilar tashish ko‘paydi.

1941—1945 yillardagi urush davrida Temir yo‘l t.da front uchun zarur yuklar tashildi. Urushdan keyingi yillarda transportning bu soxasida tub o‘zgarishlar qilindi. Lokomotivlar kuvvati oshirildi, poyezdlar tig‘iz qatnaydigan joylarda ikkinchi yo‘llar qurildi. Parovozlar o‘rniga elektrovoz va teplovozlar ko‘llanildi. Styalarning texnika bilan jihozlanishi yaxshilandi. Bu davrda magistral yo‘llardan sanoat shaharlariga (Toshkent—Angren, Toshkent— Chirchiq) shoxobcha yo‘llar kurildi. 1963-yili Krasnovodsk—Boku parom yo‘lining ishga tushirilishi bilan Toshkent—Krasnovodsk liniyasi Ozarbayjon temir yo‘l bilan muntazam boglandi. 1964-yil O‘zbekiston, Turkmaniston, Tojikiston temir yo‘llari boshqaruvi Toshkentda bo‘lgan yagona O‘rta Osiyo temir yo‘lga birlashtirildi. 1971-yilda Qozog‘iston orqali

Rossiyaga chiqadigan Qo‘ng‘irot—Beynov temir yo‘l kurildi. 1982-yil Termiz shahri yaqinida Amudaryo orqali Afg‘onistonga o‘tadigan temir yo‘l va avtomobil yo‘li ko‘prigi foydalanishga topshirildi. Aksariyat viloyat markazlarida yangi temir yo‘l vokzallari kurildi.

1994-yil noyabrda O‘rta Osiyo temir yo‘lning O‘zbekiston Respublikasida joylashgan temir yo‘l korxonalari va bo‘limlari, loyihakonstruktorlik va boshqa tashkilotlari, muassasalari negizida “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tashkil etildi. Respublika temir yo‘l transportini rivojlantirish istiqbollari Iktisodiy hamkorlik tashkiloti mamlakatlarining Kvetta rejasida belgilangan vazifalar qatoridan o‘rin olgan.

21-asr boshida O‘zbekiston Transport yo‘li tarkibida ijtimoiy sohalar va ishlab chiqarishga yo‘naltirilgan korxona muassasa va tashkilotlardan iborat bo‘lgan yagona texnologik ishlab chiqarish majmuiga aylandi.

Kompaniyaning temir yo‘ldan foydalanishga masʼul bo‘lgan Toshkent, Farg‘ona, Qo‘qon, Buxoro, Qo‘ng‘irot, Qarshi— Termiz mintaqaviy temir yo‘l uzellari faoliyat ko‘rsatadi (2004).

Yuk tashishda teplovozlar (respublika temir yo‘lda parovoz 1974-yilgacha ishlatildi), yo‘lovchilar tashishda teplovoz va elektrovozlar xizmat ko‘rsatadi. Transport yo‘lini elektrlashtirish dastlab 1970-yil Toshkent—Yangiyo‘l uchastkasida boshlangan. Keyinchalik Xo‘jakent—Sirdaryo liniyasi (148 km)da elektr poyezdlari katnovi yo‘lga qo‘yiddi. 1985-yildan temir yo‘lni o‘zgaruvchan tokda elektrlashtirishga o‘tildi. 1993-yilda Transport yo‘lining Xovos—Bekobod va Xovos—Jizzax liniyalari elektrlashtirildi. 2003-yildan Toshkent—Samarqand yo‘nalishida “Registon” elektropoyezdi qatnovi yo‘lga qo‘yildi.

Mustaqillik yillarida O‘zbekistonning yagona temir yo‘l tarmog‘ini vujudga keltirish bo‘yicha uz. 700 km ga yaqin Navoiy — Uchquduq — Nukus temir yo‘li qurib bitkazildi, 223 km li Toshguzar — Boysun — Qumqo‘rg‘on temir yo‘li qurilishi boshlab yuborildi. Bu yo‘llar xududlarni ijtimoiy iqtisodiy rivojlantirishda katta ahamiyatga ega.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” kompaniyasi tasarrufida asosiy temir yo‘lning foydalanish uzunligi 3992 km. Bundan tashqari, 1992,7 km stya yo‘llari va 362,4 km respublika korxonalari shoxobcha yo‘llaridan foydalaniladi. Elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyalari uzunligi 620 km (2004-yil 1 yanvar).

2003-yilda umumiy foydalaniladigan Transport yo‘li tarkibida asosiy qismi toshko‘mir, neft yuklari, qurilish yuklari, sement, kimyoviy va mineral o‘g‘itlar, don mahsulotlari va boshqalardan iborat bo‘lgan 45,1

mln. t yuk tashildi, yuk aylanmasi 19,1 mlrd.t. km ni tashkil etdi (2000-yilda tegishlicha 42,4; 15,4). Mamlakat ichida tashilgan jami yuklarning 9,7%, uzoq xorij mamlakatlariga jo‘natilgan yuklarning 40,7% Transport yo‘li tarkibi hissasiga to‘g‘ri keldi. Temir yo‘l transportida jo‘natilgan yo‘lovchilar esa 15,3 mln. kishidan, yo‘lovchi aylanmasi — 2,065 mlrd. yo‘lovchi. km dan iborat bo‘ldi (2000-yilda tegishlicha 14,5; 2,2).

“O‘zbekiston temir yo‘llari” kompaniyasining lokomativ parki yangi tipdagi teplovozlar, elektrovozlar, elektropoyezd (seksiyalar)laridan tashkil topgan. “O‘ztemiryo‘lmashta’mirlash” unitar korxonasi — Toshkent teplovoz ta’mirlash zdida yirik magistral teplovozlar ta’mirlanadi, harakatlanuvchi tarkib uchun ehtiyot qismlar ishlab chiqariladi. “O‘zvagonta’mir” aksiyadorlik jamiyatida barcha turdagi yuk tashish vagonlari ta’mirlanadi. 2001-yilda yo‘lovchi tashish vagonlarini ta’mirlaydigan “Toshkent yo‘lovchi vagonlarini ta’mirlash zdi” aksiyadorlik jamiyati tashkil qilindi. 1998-yildan kompaniya tarkibida asosiy faoliyati shahar atrofi, shaharlararo — mahalliy va xalqaro yo‘nalishlarda yo‘lovchi, pochta, qo‘l yuki tashishga ixtisoslashgan va bir kunda 10 mingdan ortiq fuqarolarga xizmat ko‘rsatadigan “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” aksiyadorlik jamiyati faoliyat ko‘rsatadi.

Respublika Transport yo‘lit. qurilishini loyihalash ishlarini Toshkent transport loyihalashqidiruv instituti (Tashgiprotrans, 1952) va Toshkent temir yo‘l loyiqalash — qidiruv instituti (“Toshtemiryo‘lloyiha”, 1969) olib boradi. Temir yo‘l transporti uchun muhandis va texnik xodimlar “O‘zbekiston temir yo‘llari” kompaniyasining Akmal Ikromov nomidagi Toshkent temir yo‘l muhandislari instituti (1931), Toshkent (1932), Samarqand (1932), Xovos (1979) temir yo‘l transporti kollejlarida tayyorlanadi.

Jahonning barcha rivojlangan davlatlarida Transport yo‘lit. yetakchi o‘rinlardan birini egallaydi. Bu transport turini rivojlantirishning asosiy yo‘nalishlaridan biri yuqori tezlikda harakatlanuvchi yer usti transport turini joriy qilish hisoblanadi. Bu tizimda harakatlanish tezligi 200 km/soatdan yuqori bo‘lib, bunday temir yo‘llar 2-avlod temir yo‘l toifasiga kiritiladi. G‘arbiy Yevropa va Yaponiyaning ba’zi temir yo‘l uchastkalarida poyezdlar tezligi 350–500 km/soatga yetkazilgan. Rivojlangan mamlakatlarda 20-asrning 90y.larida temir yo‘l uzunligi (ming km): AQShda—205, Bukj Britaniyada — 16,6, Kanadada — 93,5, Fransiyada — 34,6, Yaponiyada —23,9, Italiyada — 25,8

Dengiz transporti[60]**.**– okean, dengiz, dengiz kanallari orqali kemalarda yuk va yo‘lovchi tashuvchi suv transporta turi. Xizmat ko‘rsatish doirasiga ko‘ra, uning ichki Dengiz transporti (bir mamlakat o‘rtasidagi portlararo qatnaydigan) va xalqaro Dengiz transporti (mamlakatlararo qatnaydigan) turlari mavjud.

Dengiz transporti vazifasiga ko‘ra, yo‘lovchilar, quruq va suyuq yuklarni tashuvchi hamda yordamchi xizmat ko‘rsatuvchi kemalardan iborat bo‘ladi. Dengiz transporti tarixi taxminan miloddan avvalgi 6-4-asrlarda inson dengizni o‘rganib, o‘zlashtira boshlagach, paydo bo‘ldi. Dastlab eshkakli kemalar, miloddan avvalgi 3-asrlarda esa yelkanli kemalar kashf etildi. Bu kemalar bir necha asrlar mobaynida suv yo‘llari orqali aloqa bog‘lashda, savdo munosabatlari yuritishda keng qo‘llanildi. Sanoatning o‘sishi va xalqaro savdoning kengayishi bilan Dengiz transporti ham takomillashib bordi.

Bug‘ mashinasi ixtiro qilinganidan keyin birinchi bug‘ bilan harakatlanadigan mexanik dvigateli paroxodlar yaratildi. So‘ng o‘z navbatida, ichki yonuv dvigatelli teploxodlar, atom reaktorli — atom muzyorar kemalari ixtiro qilindi. Hozirgi zamonaviy Dengiz transporti murakkab muhandislik qurilmasi bo‘lib, ular kompyuterlashtirilgan avtomat boshqaruv va nazorat qurilmalari, murakkab elektron radionavigatsiya vositalari bilan ta’minlangan. Ulardan ayrimlarining yuk tashish quvvati 500 ming tonnagacha, asosiy elektr energiyasi quvvati 73,6 MVt (100 ming ot kuchi) gacha yetadi.

Hozirgi vaqtda kemalarda yo‘lovchi tashish o‘rnini havo transporti egallagan bo‘lib, ular faqat dengizda sayohat maqsadidagina amalga oshiriladi. Yuk tashish borasida Dengiz transportining salmog‘i katta bo‘lib, geografik xususiyatlarga ko‘ra bu ko‘rsatkich mamlakatlarda turlichadir. Dengiz transporti asosan AQSh, Buyuk Britaniya, Frantsiya, Yaponiya, Germaniya, Rossiya, Polsha, Yugoslaviya va b. davlatlarda keng rivojlangan (masalan, Yaponiyada 1062 port, Frantsiyada 300 port bor, shundan 6 tasi eng yirik va hokazolar). 20-asrda Markaziy Osiyo mamlakatlari, xususan O‘zbekistan uchun ham Dengiz transporti muhim ahamiyatga ega bo‘ldi. Buyuk Ipak yo‘lini tiklash loyihasi doirasida barpo etilgan Yevropa—Kavkaz—Osiyo transport yo‘lagi orqali Kaspiy dengizida Turkmanboshi, Boku, qora dengizda Poti, Batumi portlaridan Yevropa mamlakatlari yo‘nalishlarida yuklar zamonaviy Dengiz transportida tashiladi.

[60] https://milliycha.uz/dengiz-transporti/

Dengiz floti tarkibiga kiruvchi bandargoxlar, kema ishlab chiqarish va ta’mirlash zavodlari va boshqa Dengiz transportiga xizmat ko‘rsatadi.

Daryo transporti.[61]— transportning asosiy turlaridan biri; tabiiy (daryo, ko‘l) va sun’iy (kanal, suv ombori va boshqalar) suv havzalari orqali yuk va yo‘lovchi tashiydi. Vazifasiga ko‘ra, bir qancha davlatlar o‘rtasida tashqi savdo aloqalarida yuk tashishga xizmat qiluvchi magistral daryo yo‘llarida (mas, Dunay, Oder, Reyn, Amur, Paragvay va boshqalar), mamlakat ichida yirik mintaqalararo (mas, Yanszi, Volga, Missisipi), ichki hududiy aloqalarga xizmat ko‘rsatadigan mahalliy (hudud ichida) Daryo transporti turlari mavjud.

Daryo transporti kemalari foydalanish maqsadlariga ko‘ra transport, texnik va yordamchi kemalariga bo‘linadi. Transport kemalari tarkibiga yo‘lovchi, palubasida quruq yuk tashuvchi, tryumiga suyuq yuk tuldiriladigan yoki palubasida maxsus baklar o‘rnatilgan suyuq yuk (neft, neft mahsulotlari) tashuvchi, suruvchi va shatakchi kemalar kiradi. Texnik flot da daryolar tubini chuqurlashtiruvchi snaryadlar, suv yo‘llarini sozlashga xizmat ko‘rsatadigan yordamchi kemalardan foydalaniladi. Yordamchi kemalar ga ta’mirlash ustaxonalari, suzuvchi magazinlar, kemalar, paromlar, qum va shag‘al qazib oladigan jihozlar va boshqalar kiradi. Daryo transportida bug‘, yonilg‘i, elektr energiyasi, gaz dvigatellari yordamida harakat qiladigan kemalar (paroxod, teploxod, elektroxod) hamda barja va sollardan foydalaniladi. Daryo transportida yuk va yo‘lovchilarni tashish quruqlikda harakat qiluvchi transportga nisbatan ancha arzon (avtomobil transportiga nisbatan 3—5 marta).

Yuk va yo‘lovchilarni manzilga yetkazishda Daryo transportidan foydalanish qadimdan ma’lum. Miloddan ming yillar ilgari Mesopotamiya (Dajla va Furot daryolari) va Misr (Nil daryosi)da eshkakli va hatto, yelkanli kemalar ishlatilgan.

Dunyoda daryo yo‘llarining umumiy uzunligi 550 ming km ga yaqin. Yevropada Daryo transporti bir-muncha yaxshi rivojlangan. Masalan, Polshada Odra, Visla daryolari, Germaniyada Quyi Oder, O‘rta Elba va boshqalar, Vengriyada Dunay, Tisa, Kyoryosh, Fransiyada Reyn, Rossiyada Volga daryolarida yuk va yo‘lovchi tashuvchi kemalardan keng foydalaniladi. Shuningdek, AQSH, Braziliya, Kanada va boshqalar davlatlarda ham yuk tashishda Daryo transporti muhim ahamiyatga ega.

O‘rta Osiyoda qadimdan Amudaryo va Sirdaryoda qayiqlardan transport turi sifatida foydalanilgan. 18-asrda Rossiyaning boshqa mamlakatlar bilan savdo munosabatlari O‘rta Osiyoda daryo

[61] https://uz.wikipedia.org/wiki/Daryo_transporti

transportining rivojlanishiga katta ta’sir ko‘rsatdi. Jahon bozorida rus xom ashyosi (yog‘och, don, kanop, momiq) va Rossiya orqali o‘tadigan sharq tovarlari (choy, ipak, paxta va boshqalar) ga talab ortdi. 1847-yilga kelib Orol dengizining shim. qirg‘og‘i va quyi Sirdaryoni egallagan Rossiya ruslarning tayanch punktlarini qo‘riqlash va yangi hududlarni o‘rganishga mo‘ljallangan Orol harbiy flotiliyasini tuzdi.

Amudaryoda bug‘ bilan yuradigan kemalarning uzluksiz qatnovi 1873-yildan yo‘lga qo‘yildi (shu yilning aprelda Orol dengizidan Nukus shahrigacha birinchi kema yurdi). 1877-yilda daryoning Chor-jo‘ygacha bo‘lgan qismi ham o‘rganildi, suv yo‘li uzaytirildi. 1887-yilga kelib Rossiyaning O‘rta Osiyodagi siyosiy va iqtisodiy mavqeini mustahkamlash maqsadida Amudaryo harbiy flotshshyasi tashkil etildi (Amudaryo harbiy flotiliyasini tashkil etish to‘g‘risidagi qaror 1893-yilda tasdiqlangan). 1913-yilda flotiliyada 8 paroxod, 14 barja bo‘lib, ular garnizonlarga xizmat ko‘rsatish, To‘rtko‘ldan Termizgacha bo‘lgan masofaga doimiy pochta, yo‘lovchi va yuk tashishni yo‘lga qo‘yishga mo‘ljallangan edi. 1923-yilda Amudaryo harbiy flotiliyasi natsionalizatsiya qilindi va “O‘rta Osiyo paroxodchiligi” aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi.

Kema va qayiqlar qatnaydigan suv yo‘llarining umumiy uz. 887 km edi. O‘sha davrda O‘rta Osiyo suv yo‘llarida umumiy yuk ortish quvvati 7 ming t bo‘lgan 20 kema va 50 barja, umumiy yuk ortish quvvati 24 ming t bo‘lgan 1500 qayiqbor edi. 1923-yilda boshqaruv idorasi Toshkentda joylashgan O‘rta Osiyo paroxodchilik boshqarmasi tuzildi (1934-yilda boshqarma Chorjo‘yga ko‘chirildi, 1956-yildan O‘rta Osiyo paroxodchiligi sobiq Ittifoq Dengiz floti vazirligi ixtiyoriga o‘tkazildi).

1930-yilda Toshkentda dengiz texnikumi ochildi (1939-yilda Chorjo‘yga ko‘chirilgan). Xorazm vohasi, Qoraqalpog‘iston, Tojikiston, Turkmaniston daryo transporti 50-yillarning 2-yarmigacha bu xududlarning iqtisodiy rivo-jida muhim o‘rin tutdi. 1950-yil Termizda daryo porti ochildi, 1952-yilda Xo‘jaylida kema ta’mirlash zavodi qurildi. Amudaryo sohillarida yangi Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Qoratov, Xo‘jayli bandargoh (pristan)lari foydalanishga topshirildi. 1980-yilga kelib O‘zbekistonda suv yo‘llarining umumiy uzunligi 2800 km ga yetdi. Amudaryoda Panj (Tojikiston) bandargo-qidan Mo‘ynoqqa qadar paroxodlar qatnovi amalga oshirildi.

Daryo suvining kamayishi va Orol dengizining qurib borishi natijasida suv yo‘llari keskin qisqardi, ammo shunga qaramay 1980-yil Daryo transportida 1420 ming tonna yuk tashildi.

1991-yilda O‘rta Osiyo respublikalari mustaqillikga erishganlaridan keyin O‘rta Osiyo paroxodchiligi boshqarmasi mulki Turkmaniston, O‘zbekiston, Tojikiston o‘rtasida taqsimlandi. 1994-yil 11-mayda O‘zbekistan Respublikasida joylashgan daryo floti bo‘linmalarini boshqarish tartibi qayta tashkil etildi. O‘rta Osiyo paroxodchiligining O‘zbekistondagi mulki va bo‘linmalari negizida “Termiz daryo porti”, “Xorazm daryo floti”, “Qoraqalpog‘iston daryo floti” ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi (1995). 2001 yil iyun oyidan O‘zbekistan avtomobil va daryo transporti agentligi (1998)ning Kemachilik registri va kemachilik inspeksiyasi bo‘limi flotning texnik holati va suv yo‘llarining holatini nazorat qilish ishlarini olib boradi.

Respublikada Termiz daryo porti, Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, bratov, Xo‘jayli bandargoxlari, Amudaryo orqali To‘rtko‘l — Xonqa, Chalish — Beruniy suzma ko‘priklari, Xo‘jayli kema ta’mirlash zdi bor (2001). Termiz daryo porti yiliga 2 mln. t dan ortiq yukni qabul qilish — jo‘natish quvvatiga ega, Afg‘onistonning Hayraton bandargohi orqali eksport-import yuklarini yetkazib berish xalqaro ahamiyatga molik. Respublika daryo flotida 200 dan ortiq teploxod, shuningdek, barjalar, zemlesoslar, su-zuvchi ekskavatorlar, port kranlari va boshqalar yordamchi kemalar texnika vositalari bor. Respublikada suv yo‘llarining umumiy uzunligi 1000 km ga yaqin. Xalq xo‘jaligi yuklari asosan Termiz — Hayraton, Sharlavuq — To‘rtko‘l, Xo‘jayli — To‘rtko‘l, Xo‘jayli — Beruniy, Qoratov — Taxiatosh yo‘nalishlarida tashiladi. O‘zbekistonning port va bandargoxlari temir yo‘llar bilan bog‘langan.

Avtomobil transporti. Bu yuqori manevrlik, yuklarni uyma — uy" to‘g‘ridan-to‘g‘ri etkazib berish qobiliyati va yuklarni etkazib berishning nisbatan yuqori tezligi bilan tavsiflanadi-kuniga 350-400 km. va boshqalar. Yuklarni tashishning o‘rtacha narxi temir yo‘l narxidan 20-25 baravar yuqori. Yuklarni yaxshi yo‘llarda poezdlarda tashishda u 2-3 baravar kamayadi. Avtomobil transportida mehnat unumdorligi eng past-120-150 ming tonnagacha bir xodim uchun. Transport birliklarining cheklangan yuk ko‘tarish qobiliyati, transportning yuqori energiya va mehnat zichligi, transportning etarlicha yuqori muntazamligi va ularning xavfsizligi avtomobil transportining o‘ziga xos xususiyatlari hisoblanadi.

Shunga qaramay, avtomobil shahar ichidagi va shahar atrofidagi transportda, shuningdek sanoat va qishloq xo‘jaligi korxonalarida transportning texnologik turi sifatida ajralmas bo‘lib qolmoqda. Tashqi savdo yuklarini tashishda transport vositalarining roli ortib bormoqda.

Havo transporti. Ushbu turdagi transportning afzalliklari orasida “transport yo‘lagi” rolini o‘ynaydigan tabiiy muhitning mavjudligi, yuk va yo‘lovchilarni quruqlikning istalgan, eng chekka nuqtalariga va okeanlarga etkazishning yuqori tezligi kiradi. Havo transportida yuklarni tashish narxi temir yo‘l transportiga qaraganda 60-70 baravar yuqori. Yo‘lovchi tashish narxi yuk tashishga nisbatan 10-12 baravar past (umumiy og‘irligi 90 kg bo‘lgan 1 yo‘lovchini qo‘l yuki bilan tashish 1 tonna yukga teng). Havo transportining o‘rtacha tezligi soatiga 400 km ni tashkil qiladi. (pistonli samolyotlarda - 300 km / soatgacha, turbojet - 800-900, tovushdan tez - 2500 km / soatgacha).

Havo transportining kamchiliklariga yuqori energiya intensivligi, ob-havo sharoitlariga bog‘liqlik, tashiladigan yuklarning cheklangan o‘lchamlari va og‘irligi kiradi. Ushbu kamchiliklarga qaramay, havo transporti xalqaro yo‘lovchi tashishda asosiy transport turi sifatida o‘z mavqeini mustahkam saqlab kelmoqda. Uning ichki yo‘nalishlarda shaharlararo yo‘lovchi tashishdagi roli ham yuqoriligicha qolmoqda.

Yuk tashishda samolyotlar asosan erta sabzavot, meva va boshqa tez buziladigan mahsulotlarni, shuningdek pochta, qimmatbaho va kamyob yuklarni (qimmatbaho buyumlar, ehtiyot qismlar va boshqalar) uzoq masofalarga yetkazib berishda ishlatiladi. So‘nggi yillarda tashqi savdo yuklarini tashishda havo transportining roli ortib bormoqda.

Quvur transporti. Quvur transportining xususiyatlari (neft quvurlari, mahsulot quvurlari va gaz quvurlari) harakat tarkibining yo‘qligi, shuning uchun uning bo‘sh qatnovi, ob-havo va iqlim sharoitidan qat’iy nazar barqaror ishlashi, foydalanish va tashishning qulayligi, bunda haqiqiy tashish va yuklash va tushirish operatsiyalari yagona jarayonga birlashtiriladi.

Quvurlar ixtisoslashtirilgan transport turi bo‘lib, uning ishlashining iqtisodiy ko‘rsatkichlariga ijobiy ta’sir ko‘rsatadi. Neft va neft mahsulotlarini quvurlar orqali haydash qiymati tegishli temir yo‘l tashish narxidan 2-3 baravar past. Operatsion xarajatlarda yuqori ulushni doimiy qurilmalarga xizmat ko‘rsatish xarajatlari egallaydi, ular nasos hajmiga juda bog‘liq emas, shuningdek energiya xarajatlari.

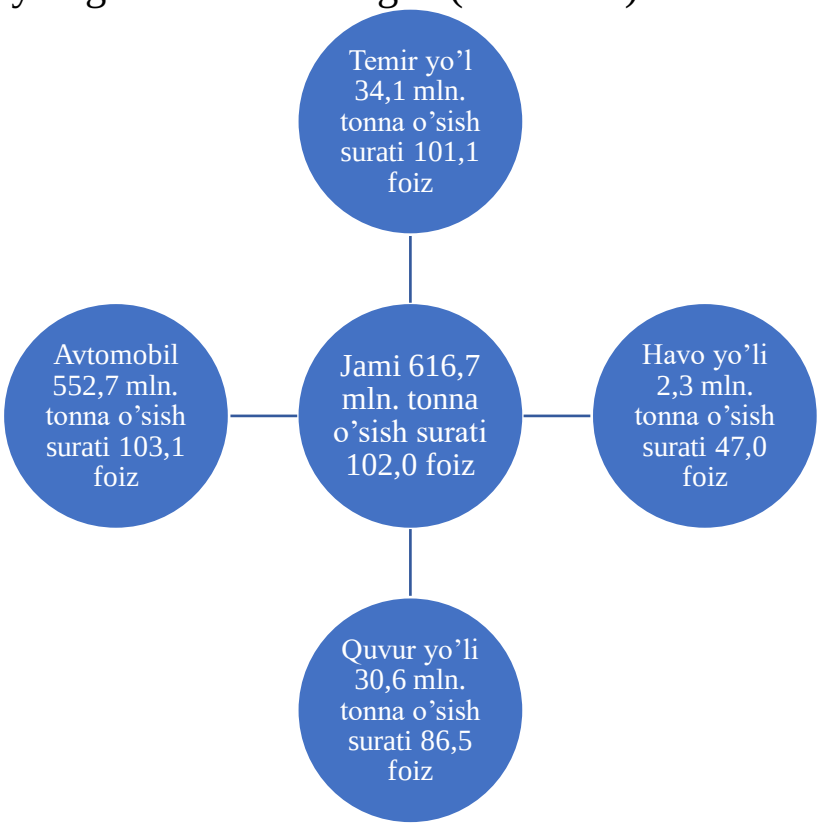
Xuddi shu yuk tashish quvvatiga nisbatan temir yo‘l investitsiyalaridan taxminan 2 baravar past. Neft yuklarini quyish tezligi quvur liniyasining diametriga bog‘liq va kuniga o‘rtacha 70-80 km. Operatsiyalarni mexanizatsiyalash va avtomatlashtirishning yuqori darajasi tufayli quvur transportida mehnat unumdorligi eng yuqori — 12 million tonnadan ortiq km.bitta xodim uchun.

Quvur transporti bir hil hajmdagi yuklarni ishlab chiqarish maydonlaridan purkash joylariga (hudud bo‘ylab taqsimlash) tashishda, oqim tezligi yiliga yuz minglab tonnadan millionlab tonnagacha bo‘lgan yuklarni tashishda qo‘llaniladi.

Xususiylashtirish (davlat tasarrufidan chiqarish) va aksiyalashtirish yillarida transportning ishlab chiqarish va tashkiliy-boshqaruv tuzilmalari tubdan o‘zgardi. Transport tarmoqlari yagona ishlab chiqarish va texnologik komplekslar sifatida o‘z faoliyatini to‘xtatdi. Ular o‘zlarining "xavf-xatarlari" uchun biznes bilan shug‘ullanadigan ko‘plab mustaqil transport tashkilotlariga bo‘linib ketishdi.

Bundan tashqari, mamlakat hududida bir necha mingta yuk avtomobil xo ‘jaliklari faoliyat ko‘ rsatmoqda yuridik shaxs, aralash turdagi (yuk-yo‘lovchi) mulkchilikning turli shakllaridagi mingga yaqin korxona va taxminan bir xil miqdordagi sof yo‘lovchi korxonalari. Avtobuslar 32 ming yo‘nalishda ishlaydi, ulardan 6 mingtasi shaharlararo, 16 mingtasi shahar atrofi va 10 mingtasi shahar. Avtobuslar 1300 ga yaqin shahar va shahar tipidagi shaharlarga xizmat ko‘rsatadi.

O‘zbekiston respublikasi davlat statistika qo‘mitasining ma’lumotlariga ko‘ra, transportning barcha turlari bo‘yicha yuk tashish holati quyidagi rasmda keltirilgan (1.1- rasm)[62]



1.1-rasm Transportning barcha turlari bo‘yicha yuk tashish.

[62] Manba: O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlari

Transportning barcha turlarida yuk tashish bo‘yicha avtomobil transporti (552,0 mln. tonna) ustunlik qiladi. Quvur transporti orqali 30,6 mln. tonna gaz quyilgan, temir yo‘l transporti orqali – 34,1 mln. tonna yuk tashildi. Yuk tashish bo‘yicha eng kichik ko‘rsatkich havo transportida – 2,3 ming tonna qayd etildi.

1.1-Jadval

Transport turlari bo‘yicha yuk tashish va yuk aylanmasi[63]

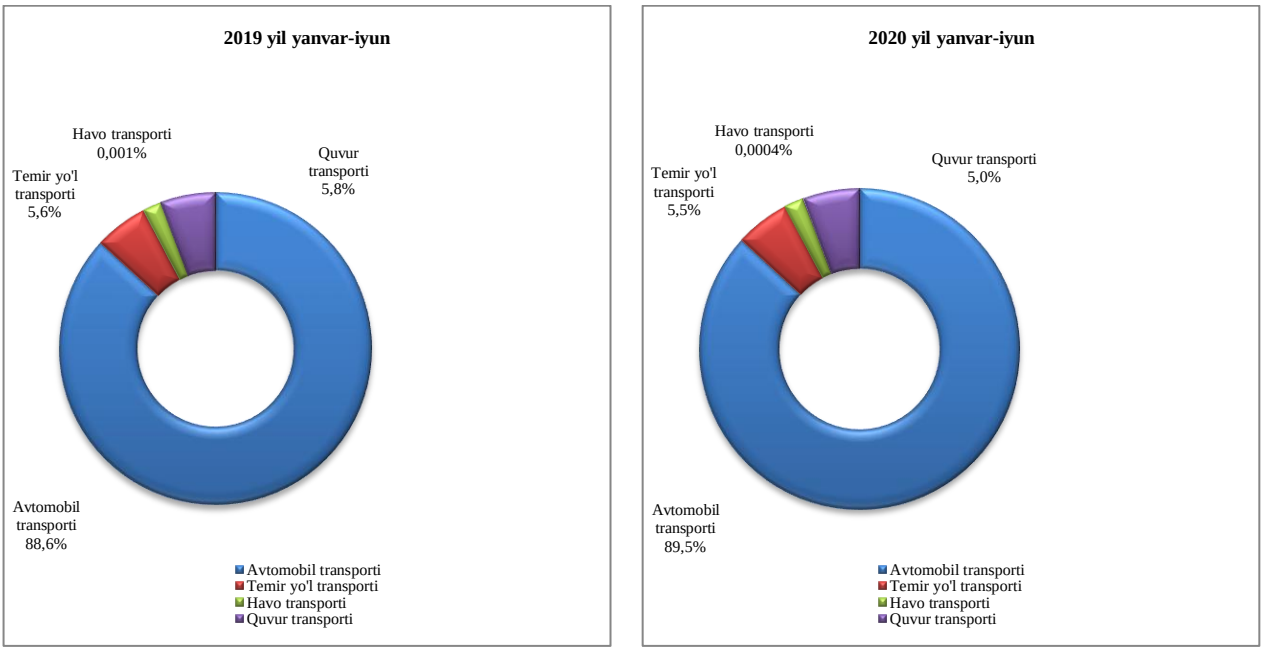
	2020 yil yanvar-iyun	**O‘tgan yilning yanvar-iyuniga nisbatan, % da**	
		2020 y.	**2019 y.**
Transportda tashilgan yuklar, mln. t	**616,7**	**102,0**	**105,9**
– **temir yo‘l transporti**	34,1	101,1	102,2
– **avtomobil transporti**	552,0	103,1	106,8
– **havo transporti, ming t**	2,3	47,0	67,2
– **quvur transporti**	30,6	86,5	96,4
Transport yuk aylanmasi, mln. t-km	**32 858,1**	**93,4**	**100,2**
– **temir yo‘l transporti**	11 772,0	101,6	100,0
– **avtomobil transporti**	7 281,2	101,1	111,7
– **havo transporti**	62,3	142,4	72,5
– **quvur transporti**	13 742,6	84,0	95,8

Transport turlari bo‘yicha yuk tashish tarkibi to‘g‘risidagi ma’lumotlar quyidagi 1.2.-rasmda keltirilgan Umumiy yuk tashish

[63] Manba: O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlari

hajmida eng yuqori ulushni avtomobil transporti – 89,5 % egallaydi, boshqa transport turlarida yuk tashish ulushi 10,5 % ga to‘g‘ri keladi.

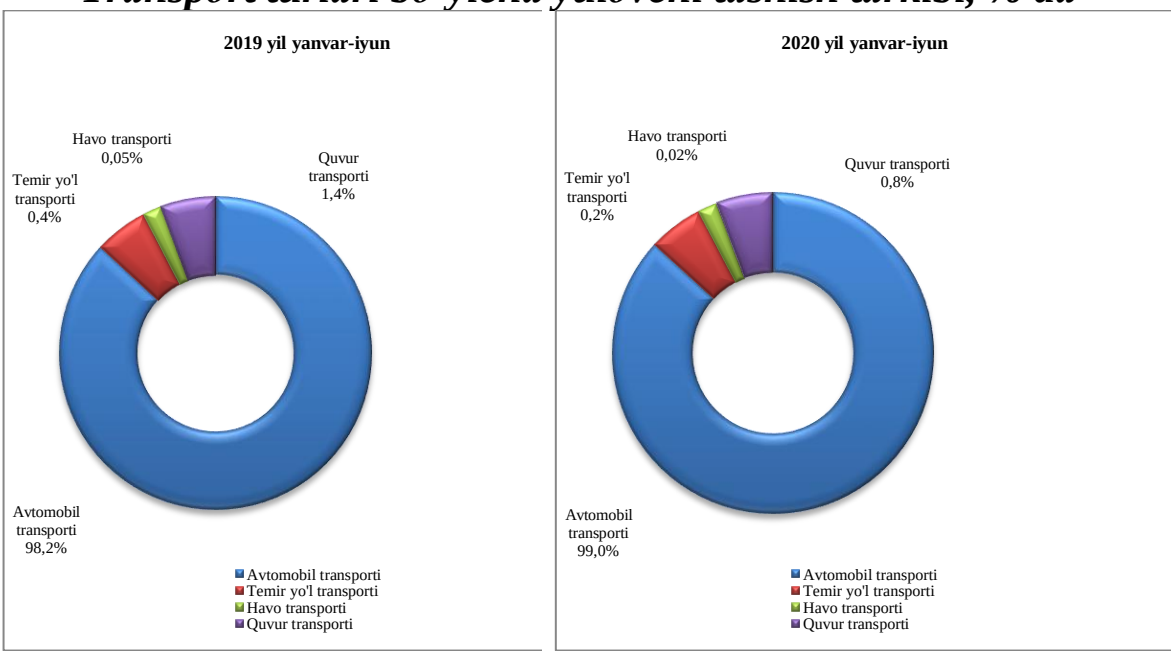
Transport turlari bo‘yicha yuk tashish tarkibi, % da



1.2.- rasm Transport turlari bo‘yicha yuk tashish tarkibi[64]

Transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi tashish tarkibida avtomobil transporti yetakchilik qilmoqda. Uning jami yo‘lovchi tashish hajmidagi ulushi – 99,0 % ni tashkil etadi. (1.3- rasm)

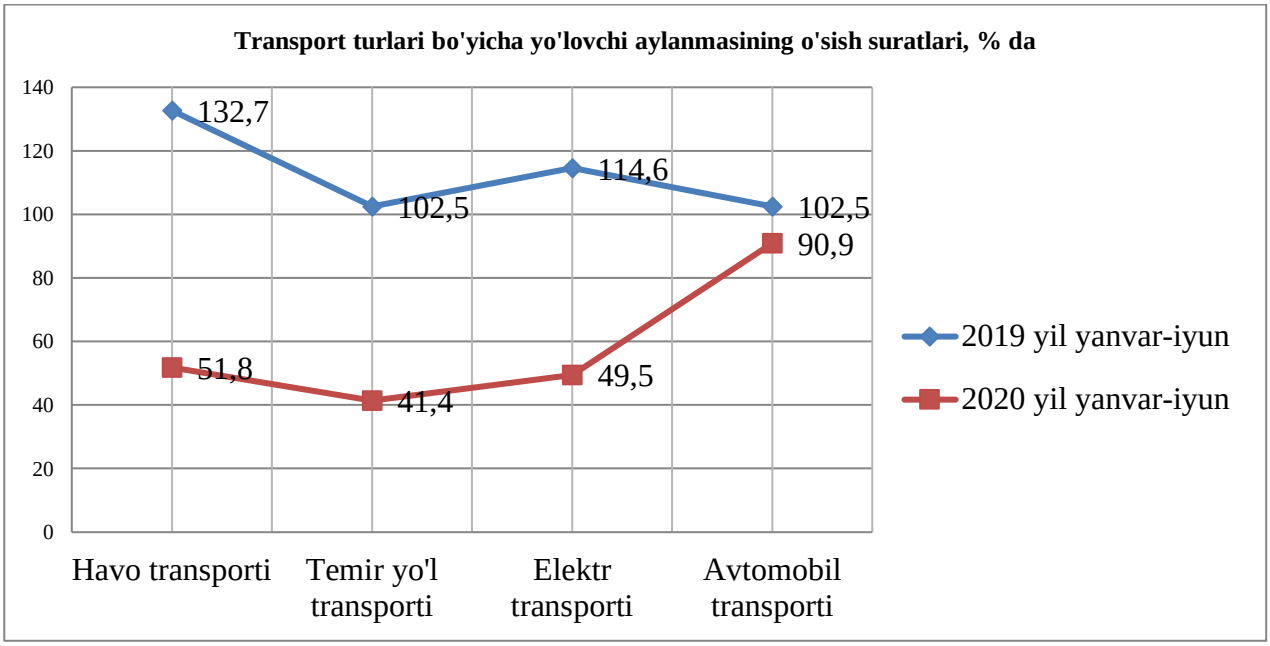
Transport turlari bo‘yicha yulovchi tashish tarkibi, % da



1.3- rasm Transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi tashish tarkibi

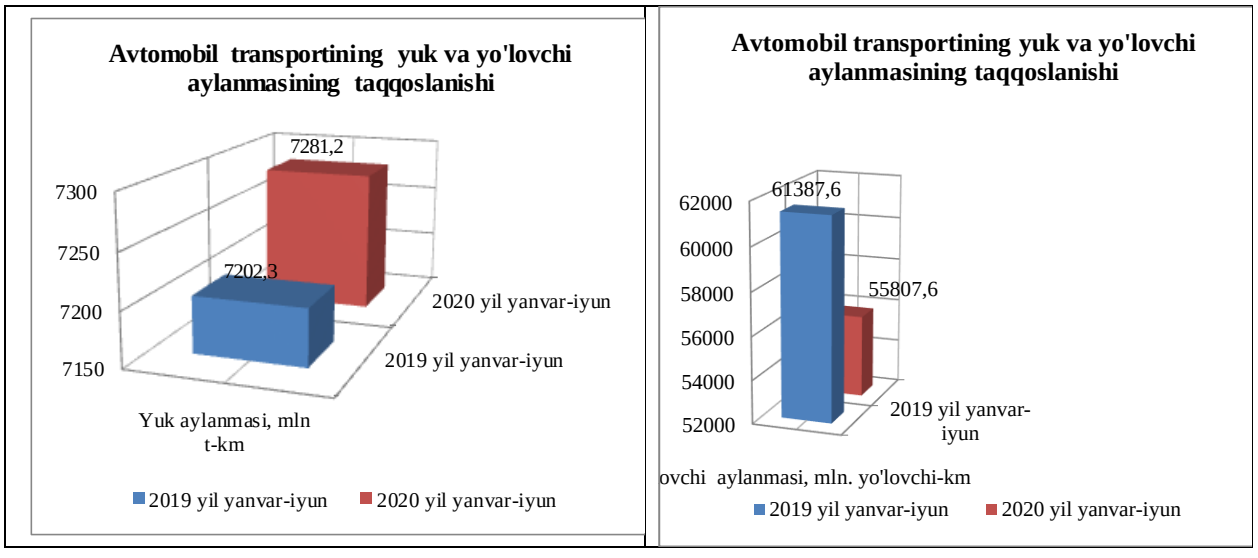
[64] Manba: O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlari

Yo‘lovchi aylanmasi bo‘yicha nisbatan yuqoriroq o‘sish sur’ati avtomobil transportida – 90,9 % kuzatildi.(1.4- rasm)



1.4 - rasm Transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi aylanmasining o‘sish sur’atlari[65]

Avtomobil transporti yuk va yo‘lovchilarni tashishda muhim ahamiyatga egadir. 2020-yilning yanvar-iyun oylarida avtomobil transporti yuk aylanmasi 78,9 mln. t-kmga oshib, 7 281,2 mln. t-kmni tashkil etdi yoki 2019-yilning mos davriga nisbatan 1,1 % ga yuqori bo‘ldi.



1.5 -rasm. Avtomobil transporti yuk va yo‘lovchi aylanmasini taqqoslanishi[66]

[65] Manba: O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlari
[66] Manba: O'zbekiston Respublikasi statistika qo'mitasi ma'lumotlari

1.5.O‘zbekistonda transport xizmatlari: joriy holati va rivojlanish prognozlari

Transport sohasining samarali faoliyat olib borishi har qanday mamlakat iqtisodiy taraqqiyotining barqarorligi, aholining farovon turmush tarzi, milliy xavfsizligi ta’minlanishida muhim ahamiyat kasb etadi. Havo yo‘llari, quruqlik va suvdagi barcha yo‘lovchilarni, shuningdek, yuk tashish kabi xizmatlarni qamrab oluvchi ushbu soha murakkab iqtisodiy tizim hisoblanadi. Bugungi kunda mamlakatimizda mazkur sohani rivojlantirish maqsadida islohotlar amalga oshirilmoqda2025 yilning yanvar-dekabr oylari yakuni bo‘yicha O‘zbekiston Respublikasida barcha transport turlari bo‘yicha jami 1 601,0 mln tonna yuk tashildi[67]. Bu ko‘rsatkich 2024 yilga nisbatan 4,3 foizga o‘sib, milliy transport tizimining barqaror iqtisodiy sharoitda ham rivojlanib borayotganini tasdiqlaydi. Mazkur o‘sish transport sektorining nafaqat ichki talabni, balki tashqi savdo va tranzit yo‘nalishdagi yuklanmani ham kengayib borayotganidan dalolat beradi.

Yuk tashish hajmida avtomobil transporti mutlaq ustunligini saqlab qoldi: 1 434,5 mln tonna yuk tashilgan bo‘lib, bu umumiy hajmning 89,6 foizini tashkil etdi; o‘sish sur’ati 4,7 foizni qayd etdi. Temir yo‘l transportida 107,9 mln tonna yuk tashildi — 2024-yilga nisbatan 5,1 foizlik o‘sish bilan. Ushbu o‘sishga asosan Tojikiston, Rossiya va Qirg‘iz Respublikasidan yo‘naltirilgan tranzit yuklar hamda Rossiya, Qozog‘iston, Xitoy, Belarus va Qirg‘iz Respublikasidan kelgan import yuklarining ortishi ijobiy ta’sir ko‘rsatdi.

Havo transportida yuk tashish ko‘rsatkichi 205,2 ming tonna bilan 2024-yilga nisbatan 20,7 foizlik jadal o‘sish qayd etdi — bu barcha transport turlari orasida eng yuqori sur’at. Quvur transporti orqali 58,4 mln tonna gaz uzatildi; biroq bu ko‘rsatkich 2024-yilga nisbatan 5,4 foizga pasaydi. Pasayishga asosan gaz qazib olish va Rossiyadan import hajmining kamayishi, shuningdek iste’molchilarning muqobil energiya manbalariga o‘tishi ta’sir ko‘rsatdi.

[67] O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. O'zbekiston Respublikasining ijtimoiy-iqtisodiy holati: Transport va aloqa. 2025 yil yanvar-dekabr. Toshkent: Milliy statistika qo'mitasi, 2025.

1.2-jadval.

O‘zbekiston Respublikasida transport turlari kesimida yuk tashish va yuk aylanmasi ko‘rsatkichlari (2025 yil yanvar-dekabr)[68]

Transport turi	Yuk tashish (mln t)	O‘sish sur’ati (%)	Yuk aylanmasi (mln t-km)	O‘sish sur’ati (%)	Yuk aylanmasidagi ulush
Jami	**1 601,0**	**+4,3**	**84 021,1**	**+1,9**	**100%**
Avtomobil transporti	1 434,5	+4,7	26 110,3	+7,2	31,1% (2024: 29,6%)
Temir yo‘l transporti	107,9	+5,1	28 384,1	+3,3	33,8% (2024: 33,3%)
Havo transporti	205,2 ming t	+20,7	2 269,6	+22,5	2,7% (2024: 2,2%)
Quvur transporti	58,4	−5,4	27 257,1	−5,3	32,4% (2024: 34,9%)

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, yuk aylanmasi tarkibida 2025-yilda muhim siljishlar yuz berdi. Quvur transportining yuk aylanmasidagi ulushi 2024-yildagi 34,9 foizdan 32,4 foizga tushdi — 2,5 foiz band pasayish. Aksincha, avtomobil transportining ulushi 29,6 foizdan 31,1 foizga, havo transporti 2,2 foizdan 2,7 foizga, temir yo‘l transporti esa 33,3 foizdan 33,8 foizga ko‘tarildi. Bu transport tarmoqlari o‘rtasidagi funksional qayta taqsimlanish jarayonining jonli ifodasi.

Temir yo‘l transportidagi 107 881,1 ming tonna umumiy yukda tarkibiy jihatdan ahamiyatli o‘zgarishlar kuzatildi. [1] Har xil rudalar (13,3 foiz ulush, 140,6 foizlik o‘sish) va qora metallar (6,2 foiz, 166,4 foizlik o‘sish) hamda sement (127,8 foiz o‘sish) eng yuqori sur’atlar qayd etdi. Bu metallurgiya va qurilish sektorlarining kuchli iqtisodiy faolligidan dalolat beradi. Neft yuklari (10,7 foiz ulush, −2,2 foiz) va kimyoviy va mineral o‘g‘itlar (3,5 foiz, −8,6 foiz) esa kamayish tendensiyasini ko‘rsatdi.

[68] *Manba: O'zR Milliy statistika qo'mitasi, 2025 yil yanvar-dekabr axborotnomasi asosida muallif tuzildi*

1.3-jadval.

Magistral temir yo‘l transportida asosiy turdagi tashilgan yuklar (2025 yil yanvar-dekabr)[69]

Yuk turi	Hajmi (ming t)	Ulushi (%)	O‘sish sur’ati (%) va izoh
Jami	**107 881,1**	**100,0**	**+5,1 — o‘rtacha sur’at**
Har xil rudalar	14 354,3	13,3	+40,6 — eng yuqori ulush; metallurgiya talabining keskin o‘sishi
Neft yuklari	11 519,0	10,7	−2,2 — quvur orqali tashish oshishidan siqib chiqarilishi
Ko‘mir	9 743,6	9,0	+1,8 — energetika importining barqaror talabi
Qora metallar	6 671,9	6,2	+66,4 — infratuzilma qurilishi bo‘yicha talabning portlashi
Don va un mahsulotlari	8 421,9	7,8	+10,9 — oziq-ovqat importi va eksportining o‘sishi
Qurilish yuklari	4 334,4	4,0	+0,3 — nisbatan barqaror talabni ko‘rsatadi
Kimyoviy va mineral o‘g‘itlar	3 752,1	3,5	−8,6 — o‘g‘it ishlab chiqarish va eksportidagi qisqarish
Sement	2 479,9	2,3	+27,8 — qurilish sektori talabining jadal o‘sishi
Boshqa yuklar	43 118,6	40,0	−5,3 — diverse yuklarning qayta yo‘naltirishi

2025-yilning yanvar-dekabr oylari davomida barcha transport turlarida yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichi 2024-yilga nisbatan 5,3 foizga o‘sib, 7 299,5 mln nafar yo‘lovchini tashkil etdi. [1] Ushbu o‘sish milliy iqtisodiyotning iste’mol faolligini, aholining mobilligini va turizm hamda ish aloqalari intensivligini ko‘rsatuvchi muhim ijtimoiy-iqtisodiy signal hisoblanadi.

[69] *Manba: O'zR Milliy statistika qo'mitasi, 2025 yil yanvar-dekabr axborotnomasi*

Yo‘lovchi tashish tarkibida avtomobil transporti mutlaq ustunlik qiladi: 6 989,0 mln nafar yo‘lovchi (5,2 foiz o‘sish) tashildi. [4] Havo transportida jami 9 656,6 ming nafar yo‘lovchi tashildi — bu 2024-yilga nisbatan 28,5 foizlik rekord o‘sish. Havo transporti yo‘lovchi tashishdagi ushbu jadal o‘sish O‘zbekistonning xalqaro havo ulanishlar tizimini kengaytirish siyosati va «O‘zbekiston havo yo‘llari» AJning parkaini modernizatsiya qilishi bilan bevosita bog‘liq.

Temir yo‘l transportida 10,5 mln nafar yo‘lovchi tashildi (5,0 foiz o‘sish). Shahar elektr transportida jami 290 312,1 ming yo‘lovchi tashildi — 6,0 foizlik o‘sish bilan. [1] Shahar elektr transportining 98,8 foizini metropoliten egallab, 286 753,9 ming yo‘lovchi tashidi (6,1 foiz o‘sish). Troleybusda 641,2 ming yo‘lovchi tashildi va bu ko‘rsatkich avvalgi yilga nisbatan biroz kamaydi — troleybusdan elektrobus tizimiga o‘tish jarayonining natijasidir.

1.4-jadval.

Transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi tashish va yo‘lovchi aylanmasi ko‘rsatkichlari (2025 yil yanvar-dekabr)[70]

Transport turi	Tashilgan yo‘lovchilar (mln nafar)	O‘sish (%)	Yo‘lovchi aylanmasi (mln yo‘l.-km)	O‘sish (%)	Izoh
Jami	**7 299,5**	**+5,3**	**174 896,0**	**+5,8**	**Barcha transport turlari bo‘yicha**
Avtomobil transporti	6 989,0	+5,2	144 862,2	+3,5	Eng katta ulush: 95,7% yo‘lovchi va 82,8% aylanma
Havo transporti	9,7 (9 656,6 ming)	+28,5	23 615,9	+23,0	Eng yuqori o‘sish sur’ati; yo‘lovchi aylanmasida 13,5% ulush
Shahar elektr transporti	290,3 (shundan	+6,0	2 118,2	+6,0	Metro — 98,8%; tramvay —

[70] *Manba: O'zR Milliy statistika qo'mitasi, 2025 yil yanvar-dekabr axborotnomasi*

	metro: 286,8)				1,0%; troleybyc — 0,2%
Temir yo‘l transporti	10,5	+5,0	4 299,7	+5,6	Yuqori tezlikli Afrosiyob poyezdlari ulushi oshib bormoqda

Jami yo‘lovchi aylanmasi 5,8 foizga o‘sib, 174 896,0 mln yo‘lovchi-km ga yetdi. Yo‘lovchi aylanmasining tarkibiy tahlili avtomobil transportining hal qiluvchi rolini ko‘rsatadi: 144 862,2 mln yo‘lovchi-km bilan jami yo‘lovchi aylanmasining 82,8 foizini ta’minladi. Havo transporti yo‘lovchi aylanmasida 23 615,9 mln yo‘lovchi-km bilan 13,5 foizli ulushga ega — bu ko‘rsatkich 23,0 foiz o‘sish bilan eng yuqori dinamika qayd etmoqda. Ushbu tendensiya O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi bozorining jadal rivojlanib, xalqaro yo‘lovchilar tashish ulushini oshirib borayotganini ko‘rsatadi.

Hududlar kesimidagi ma’lumotlar Toshkent shahri avtomobil yo‘lovchi tashishida 21,5 foizlik (1 504,7 mln nafar) dominant mavqega ega ekanligini ko‘rsatadi. [1] Toshkent viloyati (12,4 foiz, 868,5 mln nafar) va Andijon viloyati (11,1 foiz, 773,2 mln nafar) keyingi o‘rinlarda turadi. Eng yuqori o‘sish sur’ati Toshkent shahrida (109,9 foiz), Qashqadaryo (108,9 foiz) va Samarqand (108,3 foiz) viloyatlarida qayd etildi. Sirdayo va Jizzax viloyatlarining ulushi 1,4 foizdan iborat bo‘lib, bu hududlarning transport infratuzilmasini rivojlantirish zaruratini ko‘rsatadi.

2025-yilning yanvar-dekabr oylari davomida O‘zbekiston Respublikasida umumiy yo‘l transport hodisalari (YTH) soni 9 226 tani tashkil etdi. [13] Bu ko‘rsatkich 2024 yilga nisbatan 138 taga (1,5 foizga) kamaydi. Ushbu ijobiy tendensiya yo‘l harakatini tartibga soluvchi chora-tadbirlar va profilaktik ishlarning ta’siri natijasida yuzaga keldi.

Hududlar kesimida eng ko‘p yo‘l transport hodisalari Toshkent shahrida (1 225 ta), Farg‘ona (1 191 ta), Samarqand (1 188 ta) va Toshkent (1 153 ta) viloyatlarida qayd etildi — bu to‘rt hududning ulushi respublika ko‘rsatkichining 51,6 foizini tashkil etdi.[13] YTH da jarohat olgan (jabrlangan)lar soni 8 901 kishida qolib (2024-yil bilan bir xil), biroq hududlar bo‘yicha taqsimotda sezilarli o‘zgarishlar kuzatildi: Samarqand viloyatida jabrlanganlar 237 kishiga oshgani alohida tashvish uyg‘otadi.

1.5-jadval.

Hududlar kesimida yo‘l transport hodisalari va jabrlanganlar soni (2025-yil yanvar-dekabr)[71]

Hudud	YTH 2024 (ta)	YTH 2025 (ta)	Farq (±)	Jabrlanganlar 2025 (kishi)	Jabrlanganlar farqi
O‘zbekiston Resp. jami	**9 364**	**9 226**	**−138**	**8 901**	**0 (o‘zgarmagan)**
Toshkent shahri	1 280	1 225	−55	1 468	−100 kishi
Farg‘ona viloyati	1 201	1 191	−10	1 177	+28 kishi
Samarqand viloyati	1 049	1 188	+139	1 111	+237 kishi — eng yuqori o‘sish
Toshkent viloyati	1 347	1 153	−194	1 036	−106 kishi
Qashqadaryo viloyati	478	538	+60	492	+58 kishi

YTH ko‘rsatkichining respublika bo‘yicha umuman kamayishi ijobiy tendensiyani aks ettirsa-da, Samarqand (+139 hodisa, +237 jabrlangan), Qashqadaryo (+60 hodisa) va Navoiy (+51 hodisa) viloyatlarida o‘sish kuzatilgani alohida e’tiborni talab etadi. [13] Ushbu hududlarda yo‘l xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha maqsadli chora-tadbirlar ishlab chiqish zarurati namoyon bo‘lmoqda. Toshkent viloyatida hodisalar soni 194 taga kamayishi — butun respublika bo‘yicha eng katta ijobiy o‘zgarish — profilaktik ishlarning samarali natijasi sifatida baholanishi mumkin.

2025-yilning yanvar-dekabr oylari davomida O‘zbekiston Respublikasida aloqa va axborotlashtirish sohasida ko‘rsatilayotgan xizmatlar hajmi sezilarli darajada oshdi.[12] Telekommunikatsiya xizmatlari hajmi 24 892,2 mlrd so‘mni tashkil etib, aloqa va axborotlashtirish xizmatlari jami hajmida 31,3 foizli ulushga ega bo‘ldi. Bu ko‘rsatkich 2024-yil bilan solishtirganda 8,2 foizga o‘sdi.

2026 yilning 1 yanvar holatiga ko‘ra, mobil aloqa bilan ta’minlangan abonentlar soni 37 209,7 ming birlikni tashkil etdi; bu ko‘rsatkich har 100 kishiga 98,2 birlikka to‘g‘ri keladi.[12] 2025 yil boshida bu raqam 36 251,7 ming edi, ya’ni yil davomida 957,7 ming nafar yangi abonent qo‘shildi.

[71] *Manba: O'zR IIV JXD YHX xizmati ma'lumotlari asosida muallif tuzildi*

Toshkent shahri eng yuqori o‘sish sur’atini (108,0 foiz) qayd etib, 8 957,1 ming abonentga yetdi.

Internet tarmog‘iga ulanish xizmatlarini ko‘rsatish uchun ruxsatnomaga ega bo‘lgan xo‘jalik yurituvchi subyektlar soni 2026 yilning 1 yanvariga 293 birlikni tashkil etdi. [12] Xalqaro axborot uzatish kanallarining o‘tkazuvchanlik qobiliyati 2025-yil III choragi yakuriga nisbatan 200 Gbit/s ga oshib, 4 400 Gbit/s ni tashkil etdi. Ushbu ko‘rsatkich raqamli infratuzilmaning muttasil kengayib borayotganini va O‘zbekistonning «raqamli iqtisodiyot» strategiyasi doirasidagi islohotlarning amaliy natijasini ko‘rsatadi.

2025-yilning yanvar-dekabr oylari yakuni bo‘yicha norasm va yashirin iqtisodiyotni baholash natijalarini hisobga olgan holda, ko‘rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 1 050 292,5 mlrd so‘mni tashkil etdi.[2] Bu ko‘rsatkich 2024-yil bilan solishtirganda 14,7 foizga oshdi. 2024-yildagi 840 146,5 mlrd so‘mlik bazaga nisbatan o‘sish 210 146,0 mlrd so‘mni tashkil etdi. Iqtisodiy faollikning ushbu ko‘rsatkichi milliy iqtisodiyotdagi xizmatlar sektorining tobora muhimroq o‘rin egallayotganini tasdiqlaydi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-fevraldagi PQ-78-son qarorida xizmatlar sohasini rivojlantirishning maqsadli ko‘rsatkichlari belgilangan va ularni monitoring qilish ko‘zda tutilgan.[10] Ushbu siyosatning dastlabki samarasi 2025-yil natijalari orqali yaqqol ko‘zga tashlanmoqda: xizmatlar sohasi YaIM o‘sishiga muhim hissa qo‘shib, iqtisodiyotning divesifikatsiyasiga xizmat qilmoqda.

1.6-jadval.

O‘zbekiston Respublikasida xizmatlar sohasining asosiy turlari bo‘yicha ko‘rsatkichlari (2025 yil yanvar-dekabr)[72]

Xizmat turi	**2024 yil (mlrd so‘m)**	**2025 yil (mlrd so‘m)**	**O‘sish sur’ati va tarkibdagi ulush**
Xizmatlar — jami	**840 146,5**	**1 050 292,5**	**+14,7 foiz**
Yashash va ovqatlanish xizmatlari	183 946,5	226 955,8	+10,4% — eng katta ulush: 21,6%; oziq-ovqat xizmatlari 95,9%
Transport xizmatlari	151 825,0	188 270,8	+10,8% — 17,9% ulush; avtomobil 50,9%, havo 15,6%, yordamchi 14,8%, quvur 10,5%, TY 8,2%

[72] *Manba: O'zR Milliy statistika qo'mitasi, xizmatlar sohasi axborotnomasi, 2025 yil yanvar-dekabr*

Savdo xizmatlari	154 995,1	186 957,3	+13,8% — 17,8% ulush; chakana 53,2%, ulguji 32,3%
Moliyaviy xizmatlar	135 832,5	171 867,0	+24,6% — eng yuqori o‘sish; 16,3% ulush; moliyaviy xizmatlar 88,0%
Aloqa va axborotlashtirish	56 865,2	79 485,5	+22,7% — 7,6% ulush; kompyuter dasturlash 43,2%, telekom 31,3%
Ta’lim xizmatlari	32 110,5	39 626,7	+10,4% — 3,8% ulush; oliy ta’lim 49,4%
Sog‘liqni saqlash xizmatlari	15 961,8	19 890,6	+14,2%; shifoxonalar 31,2%, stomatologiya 16,0%
Ko‘chmas mulk xizmatlari	20 900,6	25 921,6	+13,1%; ijara va boshqaruv 95,7%

Xizmatlar sohasi o‘sishiga moliyaviy xizmatlar eng katta hissa qo‘shdi: 24,6 foizlik o‘sish bilan 4,0 foiz band ta’sir ko‘rsatdi. [2] Aloqa va axborotlashtirish xizmatlari (22,7 foiz o‘sish, 1,5 foiz band) ham yuqori dinamika qayd etdi — bu raqamli transformatsiya jarayonlarining iqtisodiy modeli bilan bir to‘kishdan darak beradi. Transport xizmatlari 10,8 foizlik o‘sish bilan 2,0 foiz band miqdorida jami o‘sishga hissa qo‘shdi.

2025-yilda kichik tadbirkorlik sub’ektlari tomonidan ko‘rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 595 090,5 mlrd so‘mni tashkil etib, jami bozor xizmatlari hajmining 56,7 foizini egalladi. [2] Bu ko‘rsatkich 2024 yil bilan solishtirganda 14,3 foizga o‘sdi. Kichik biznesning xizmatlar hajmidagi ulushi Farg‘ona (75,6 foiz), Namanган (75,1 foiz), Surxondaryo va Qashqadaryo (75,0 foizdan) viloyatlarida eng yuqori bo‘lib, bu hududlarda kichik tadbirkorlik xizmatlar sektorining asosi ekanligini ko‘rsatadi.

Aholi jon boshiga ko‘rsatilgan bozor xizmatlari hajmi 2025-yilda 27 719,6 ming so‘mni tashkil etdi — 2024 yildagi 22 602,0 ming so‘mga nisbatan 5 117,6 ming so‘mga (12,5 foizga) o‘sish. [2] Eng yuqori ko‘rsatkich Toshkent shahrida 126 343,7 ming so‘m bilan qayd etildi — bu respublika o‘rtachasidan 4,5 barobar yuqori. Eng past ko‘rsatkich Surxondaryo viloyatida 11 940,5 ming so‘m bilan qayd etildi. Ushbu keskin tafovut hududlararo iqtisodiy tengsizlikni va viloyatlarda xizmatlar sektorini rivojlantirish zaruratini yaqqol ko‘rsatib turibdi.

2025 yil transport va xizmatlar sohasining umumiy natijalari O‘zbekiston iqtisodiyotining barqaror rivojlanish yo‘lida davom etayotganini tasdiqlaydi.[3] Asosiy tendensiyalar quyidagilardan iborat: yuk tashish 4,3 foizga o‘sib, 1 601,0 mln tonnaga yetdi; yo‘lovchi tashish

5,3 foizga o‘sib, 7 299,5 mln nafarni tashkil etdi; havo transporti barcha transport turlari orasida eng jadal o‘sish sur’atini (yuk tashishda +20,7%, yo‘lovchi tashishda +28,5%) qayd etdi.

Quvur transporti yuk aylanmasidagi ulushining 34,9 foizdan 32,4 foizga pasayishi energiya samaradorligi va muqobil energiya manbalariga o‘tish jarayonlarining natijasini aks ettiradi. [8] Biroq quvur transporti yuk aylanmasi hajmi jihatdan hali ham temir yo‘l bilan deyarli teng darajada bo‘lib (27 257,1 va 28 384,1 mln t-km), O‘zbekiston transport tizimida strategik ahamiyatini saqlab qolmoqda.

Xizmatlar sohasi 14,7 foizlik o‘sish bilan 1 050 292,5 mlrd so‘mga yetdi; bu milliy YaIM da xizmatlar ulushining oshib borayotganini ko‘rsatadi. [14] Raqamli texnologiyalar va axborotlashtirish xizmatlari (22,7 foiz o‘sish) hamda moliyaviy xizmatlar (24,6 foiz o‘sish) sektorlar ichida eng dinamik bo‘lib, O‘zbekiston iqtisodiyotining raqamlashyв va moliyaviy chuqurlashuv yo‘lida tezlashib borayotganidan dalolat beradi.

1.6. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari bozori va rivojlanish istiqbollari[73]

Avtoservisning iqtisodiy mohiyati va uning transport tizimidagi o‘rni

Postindustrial iqtisodiyotda xizmatlar sohasi yetakchi o‘ringa chiqib, qiymat yaratish jarayoni moddiy ishlab chiqarishdan ko‘ra ko‘proq intellektual, innovatsion va servisga yo‘naltirilgan faoliyat turlari, raqamli texnologiyalar, inson kapitali hamda iste’molchi bilan uzviy hamkorlik orqali amalga oshmoqda. Mazkur jarayonda avtoservis transport tizimining ajralmas bo‘g‘ini sifatida nafaqat avtotransport vositalarining texnik holatini saqlab turuvchi yordamchi faoliyat, balki transport xizmatlarining uzluksizligi, xavfsizligi va iqtisodiy samaradorligini ta’minlovchi strategik sohaga aylanib bormoqda. Zero, transport mahsuloti — yuk va yo‘lovchilarni ko‘chirish — faqat texnik jihatdan soz, ishonchli va xavfsiz harakat tarkibi mavjud bo‘lgan taqdirdagina yaratiladi; bu esa avtoservisni transport xizmatlarini ishlab chiqarish jarayonining zaruriy sharti darajasiga ko‘taradi.

O‘zbekiston sharoitida, ayniqsa qishloq hududlarida, avtotransport vositalari sonining muttasil ortishi va ulardan foydalanish jadallashuvi avtoservis xizmatlariga bo‘lgan talabni keskin oshirmoqda. Qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini tashish, mahalliy savdo, oilaviy tadbirkorlik va

[73] Ushbu paragrafni yozishda Shaymardonova Dildora Haydarjon qizi Samarqand iqtisodiyot va servis instituti mustaqil izlanuvchisi ishtirok etdi.

aholining hududlararo mobilligi bevosita avtotransportga bog‘liq bo‘lganligi sababli, qishloq joylarda avtoservis infratuzilmasi hududiy iqtisodiy faollikning muhim omiliga aylandi. Qishloq aholisi uchun avtomobil ko‘p hollarda shunchaki harakatlanish vositasi emas, balki oilaviy daromad keltiruvchi asosiy ishlab chiqarish vositasi hisoblanadi: masalan, oilaviy tashuv va savdo faoliyatida foydalaniladigan Damas avtomobilining bir kunlik majburiy to‘xtab qolishi oila byudjeti uchun 150–200 ming so‘mgacha qo‘shimcha yo‘qotishga olib kelishi aniqlangan [3; 9].

Avtoservis xizmatlari boshqa xizmat turlaridan bir qator o‘ziga xos xususiyatlari bilan ajralib turadi. *Birinchidan*, ular moddiy va nomoddiy elementlarning uyg‘unligi asosida amalga oshiriladi: xizmat jarayonida ehtiyot qismlar, uskunalar va materiallardan foydalanilsa-da, asosiy qiymatni mutaxassisning malakasi yaratadi. Shu bois avtoservis «tovar–xizmat uyg‘unligi» shkalasida oraliq o‘rinni egallaydi — diagnostika, ta’mirlash, maslahat jarayoni nomoddiy xarakterga ega bo‘lsa, uning natijasi (ta’mirlangan avtomobil, almashtirilgan uzel) moddiy ko‘rinishda namoyon bo‘ladi. *Ikkinchidan*, zamonaviy avtomobillarning elektron boshqaruv tizimlari, sensorlar va dasturiy ta’minot bilan jihozlanganligi avtoservisni yuqori texnologik faoliyatga aylantiradi. *Uchinchidan*, avtoservis majmuaviy xarakterga ega bo‘lib, diagnostika, ta’mirlash, profilaktika, ehtiyot qismlar bilan ta’minlash va qo‘shimcha xizmatlarni qamrab oladi. *To‘rtinchidan*, avtoservis tajribaviy va ishonchga asoslangan ne’matlar qatoriga kiradi: iste’molchi xizmat sifatini ko‘pincha undan foydalanganidan keyingina baholay oladi, bu esa bozorda axborot asimmetriyasini yuzaga keltiradi va xizmat sifatini standartlashtirish hamda nazorat qilish mexanizmlarini talab etadi.

Iqtisodiy ne’mat nuqtai nazaridan avtoservis asosan xususiy xizmatlar qatoriga kiradi — unda raqobat, narx shakllanishi va iste’mol tanlovi hal qiluvchi ahamiyatga ega. Shu bilan birga, yo‘l harakati xavfsizligi, ekologik talablar va texnik reglamentlarga rioya etilishi davlat tomonidan tartibga solinishi avtoservisga aralash (ijtimoiy-xususiy) xizmat xususiyatlarini ham baxsh etadi. Sifatsiz ta’mirlash yo‘l-transport hodisalari ehtimolini oshiradi, ishlatilgan akkumulyatorlar, shinalar va motor moylarining noto‘g‘ri utilizatsiya qilinishi esa atrof-muhitga jiddiy zarar yetkazadi. Demak, avtoservis salbiy va ijobiy tashqi samaralarga ega bo‘lgan, shu sababli davlat va xususiy sektor hamkorligida rivojlantirilishi maqsadga muvofiq bo‘lgan soha hisoblanadi.

Iqtisodiy adabiyotlarda avtoservis tushunchasiga turlicha yondashuvlar shakllangan. Ye.S.Kuznetsov avtoservisni avtomobil transportiga xizmat ko‘rsatuvchi soha sifatida, V.V.Volgin esa avtomobillarni ta’mirlash orqali iste’molchilarga mamnuniyat ulashuvchi biznes sifatida talqin etadi. G.F.Fastovsev va N.N.Ribin avtoservis tarkibiga texnik xizmat bilan bir qatorda maslahat, ehtiyot qismlar va ekspluatatsion materiallar savdosi, avtomobillarni saqlash, yuvish va shatakka olish kabi faoliyat turlarini ham kiritadi. V.V.Shmal va O.V.Malixina avtoservisni milliy iqtisodiyotning o‘zaro bog‘liq tarmoqlari majmui va iqtisodiyot infratuzilmasining unsuri sifatida qaraydi, S.N.Petrochenkov va Ye.G.Yakovenko esa sotuvdan oldingi tayyorgarlik, sotish, sug‘urtalash va kafolatli ta’mirlashni qamrab oluvchi kompleks servis tizimini ta’kidlaydi. Qishloq sharoitiga yo‘naltirilgan tadqiqotlarda (G.D.Kokorev, G.G.Kuzminich, E.Z.Asadullin, N.M.Sobirov, X.K.Ishmuratov, R.K.Hamroyev) mavsumiy yuklama, «holatiga ko‘ra ta’mirlash» strategiyasi, kooperativ va assotsiatsiyalar tashkil etish, to‘lovga qodir talab va norasmiy sektorning o‘sishi kabi masalalarga urg‘u berilgan. Mazkur yondashuvlarni umumlashtirish ularning har biri avtoservisning muayyan jihatini chuqur yoritganini, biroq qishloq hududlari xususiyatlarini to‘liq qamrab olmaganini ko‘rsatadi (1.7-jadval).

1.7-jadval

Avtoservis tushunchasiga oid ilmiy yondashuvlarning tasnifi[74]

Yondashuv	Namoyandalari	Ilmiy afzalligi	Qishloq sharoitiga nisbatan cheklovi
Funksional-xizmatlar	F.Kotler, V.Zeytaml, M.Bitner, D.Gremler, N.N.Ribin, G.F.Fastovsev	Avtoservisning amaliy mazmuni va tarkibini ochib bergan, xizmatlar diversifikatsiyasini asoslagan	Hududiy tafovutlar va logistik cheklovlar hisobga olinmagan
Tizimli-institutsional va hududiy	O.D.Markov, I.E.Gribut, V.V.Shmal, O.V.Malixina, G.G.Kuzminich, E.Z.Asadullin, N.M.Sobirov	Avtoservisni iqtisodiyot infratuzilmasi va qiymat zanjiri elementi sifatida asoslagan, kooperatsiya ahamiyatini ko‘rsatgan	Ko‘p hollarda dilerlik (firma) servisiga mo‘ljallangan, norasmiy sektorga moslashmagan
Biznes-bozor	V.V.Volgin, V.P.Bichkov, N.V.Penshin	Marketing, narx siyosati, raqobat va kichik biznes uchun ahamiyatini ochib bergan	Mavsumiylik va ehtiyot qismlar logistikasi xatarlari chuqur tahlil qilinmagan

[74] *Manba: D.H.Shaymardonova tadqiqotlari asosida tuzilgan [1; 5; 6].*

Yondashuv	Namoyandalari	Ilmiy afzalligi	Qishloq sharoitiga nisbatan cheklovi
Texnik-texnologik	G.D.Kokorev, X.K.Ishmuratov, R.K.Hamroyev	Texnik ishonchlilik, «holatiga ko‘ra ta’mirlash» va mavsumiy yuklamani hisobga olgan	Iqtisodiy va marketing jihatlariga kam e’tibor berilgan
Sotuvdan oldingi va keyingi servis	S.N.Petrochenkov, Ye.G.Yakovenko, D.R.Saidov	Avtoservisni qiymat yaratish zanjiri va mijoz bilan uzoq muddatli munosabatlar bilan bog‘lagan	Yirik shaharlardagi dilerlarga yo‘naltirilgan, qishloqda amalda cheklangan

Yuqoridagi yondashuvlarni umumlashtirish va ularning afzalliklarini birlashtirish asosida D.H.Shaymardonova tomonidan avtoservisning quyidagi mualliflik ta’rifi taklif etilgan [1; 5]:

Avtoservis *— avtotransport vositalarining butun hayotiy sikli davomida (sotuvgacha tayyorgarlik, sotish, ekspluatatsiya, texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash, sotuvdan keyingi servis) ularning ishonchliligi, xavfsizligi va iqtisodiy samaradorligini ta’minlashga qaratilgan, mijoz ehtiyojlarini qondirish hamda qo‘shilgan qiymat yaratish zanjirida ishtirok etuvchi texnik, iqtisodiy va tashkiliy chora-tadbirlar majmuidir.*

Ushbu ta’rifning ilmiy yangiligi uch jihatda namoyon bo‘ladi. Birinchidan, avtoservis alohida ta’mirlash operatsiyalari yig‘indisi sifatida emas, balki avtomobilning to‘liq hayotiy siklini qamrab oluvchi uzluksiz jarayon sifatida talqin etiladi. Ikkinchidan, uning maqsadi texnik soz holatni saqlash bilan cheklanmay, ishonchlilik, xavfsizlik va iqtisodiy samaradorlikning birligi sifatida belgilanadi. Uchinchidan, avtoservis qo‘shilgan qiymat yaratish zanjirining faol ishtirokchisi sifatida qaraladi — bu esa uni mijozga yo‘naltirilgan boshqaruv, logistika va raqamlashtirish vositalari bilan uyg‘unlashtirish imkonini beradi. «Tizim» atamasi o‘rniga «chora-tadbirlar majmui» iborasining qo‘llanilishi esa ta’rifni qishloq joylarga xos bo‘lgan tarqoq, kichik va qisman norasmiy servis sub’ektlariga ham tatbiq etishga imkon yaratadi.

Avtoservis xizmatlarining zamonaviy tasnifi va raqamli-ekotizimli biznes modeli

Amaldagi tasniflar asosan texnik va funksional belgilarga tayanadi, shu sababli raqamli diagnostika, prognozli texnik xizmat, mobil servis, ekologik yo‘naltirilgan xizmatlar kabi yangi xizmat turlari ularning doirasiga sig‘maydi. Bu esa hududiy rivojlanishni rejalashtirish, resurslarni taqsimlash va ustuvor yo‘nalishlarni belgilashda ilmiy asoslangan qarorlar qabul qilishni qiyinlashtiradi. Sanoat 4.0 (Industry 4.0), servis ustuvorligi mantiqi (Service-Dominant Logic, SDL) va aqlli

mobillik (Smart Mobility) konsepsiyalariga tayangan holda D.H.Shaymardonova tomonidan avtoservis xizmatlarining an’anaviy funksional tasnifi intellektual, raqamli va ekotizimli mezonlar bilan boyitilgan (1.8-jadval).

1.8-jadval

Avtoservis xizmatlarining Sanoat 4.0 va servis ustuvorligi konsepsiyalari asosida takomillashtirilgan tasnifi[75]

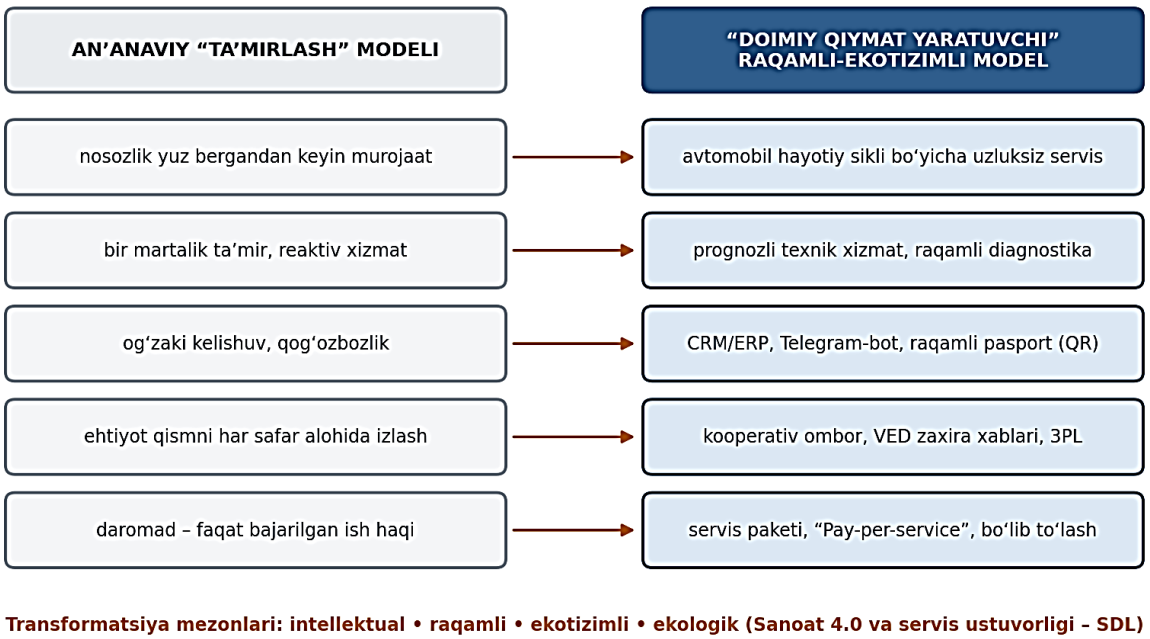
Tasniflash belgisi	Xizmat turlari	Qishloq joylar uchun ahamiyati
Funksional jihatiga ko‘ra	diagnostika; ta’mirlash; texnik xizmat ko‘rsatish; ehtiyot qismlar ta’minoti; funksional-qiymatli (mijoz bilan birgalikda qiymat yaratish)	Bir tashrifda kompleks xizmat olish imkoniyati yaratiladi
Texnologik darajasiga ko‘ra	an’anaviy servis; avtomatlashtirilgan servis; raqamli servis; aqlli servis (real vaqt nazorati — Smart Service 2.0; sun’iy intellektga asoslangan — Smart Service 3.0; robotlashgan ustaxona — Smart Service 4.0)	Bosqichma-bosqich raqamlashtirish: oflayn dasturlar, mobil diagnostika
Hududiy xizmat modeliga ko‘ra	shahar servis markazlari; mahalliy servis; qishloq ustaxonalari; mobil servis; kichik avtomat servis nuqtalari; sun’iy intellektga asoslangan mobil servis; hududiy avtoservis ekotizimi	Masofa omilini kamaytiradi, xizmatning yetib borishini ta’minlaydi
Ekologik mezoniga ko‘ra	yashil avtoservis; nol chiqindili avtoservis; sirkulyar avtoservis (qismlarni qayta ishlash); ekoraqamli avtoservis	Moy, akkumulyator va shinalarni hududiy yig‘ish va utilizatsiya qilish
Biznes-modeliga ko‘ra	oylik «servis paketi»; natija uchun to‘lov (Pay-per-performance); avtomobilni to‘liq servis bilan ijaraga berish (Vehicle-as-a-Service, VaaS)	To‘lov qobiliyati cheklangan aholi uchun moliyaviy moslashuvchanlik

Taklif etilgan tasnif avtoservisni statik tasnifdan dinamik, ma’lumotlarga asoslangan va ekologik-intellektual tizimga o‘tkazish imkonini beradi. Uning amaliy mazmuni avtoservis korxonalarining biznes modelidagi tub o‘zgarishda namoyon bo‘ladi: an’anaviy «ta’mirlash» modelida korxona nosozlik yuz bergandan keyingina ishga kirishadi va daromadi faqat bajarilgan ishlar hajmi bilan belgilanadi. Taklif etilayotgan **«doimiy qiymat yaratuvchi» raqamli-ekotizimli**

[75] *Manba: [1; 5; 6] asosida tuzilgan.*

biznes modelida esa avtoservis korxonasi avtomobil egasining butun ekspluatatsiya davri mobaynida uning hayotiy qulayligini oshirishga yo‘naltirilgan uzluksiz xizmatlar oqimini tashkil etadi (1.6-rasm).

Raqamli-ekotizimli modelning asosiy elementlari quyidagilardan iborat: *raqamli transformatsiya* (onlayn qabul, avtomatik diagnostika, kichik biznes uchun soddalashtirilgan CRM dasturlari, milliy avtoservis onlayn platformalari); *mijozga yo‘naltirilganlik* (shaxsiylashtirilgan xizmat paketlari, call-markaz va messenjerlar orqali doimiy aloqa, xodimlarni servis madaniyatiga o‘qitish, og‘zaki kelishuvdan shartnoma shakliga o‘tish); *diversifikatsiya* («bir joyda barcha xizmat» modeli, universal servis, ehtiyot qismlar marketpleysi, kooperatsiya asosida biznes yuritish); *yashil tamoyillar* (texnologik chiqindilarni yig‘ish punktlari, energiyatejamkor eko-uskunalar). Ushbu to‘rt yo‘nalishning kompleks joriy etilishi qishloq avtoservis korxonalari raqobatbardoshligining va qishloq joylar iqtisodiy rivojining muhim sharti hisoblanadi.



1.6-rasm. Avtoservis korxonalarining an’anaviy «ta’mirlash» modelidan «doimiy qiymat yaratuvchi» raqamli-ekotizimli biznes modeliga o‘tishi

Manba: [1; 5] asosida tuzilgan.

O‘zbekistonda avtoservis xizmatlari bozorining holati

Aholi turmush darajasining o‘sishi, avtosanoatning modernizatsiyalanishi, avtokredit bozorining faollashuvi va hududlararo iqtisodiy integratsiya mamlakatda avtomobillashuv darajasining jadal

o‘sishini ta’minladi. Bu jarayon, o‘z navbatida, avtoservis xizmatlari, ehtiyot qismlar savdosi, ikkilamchi avtomobil bozori va transport logistikasi rivojlanishining asosiy drayveriga aylandi. Avtoservis bozorining asosiy ko‘rsatkichlari 1.7-jadvalda keltirilgan.

1.7-jadval

O‘zbekiston Respublikasi va Samarqand viloyatida avtoservis xizmatlari bozorining asosiy ko‘rsatkichlari[76]

Ko‘rsatkichlar	2010	2015	2020	2023	2024	2025	2025/2010, marta
Yengil avtomobillar soni, ming dona: respublika	1650,0	2156,5	2410,4	3637,1	4200,7	4289,0	2,60
Samarqand viloyati	185,0	249,9	337,6	404,4	429,5	456,1	2,47
Avtoservis korxonalari soni, birlik: respublika	3200	4530	6414	7901	8470	9080	2,84
Samarqand viloyati	340	497	727	914	986	1064	3,13
Ko‘rsatilgan avtoservis xizmatlari hajmi, mlrd so‘m: respublika	420	827	1627	2442	2796	3201	7,62
Samarqand viloyati	38	77	156	239	275	317	8,34
Avtomobillarga ehtiyot qismlar importi (respublika), mlrd so‘m	260	558	1197	1893	2206	2570	9,88
Har 100 xo‘jalikka to‘g‘ri keladigan avtomobillar (Samarqand viloyati), dona	21	42	49	57	58	61	2,90
Bitta avtoservis korxonasiga to‘g‘ri keladigan avtomobillar (respublika), dona	516	476	376	460	496	472	0,92

Jadval ma’lumotlari bir qator muhim qonuniyatlarni ko‘rsatadi. Respublikada yengil avtomobillar soni 2010–2025-yillarda 1,65 mln donadan 4,29 mln donagacha, ya’ni qariyb 2,6 barobar oshgan. O‘sishning eng jadal bosqichi 2020–2025-yillarga to‘g‘ri kelib, bu davrda avtoparkka 1,88 mln dona avtomobil qo‘shilgan (+77,9%). Avtoservis korxonalari soni 2,8 barobar, ko‘rsatilgan xizmatlar hajmi esa nominal ifodada 7,6 barobar o‘sgan. Xizmatlar hajmining avtomobillar sonidan ancha tez o‘sishi bitta avtomobilga to‘g‘ri keladigan servis xarajatlarining ortib borayotganini anglatadi: 2010-yilda bu ko‘rsatkich taxminan 255

[76] *Manba: D.H.Shaymardonova dissertatsiya tadqiqoti ma’lumotlari [3; 9] asosida muallif hisob-kitoblari.*

ming so‘mni tashkil etgan bo‘lsa, 2025-yilda 746 ming so‘mga yetgan. Bu holat avtoparkning eskirishi, avtomobillarning texnik murakkablashuvi va xizmatlar assortimentining kengayishi bilan izohlanadi. Ehtiyot qismlar importining qariyb 10 barobar o‘sishi esa avtoservis bozorining importga bog‘liqligi yuqoriligini va ehtiyot qismlar logistikasining soha samaradorligidagi hal qiluvchi rolini ko‘rsatadi.

Samarqand viloyati avtoservis bozorining rivojlanishini tahlil qilish uchun reprezentativ hudud hisoblanadi: viloyatda avtoservis korxonalari soni (3,1 barobar) va xizmatlar hajmi (8,3 barobar) respublika o‘rtacha ko‘rsatkichlaridan yuqori sur’atlarda o‘sgan. Qo‘shrabot, Urgut, Toyloq va Samarqand tumanlari avtomobillar sonining eng yuqori o‘sishi bilan avtoservis va texnik xizmat sohasi uchun eng jozibador hududlar sifatida ajralib turadi. Shu bilan birga, bitta avtoservis korxonasiga to‘g‘ri keladigan avtomobillar sonining yuqoriligi (respublikada 470–500 dona) va rasmiy ro‘yxatdan o‘tgan, zamonaviy diagnostika-nazorat uskunalari bilan to‘liq jihozlangan avtoservis korxonalari ulushining atigi 10% atrofida ekanligi xizmat ko‘rsatish salohiyati talabdan orqada qolayotganini ko‘rsatadi [3; 9]. Avtotransport vositalarining o‘rtacha yoshi 13,7 yilni tashkil etib, rivojlangan mamlakatlardagiga nisbatan 2,5–3,0 barobar yuqoriligi kelgusi 5–10 yil mobaynida avtoservisga talabning barqaror o‘sishini oldindan belgilaydi.

Qishloq joylarda avtoservis sub’ektlari faoliyati bir qator tizimli muammolar sharoitida kechmoqda: moddiy-texnik baza va diagnostika uskunalarining eskirganligi; ehtiyot qismlar ta’minotidagi uzilishlar (masalan, Cobalt va Damas avtomobillari uchun havo filtrlarini yetkazib berish muddati 2–8 kunni tashkil etadi); malakali kadrlar yetishmasligi; xizmat standartlarining shakllanmaganligi; xizmatlar assortimentining torligi; xizmatlarning katta qismi garaj ustalari va kichik xususiy ustaxonalar tomonidan norasmiy sektorda ko‘rsatilishi. Ushbu muammolar qishloq avtoservis korxonalarining raqobatbardoshligi va iqtisodiy samaradorligini pasaytiradi, aholining esa sifatli servisdan foydalanish imkoniyatlarini cheklaydi.

Qishloq joylarda avtoservisga talabni belgilovchi omillar va uning 2026–2030-yillarga prognozi

Avtoservis xizmatlariga talabni prognozlash transport korxonalari, mahalliy hokimliklar va investorlar uchun infratuzilmani rejalashtirishning asosiy vositasi hisoblanadi. Avtoservis hajmi va unga ta’sir etuvchi omillar vaqt qatorlari trendga ega bo‘lgan, ya’ni nostatsionar jarayonlar bo‘lganligi sababli ularni an’anaviy regressiya

usullari bilan modellashtirish soxta bog‘liqliklarga olib kelishi mumkin. Shu bois bunday hollarda **xatolarni tuzatishning vektorli modeli** (Vector Error Correction Model, VECM) qo‘llaniladi. VECM bir necha birinchi tartibda integrallashgan — I(1) — vaqt qatorlari o‘rtasidagi uzoq muddatli muvozanat va qisqa muddatli dinamikani bir vaqtning o‘zida tahlil qilish imkonini beradi. Modelning iqtisodiy mantig‘i quyidagicha: agar o‘zgaruvchilar o‘rtasida uzoq muddatli muvozanat mavjud bo‘lsa, qisqa muddatli og‘ishlar vaqt o‘tishi bilan ana shu muvozanatga qaytadi.

VECM modelini qo‘llash quyidagi algoritm asosida amalga oshiriladi:

1. vaqt qatorlarini shakllantirish va logarifmlash;
2. vaqt qatorlarini statsionarlikka tekshirish (ADF, PP, KPSS testlari);
3. o‘zgaruvchilarning integrallashuv tartibini aniqlash (I(0), I(1), I(2));
4. Akaike (AIC) va Shvars (BIC) axborot mezonlari asosida optimal kechikish (lag) uzunligini tanlash;
5. Johansen testi yordamida kointegratsiya mavjudligi va darajasini baholash;
6. uzoq va qisqa muddatli koeffitsiyentlarni hamda xatolikni tuzatish hadini (ECT) baholash;
7. model diagnostikasi va natijalarni iqtisodiy talqin qilish;
8. prognoz qiymatlarini ishlab chiqish.

Samarqand viloyati misolida natijaviy ko‘rsatkich sifatida ko‘rsatilgan avtoservis xizmatlari hajmi (Y), omillar sifatida esa qishloq joylarda aholi daromadlari (X_1), har 100 xo‘jalikka to‘g‘ri keladigan avtomobillar soni (X_2), avtomobillarning eskirish sur’ati (X_3), avtomobillar soni (X_4) va avtomobil transportida tashilgan yo‘lovchilar soni (X_5) tanlab olingan. ADF testi natijalariga ko‘ra barcha o‘zgaruvchilar boshlang‘ich darajada nostatsionar ($p > 0,05$), birinchi farqlarda esa statsionar ($p < 0,05$) bo‘lib, ular I(1) jarayonlar ekanligi tasdiqlangan. Axborot mezonlari optimal kechikishni 2 davr deb ko‘rsatgan (AIC = 24,562; BIC = 27,551), Johansen testi esa kamida bitta kointegratsiya vektori mavjudligini tasdiqlagan ($r = 0$ gipotezasi uchun Trace = 114,32 > 95,75; $p = 0,0012$). D.H.Shaymardonova tomonidan baholangan uzoq muddatli kointegratsiya tenglamasi quyidagi ko‘rinishga ega [9]:

$$\ln Y = -2,84 + 0,45\ln X_1 + 0,62\ln X_2 + 0,18\,X_3 + 0,31\ln X_4 - 0,12\ln X_5$$

O‘zgaruvchilar logarifmik shaklda baholanganligi sababli koeffitsiyentlar bevosita elastiklikni ifodalaydi, ya’ni omilning 1% ga o‘zgarishi avtoservis hajmini necha foizga o‘zgartirishini ko‘rsatadi (1.8-jadval).

1.8-jadval

Samarqand viloyatida avtoservis xizmatlari hajmiga ta’sir etuvchi omillarning uzoq muddatli elastikligi

Omil	Elastiklik	Iqtisodiy talqini
X_1 — qishloq joylarda aholi real daromadlari	0,45	Daromadlarning 1% ga o‘sishi avtoservis hajmini 0,45% ga oshiradi: aholining nafaqat avtomobil sotib olish, balki professional servis uchun to‘lov qobiliyati ortadi
X_2 — har 100 xo‘jalikka to‘g‘ri keladigan avtomobillar	0,62	Eng kuchli omil: xonadonlarning avtomobillashuvi kundalik va mavsumiy talabni eng yuqori sur’atda shakllantiradi
X_3 — avtomobillarning eskirish sur’ati	0,18	Eskirish tez-tez buzilish va kapital ta’mirga ehtiyoj orqali «ichki majburiy talab»ni yaratadi, bozor kon’yunkturasi yomonlashganda ham minimal barqarorlikni ta’minlaydi
X_4 — avtomobillar umumiy soni	0,31	Bozor sig‘imi kengayishining va mijozlar oqimi jismoniy o‘sishining bazaviy ekzogen omili
X_5 — avtomobil transportida tashilgan yo‘lovchilar	–0,12	«Substitut samarasi»: jamoat transporti va taksidan foydalanishning ortishi shaxsiy avtomobillardan foydalanish va ularga servis ko‘rsatish davriyligini kamaytiradi

Manba: [9].

Qisqa muddatli modelda xatolikni tuzatish hadi $ECT_{t-1} = -0,38$ ga teng bo‘lib, statistik jihatdan ahamiyatli ($p < 0,01$). Bu kutilmagan iqtisodiy shoklar tufayli yuzaga kelgan nomutanosiblikning 38% qismi keyingi davrda bartaraf etilishini, ya’ni avtoservis bozori uzoq muddatli muvozanatli trendga nisbatan tez qaytishini anglatadi. Baholangan model asosida ishlab chiqilgan prognoz ko‘rsatkichlari 1.9-jadval va 1.7-rasmda keltirilgan.

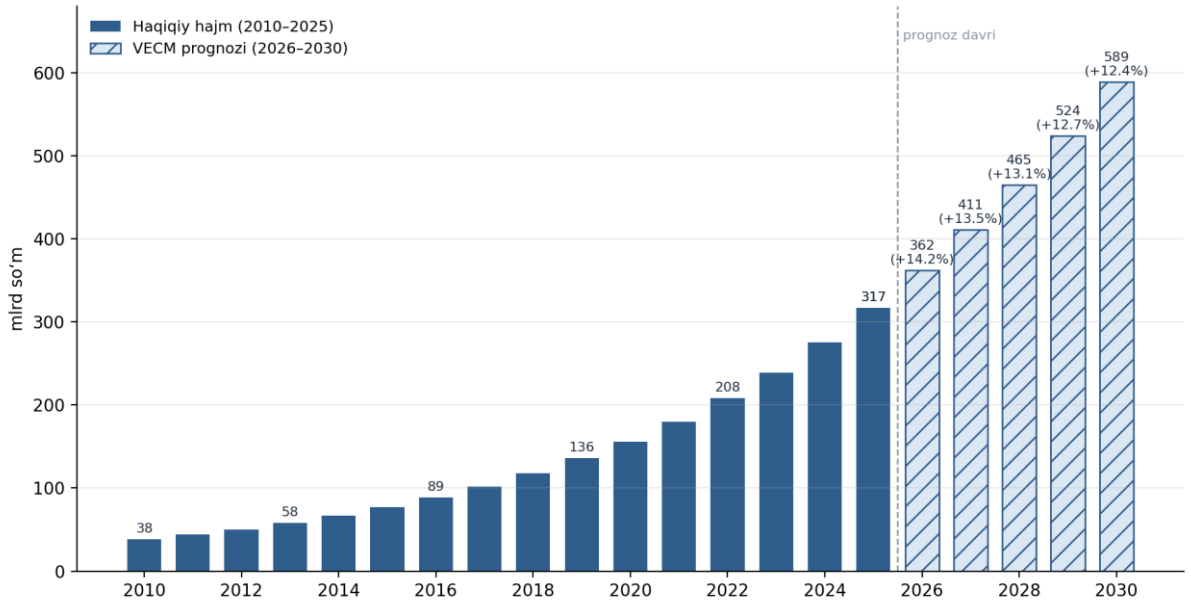
Prognoz natijalariga ko‘ra, Samarqand viloyatida ko‘rsatilgan avtoservis xizmatlari hajmi 2025-yildagi 317 mlrd so‘mdan 2030-yilda 589 mlrd so‘mgacha, ya’ni 1,86 barobar o‘sishi kutilmoqda; besh yil davomidagi umumiy mutlaq o‘sish 272 mlrd so‘mni tashkil etadi.

1.9-jadval

Samarqand viloyatida avtoservis xizmatlari hajmining 2026–2030-yillarga mo‘ljallangan prognoz ko‘rsatkichlari

Yillar	Prognoz hajmi, mlrd so‘m	Zanjirsimon o‘sish sur’ati, %	2025-yilga nisbatan o‘sish, %	Mutlaq o‘sish, mlrd so‘m	Iqtisodiy talqini
2025 (haqiqiy)	317,0	—	—	—	Bazaviy daraja
2026	362,0	14,2	14,2	+45,0	X_2 va X_4 omillarining birgalikdagi ta’siri talabni 45 mlrd so‘mga oshiradi
2027	411,0	13,5	29,7	+49,0	Hajm 400 mlrd so‘mdan oshadi; daromadlar o‘sishi yuqori texnologik servisga talabni kuchaytiradi
2028	465,0	13,1	46,7	+54,0	O‘sish sur’ati pasaysada, mutlaq o‘sish ortadi; eskirish majburiy texnik xizmatlar hajmini oshiradi
2029	524,0	12,7	65,3	+59,0	Shaxsiy avtomobillar ko‘payishi yo‘lovchi tashishning salbiy ta’sirini to‘liq kompensatsiya qiladi
2030	589,0	12,4	85,8	+65,0	Bozor sig‘imiga yaqinlashadi; raqamli servis va elektromobillarga xizmat ko‘rsatish talab etiladi

Manba: [9].



1.7-rasm. Samarqand viloyatida avtoservis xizmatlari hajmining dinamikasi (2010–2025) va VECM modeli asosidagi prognozi (2026–2030), mlrd so‘m

Manba: [9] ma’lumotlari asosida tuzilgan.

Zanjirsimon o‘sish sur’atining 14,2% dan 12,4% gacha sekinlashishi bozorning ekstensiv rivojlanishdan intensivlashuv va to‘yinish bosqichiga asta-sekin o‘tayotganidan dalolat beradi. Biroq har yilgi mutlaq o‘sishning 45 mlrd so‘mdan 65 mlrd so‘mgacha ortib borishi bozor sig‘imining kengayishda davom etayotganini va har bir foiz o‘sishning real iqtisodiy salmog‘i yildan-yilga oshayotganini ko‘rsatadi. Bu natijalar avtoservis infratuzilmasini kengaytirish, xizmatlar sifatini oshirish va sohaga raqamli texnologiyalarni jalb etish bo‘yicha o‘rta muddatli hududiy dasturlarni ishlab chiqish uchun miqdoriy asos bo‘lib xizmat qiladi.

Qishloq joylarda avtoservisni rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlari

Tahlil va prognoz natijalaridan kelib chiqqan holda qishloq joylarda avtoservis xizmatlarini rivojlantirishning quyidagi ustuvor yo‘nalishlarini ajratib ko‘rsatish mumkin:

- **maqsadli hududiy dasturlar.** Bozor hajmining 2030-yilgacha 1,86 barobar o‘sishini hisobga olib, raqamli diagnostika uskunalari bilan jihozlangan rasmiy dilerlik va mustaqil yirik avtoservis majmualarini tashkil etish bo‘yicha viloyat va tuman dasturlarini ishlab chiqish;
- **servis infratuzilmasini hududiy muvozanatlashtirish.** Qishloq aholisi daromadlarining talabga yuqori ta’sirini (elastiklik 0,45) inobatga olib, avtoservisning yirik shaharlarda to‘planib qolishining oldini olish,

tuman markazlari va magistral yo‘llar bo‘ylarida kichik va o‘rta servis shoxobchalari uchun imtiyozli kredit va yer maydonlari ajratish mexanizmini joriy etish;

- **eski avtoparkka ixtisoslashgan servis.** Eskirish omilining ijobiy ta’sirini hisobga olib, foydalanish muddati 10 yildan oshgan avtomobillar uchun motor, transmissiya va yurish qismlarini tiklashga ixtisoslashgan arzon va sifatli muqobil servis yo‘nalishlarini rivojlantirish;
- **raqamli platformalar.** Mijozlar oqimining o‘sishi navbatlar va ortiqcha yuklamani yuzaga keltirmasligi uchun onlayn ro‘yxatga olish, avtomobil tarixini raqamli pasport (QR-kod) orqali kuzatish va ehtiyot qismlar omborini avtomatlashtirish imkonini beruvchi CRM platformalarini joriy etish;
- **kadrlar salohiyati.** Qishloq ustalarining zamonaviy diagnostika, shuningdek, elektromobil va gibrid avtomobillar bilan ishlash ko‘nikmalarini oshirish, ishlab chiqarishdan ajralmagan holda uzluksiz o‘qitish tizimini yo‘lga qo‘yish;
- **norasmiy sektorni rasmiylashtirish va yashil servis.** Uy sharoitidagi ustaxonalar va kichik sub’ektlarni soliq imtiyozlari, arzon kreditlar va diagnostika uskunalari lizingi orqali rasmiy sektorga o‘tkazish; ishlatilgan moy, akkumulyator va shinalarni markazlashgan holda yig‘ish va utilizatsiya qilish tizimini yaratish.

Mazkur yo‘nalishlarni kompleks amalga oshirish qishloq avtoservis sub’ektlarini an’anaviy ta’mirlash ustaxonalaridan mijozga yo‘naltirilgan qiymat yaratish ekotizimining ishtirokchilariga aylantiradi, qishloq aholisi uchun transport xizmatlarining uzluksizligi va xavfsizligini ta’minlaydi hamda hududlar o‘rtasidagi rivojlanish nomutanosibliklarini kamaytirishga xizmat qiladi. Avtoservis sub’ektlari faoliyatini boshqarishning Lean-logistik usullari ushbu darslikning 9.6-paragrafida batafsil yoritilgan[77].

1.6 Paragraf bo‘yicha adabiyotlar

1. Shaymardonova D.H. Servislashgan jamiyatda avtoservis xizmatlarining o‘rni va ahamiyatini yoritishga qaratilgan ilmiy yondashuvlar // Muhandislik va iqtisodiyot. – 2025. – № 6. – B. 223–229.

2. Shaymardonova D.H. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari ko‘rsatuvchi sub’ektlar samaradorligini oshirish // Servis. – 2024. – № 4/1.

77

3. Shaymardonova D.H. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlarini rivojlantirishning o‘ziga xos xususiyatlari: muammolari, istiqbollari va yechimlari // Muhandislik va iqtisodiyot. – 2026. – № 1. – B. 802–806.

4. Shaymardonova D.H. Avtoservis xizmatlarini rivojlantirishni ob’yektiv zarurligi va ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyatini yoritishga qaratilgan ilmiy yondashuvlar // Qo‘qon DPI. Ilmiy xabarlar. – 2025. – № 3. – B. 357–360.

5. Shaymardonova D.H. Avtoservis xizmatlarining mohiyati, servislashgan jamiyatda tutgan o‘rni va ahamiyati // Journal of New Century Innovations. – 2025. – Vol. 72, Issue 1. – B. 86–91.

6. Shaymardonova D.H. Avtoservis xizmatlarini rivojlantirishning ilg‘or xorijiy tajribalari va ularni O‘zbekiston sharoitida qo‘llash amaliyoti // Xorazm Ma’mun akademiyasi axborotnomasi. – 2025. – № 6/2. – B. 74–76.

7. Shaymardonova D.H. Avtoservis xizmatlari bozorida marketing innovatsiyalarini qo‘llash istiqbollari (Samarqand viloyati misolida) // «Raqamlashtirish sharoitida ta’lim tizimi taraqqiyotining zamonaviy muammo va tendensiyalari» respublika ilmiy-amaliy anjumani materiallari. – Nukus, 2026. – B. 358–362.

8. Shaymardonova D.H. The Essence of the Service Sector and the Possibilities of its Development in Rural Areas // The International Journal of Leadership and Innovative Management. – 2024. – Vol. 1, Issue 1. – P. 113–115.

9. Shaymardonova D.H. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari ko‘rsatuvchi sub’ektlar samaradorligini oshirish: iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati. – Samarqand: SamISI, 2026.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Iqtisodiy nazariya va transport bozori tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Tadqiqot ob’ekti***	Ilmiy tadqiqot yo‘naltirilgan hodisa, jarayon yoki tizim. Transport iqtisodiyotida tadqiqot ob’ekti bo‘lib transport tizimi, bozori, korxonalari yoki alohida transport turlarining iqtisodiy munosabatlari xizmat qiladi. Ob’ektni to‘g‘ri aniqlash tadqiqotning maqsadi, vazifalari va metodologiyasini belgilaydi.
2	***Transport bozori***	Transport xizmatlari — yuk va yo‘lovchi tashish, logistika, ekspeditsiya — bo‘yicha talab va taklif o‘rtasidagi iqtisodiy munosabatlar tizimi. Transport bozori raqobat darajasi, tariflar, xizmat sifati va bozor ishtirokchilari soni bilan tavsiflanadi. Globallashuv va raqamli texnologiyalar transport bozorini tobora integratsiyalashgan global tizimga aylantirmoqda.
3	***Transport mahsuloti***	Transport korxonasi tomonidan yuk yoki yo‘lovchi tashish xizmati ko‘rsatilishi natijasida yaratilgan foydali ta’sir; o‘lchov birligi — tonna-km (yuk uchun) yoki yo‘lovchi-km (yo‘lovchi uchun). Transport mahsuloti moddiy buyum emas, balki xizmat ekanligidan u ishlab chiqarish va iste’mol bilan bir vaqtda sodir bo‘ladi, omborda saqlab bo‘lmaydi.
4	***Transport xizmatlari bozori***	Turli transport turlari — avtomobil, temir yo‘l, havo, dengiz, quvur, daryo — tomonidan ko‘rsatiladigan xizmatlarni sotib olish-sotish munosabatlari yig‘indisi. Bu bozorda narxlar (tariflar), xizmat sifati va vaqt omili asosiy raqobat

		mezonlari hisoblanadi. 2024-yilda jahon transport xizmatlari bozori hajmi 8,5 trln AQSh dollarini tashkil etdi (UNCTAD).
5	***Transport siyosati***	Davlatning transport tizimini rivojlantirish, tartibga solish va moliyalashtirish bo‘yicha ustuvor yo‘nalishlarini belgilovchi chora-tadbirlar majmuasi. Maqsadlari: transport infratuzilmasini rivojlantirish; raqobat muhitini shakllantirish; xavfsizlikni ta’minlash; ekologik me’yorlarga rioya etish; xalqaro integratsiyani kuchaytirish. O‘zbekistonda transport siyosati 2017-yil Harakatlar strategiyasida ustuvor yo‘nalish sifatida belgilangan.
6	***Transport samaradorligi***	Transport tizimining sarflangan resurslar (kapital, mehnat, yoqilg‘i) bilan erishilgan natijalar (yuk va yo‘lovchi tashish hajmi, vaqt, xavfsizlik) nisbati. Iqtisodiy samaradorlik (xarajatlar minimallashtirilishi), ijtimoiy samaradorlik (aholiga qulay va arzon transport), ekologik samaradorlik (ifloslantirish minimallashtirilishi) ko‘rsatkichlari birgalikda baholanadi.
7	***Transport xavfsizligi***	Transport vositalaridan foydalanish jarayonida odamlarning hayoti, sog‘lig‘i va mulkiga zarar yetkazmaydigan darajada xavf-xatarni nazorat ostida ushlab turishni ta’minlovchi tizim. Turli transport turlari uchun ICAO (havo), IMO (dengiz), OTIF (temir yo‘l) xalqaro standartlari belgilangan. Statistikaga ko‘ra, havo transporti km hisobida eng xavfsiz, avtomobil transporti esa eng xatarli.

8	***Yuk aylanmasi***	Transport tizimida ma’lum vaqt davomida tashilgan yuklarning tonna-km da ifodalangan umumiy hajmi. Formula: Yuk aylanmasi = Tashilgan yuk hajmi (t) × O‘rtacha tashish masofasi (km). Transport tarmoqlarini taqqoslash va samaradorligini baholashning asosiy ko‘rsatkichi. O‘zbekistonda quvur transporti yuk aylanmasi jihatidan yetakchi o‘rinni egallaydi.
9	***Yo‘lovchi aylanmasi***	Transport tizimida ma’lum vaqt davomida tashilgan yo‘lovchilarning yo‘lovchi-km da ifodalangan umumiy hajmi. Formula: Yo‘lovchi aylanmasi = Yo‘lovchilar soni × O‘rtacha masofa (km). Avtomobil transporti yo‘lovchi aylanmasi jihatidan O‘zbekistonda yetakchi. Kichik tadbirkorlik sub’ektlari 2025-yilda avtomobil transportida yo‘lovchi tashishning 90,6 foizini ta’minladi.
2-guruh — Transport turlari va infratuzilma tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
10	***Ishlab chiqarish infratuzilmasi***	Asosiy ishlab chiqarish jarayonlarini ta’minlovchi yordamchi tarmoqlar va ob’ektlar majmuasi: transport, aloqa, energetika, suv ta’minoti, omborlar. Transport ishlab chiqarish infratuzilmasining eng muhim tarkibiy qismi hisoblanadi — u barcha tarmoqlarni xom ashyo va tayyor mahsulot bilan bog‘laydi. Ishlab chiqarish infratuzilmasiga qilingan investitsiyalar iqtisodiy o‘sishning multiplikator ta’siri beradi.
11	***Ijtimoiy infratuzilma***	Aholi hayot sifatini ta’minlovchi ijtimoiy xizmatlar tizimi: ta’lim, sog‘liqni saqlash, madaniyat, jamoat

		transporti, uy-joy kommunal xo‘jaligi. Jamoat transporti (shahar avtobuslari, metro, trol-leybus) ijtimoiy infratuzilmaning ajralmas qismi bo‘lib, ko‘pincha davlat subsidiyalari hisobiga faoliyat ko‘rsatadi. Ijtimoiy infratuzilma rivojlanishi human development indeksiga bevosita ta’sir qiladi.
12	***Transport infratuzilmasi***	Transport tizimining samarali ishlashini ta’minlovchi barcha fizik tuzilmalar majmuasi: yo‘llar, temir yo‘llar, aeroportlar, portlar, yo‘l ko‘priklari, tunnellar, signalizatsiya va boshqaruv tizimlari. Transport infratuzilmasi — ko‘pincha davlat mablag‘lari hisobiga quriladi, ammo DXSh mexanizmi orqali xususiy investitsiyalar ham jalb qilinadi. World Bank ma’lumoticha, YaIM ning 1 foizini transport infratuzilmasiga sarflash iqtisodiy o‘sishni 0,7 foizga oshiradi.
13	***Yuk va yo‘lovchi tashish korxonalari***	Transport xizmatlari bozorida yuk yoki yo‘lovchi tashish xizmatlarini ko‘rsatuvchi tijorat tashkilotlari. Tashkiliy-huquqiy shakllari: AJ, MChJ, DUK, kichik biznes sub’ektlari, yakka tadbirkorlar. Ixtisoslashuvi bo‘yicha: faqat yuk, faqat yo‘lovchi yoki aralash. O‘zbekistonda kichik biznes sub’ektlari transport xizmatlari bozorida yetakchi o‘rin egallaydi.
14	***Avtomobil transporti korxonasi***	Avtomobil yo‘llari orqali yuk yoki yo‘lovchi tashish xizmatlarini ko‘rsatuvchi transport korxonasi. Tarkibiga kiradi: avtomobillar parki, ta’mirlash ustaxonasi, dispetcherlik xizmati, haydovchilar va boshqa xodimlar. Avtomobil transporti moslashuvchanligi (har qanday nuqtaga

		yetkazish), tezligi va «oxirgi mil» xizmatida boshqa transport turlariga nisbatan ustunligini saqlab qoladi.
15	***Temir yo‘l transporti***	Рельclar bo‘ylab vagonlarda yuk va yo‘lovchi tashuvchi transport turi. Katta hajmdagi og‘ir yuk va uzoq masofali yo‘lovchi tashishda eng samarali. O‘zbekistonda «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ temir yo‘l infratuzilmasini boshqaradi. Yuqori tezlikdagi «Afrosiyob» poezdlari Toshkent–Samarqand–Buxoro yo‘nalishida faoliyat yuritadi. Tranzit konteyner tashish O‘zbekiston TY ning strategik yo‘nalishi.
16	***Havo transporti***	Havo kemalari orqali yo‘lovchi va yuk tashuvchi transport turi. Yuqori tezlik, uzoq masofa va geografik cheksizlik — asosiy afzalliklari. Jahon savdosining 1 foizini hajm, 35 foizini qiymat jihatidan tashiydi (IATA, 2024). «O‘zbekiston havo yo‘llari» 2020-yilda AJga aylantirilib, xalqaro raqobatbardoshlik uchun modernizatsiya qilinmoqda.
17	***Dengiz transporti***	Dengiz va okean yo‘llari orqali kemalar yordamida yuk va yo‘lovchi tashuvchi transport turi. Jahon savdosining 80-90 foizini ta’minlaydi (UNCTAD, 2024). Past narx, katta hajm va ekologik tejamkorlik — asosiy afzalliklari. O‘zbekiston quruqlikka o‘ralgan davlat sifatida dengiz transportiga bevosita chiqish imkoniga ega emas; Navoi yoki Toshkent–Termiz orqali tranzit bilan foydalaniladi.
18	***Quvur transporti***	Neft, gaz va boshqa suyuq-gazsimon mahsulotlarni magistral quvurlar orqali uzluksiz uzatuvchi transport turi. Yuk aylanmasi jihatidan O‘zbekistonda

		yetakchi. Past xarajat, uzluksiz ishlash, minimal mahsulot yo‘qotish — asosiy afzalliklari. 1420 mm diametrli magistral gaz quvurlari yiliga 28-33 mlrd m³ gaz o‘tkazadi. Energiya xavfsizligining strategik tarkibiy qismi.
19	***Daryo transporti***	Daryo va ichki suv yo‘llari orqali yuk va yo‘lovchi tashuvchi transport turi. Avtomobil transportiga nisbatan 3-5 barobar arzon. O‘zbekistonda ~1000 km suv yo‘llari mavjud; Kemachilik inspeksiyasi 224 ta kemani nazorat qiladi. Termiz daryo porti (yiliga 2 mln t quvvati) Afg‘oniston bilan savdoda strategik ahamiyatga ega. Orol dengizi qurishidan so‘ng suv yo‘llari keskin qisqargan.
3-guruh — Korporativ tuzilmalar va boshqaruv shakllari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
20	***Korporativ boshqaruv***	Aksiyadorlar, direktorlar kengashi, rahbariyat va boshqa manfaatdor tomonlar o‘rtasidagi munosabatlarni tartibga soluvchi qoidalar, tizimlar va jarayonlar majmuasi. Maqsadi: korxona qiymatini maksimallashtirish va barcha ishtirokchilar manfaatlarini muvozanatlashtirish. OECD korporativ boshqaruv tamoyillari xalqaro standart sifatida qo‘llaniladi. Transport sohasida korporativ boshqaruvni kuchaytirish DXSh loyihalarini jalb etishning muhim sharti.
21	***Assotsiatsiya***	Bir soha yoki tarmoqdagi korxonalar tomonidan o‘zaro manfaatlarini himoya qilish, axborot almashish, standartlar ishlab chiqish va davlat organlari bilan muloqot qilish maqsadida tuzilgan ixtiyoriy uyushma. Transport sohasida: O‘zbekiston avtomobilchilar

		assotsiatsiyasi, yuk tashuvchilar assotsiatsiyalari kabi tuzilmalar. Assotsiatsiya tijorat maqsad ko‘zmaydi — a’zolar manfaatini himoya qiladi.
22	***Aksiyadorlik jamiyati***	Ustav kapitali aksiyalarga bo‘lingan, aksiyadorlari o‘z ulushi doirasida javob beradigan tijorat tashkiloti. Ochiq AJ (OAJ) — aksiyalar erkin muomalada; yopiq AJ (YAJ) — aksiyalar cheklangan doirada. Transport sohasida: «O‘zbekiston havo yo‘llari» AJ, «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ, «O‘zbekiston aeroportlari» AJ. AJ shakli xorijiy investorlarni jalb qilish, xalqaro kapital bozorlariga chiqish va korporativ nazoratni ta’minlash uchun qulay.
23	***Ishlab chiqarish birlashmalari***	Texnologik jarayon yoki bozorda bir-biriga bog‘liq bir nechta korxonalarning yagona tashkiliy-iqtisodiy tuzilmasida birlashishi. Gorizontal birlashma (bir xil mahsulot ishlab chiqaruvchilar), vertikal birlashma (zanjirning turli bosqichlari) va konglomerat (turli tarmoqlar) turlari mavjud. Transport sohasida birlashmalar parkning kattalashishi va texnologik samaradorlikni oshirish maqsadida amalga oshiriladi.
24	***Konsern***	Huquqiy jihatdan mustaqil, lekin moliyaviy va tashkiliy jihatdan birlashgan korxonalar guruhi; odatda yagona bosh kompaniya (holding) tomonidan boshqariladi. Konsern a’zolari o‘z mustaqilligini saqlab qoladi, ammo strategik qarorlar markazdan qabul qilinadi. Transport sohasida konsernlar turli transport turlarini qamrab oluvchi integratsiyalashgan

		logistika tuzilmalari sifatida keng tarqalgan.
25	***Kichik biznes subyektlari***	Belgilangan mezonlar doirasida (xodimlar soni, yillik daromad) faoliyat ko‘rsatuvchi kichik va o‘rta korxonalar. O‘zbekistonda: transport sohasida 25 kishigacha xodimli korxonalar kichik biznes maqomini oladi. Kichik biznes sub’ektlari O‘zbekiston avtomobil transportida yetakchi — 2025-yilda yo‘lovchi tashishning 90,6 foizini, yuk tashishning muhim qismini ta’minladi. Ularni qo‘llab-quvvatlash davlat siyosatining ustuvor yo‘nalishi.
26	***Hissadorlar uyushmasi***	Bitta korxona yoki holdingning aksiyadorlari tomonidan o‘z manfaatlarini birgalikda himoya qilish, ma’lumot almashish va aktsiyadorlar huquqlarini ta’minlash maqsadida tuzilgan uyushma. Transport sohasida davlat aksiyadorlik kompaniyalarida davlatning manfaatlarini ifodalovchi organ sifatida faoliyat yuritishi mumkin. Korporativ boshqaruvning muhim elementi hisoblanadi.
4-guruh — Zamonaviy logistika va innovatsion transport tizimlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
27	***Logistika tizimi***	Tovarlar, xizmatlar va ularga tegishli axborot oqimlarini ishlab chiqarish nuqtasidan iste’mol nuqtasiga samarali tarzda yetkazishni rejalashtirish, amalga oshirish va nazorat qilish jarayonlari va vositalar majmuasi. Zamonaviy logistika tizimi integratsiyalashgan: transport, omborlash, zaxiralar boshqaruvi, buyurtma qayta ishlash va axborot tizimlari yagona zanjirda ishlaydi.

28	***Raqamlashtirish va informatizatsiya jarayonlari***	Transport va logistika sohasida ma’lumotlarni raqamli shaklga o‘tkazish, axborot texnologiyalarini joriy etish va jarayonlarni avtomatlashtirish yo‘li bilan samaradorlikni oshirish jarayoni. Tarkibiga kiradi: ERP tizimlar, GPS monitoring, AI asosidagi tahlil, blockchain (hujjatlashtirish uchun), IoT sensorlar. OECD ma’lumotiga ko‘ra, transport raqamlashtirish xarajatlarni 20-30% ga kamaytirishi mumkin.
29	***Logistika xizmatlari***	Transport, omborlash, yuk qayta ishlash, ekspeditorlik, bojxona rasmiylashtiruv va boshqa qo‘shimcha xizmatlar majmuasi. 3PL (uchinchi tomon logistikasi) — kompaniya logistika jarayonlarini ixtisoslashgan operator (logistika kompaniyasi)ga topshiradi. 4PL — bir nechta logistika operatorlarini muvofiqlashtiruvchi meta-operator. O‘zbekistonda logistika xizmatlari bozori jadal rivojlanmoqda.
30	***Multimodal tashuvlar***	Bir tovar yubormasini ikki yoki undan ortiq transport turi orqali yagona transport hujjati (bitim) asosida tashish. Asosiy afzalligi: har bir transport turining o‘z kuchli tomonidan foydalanish (magistral — temir yo‘l, «oxirgi mil» — avtomobil). Konteyner multimodal tashuvlarning asosi: u kemada, temir yo‘lda va avtomobilsiz qayta yuklashsiz tashiladi. Jahon savdosida keng tarqalgan.
31	***Tranzit tashuvlar***	Uchinchi mamlakatning hududidan o‘tib, boshqa mamlakatga yo‘naltirilgan yuk yoki yo‘lovchi tashish. O‘zbekiston tranzit salohiyati: Shimoliy-Janubiy yo‘nalish (Rossiya-Eron-Hindiston) va

		Sharq-G‘arb yo‘nalish (Xitoy-Yevropa). Tranzit tashuvlar mamlakatga port to‘lovlari, yoqilg‘i, xizmatlar uchun katta daromad keltiradi va iqtisodiy diplomatiyaning muhim vositasi hisoblanadi.
32	***Transport-logistika markazlari***	Turli transport turlari tugunlarida joylashib, yuklarni saralash, saqlash, qayta ishlash va turli transport turlariga o‘tkazish xizmatlarini ko‘rsatuvchi ko‘p funksiyali ob’ektlar. Tarkibiga: konteyner terminali, ombor va saqlash joylari, bojxona punkti, bank va sug‘urta xizmatlari, ta’mirlash ustaxonasi kiradi. Navoi erkin iqtisodiy zona — O‘zbekistonda transport-logistika markazi sifatida rivojlantirilmoqda.
33	***Innovatsion transport tizimlari***	Zamonaviy texnologiyalarga asoslangan yangi avlod transport yechimlari. Misollari: elektrik va vodorodli transport vositalari (CO_2 chiqindisiz); avtonom (o‘z-o‘zini boshqaruvchi) avtomobillar; Hyperloop — vakuum naychada magnit yostiqda harakat (1200 km/soat); dronlar orqali yetkazib berish; aqlli shahar transporti. Bu tizimlar transport mustaqilligini oshiradi va ekologik yukni kamaytiradi.
34	***Transport kommunikatsiyalari***	Transport tarmoqlarini bir-biriga bog‘lovchi va ularning samarali ishlashini ta’minlovchi aloqa va axborot tizimlari majmuasi. Tarkibiga: navigatsiya tizimlari (GPS, GLONASS), dispetcherlik aloqasi, yo‘l harakati boshqaruvi tizimlari, temir yo‘l signalizatsiyasi, havo harakatini boshqarish kiradi. Zamonaviy transport kommunikatsiyalari real vaqt rejimida

		ishlaydi va xavfsizlikni ta’minlashda asosiy rol o‘ynaydi.
35	***Raqamli logistika***	Sun’iy intellekt, katta ma’lumotlar (Big Data), cloud-hisoblash va blockchain texnologiyalariga asoslangan logistika jarayonlarini boshqarish tizimi. Raqamli logistika imkoniyatlari: marshrutlarni real vaqtda optimallash; talab prognozlashni avtomatlashtirish; inventar va omborlarni dinamik boshqarish; yetkazib berish vaqtini kafolatli aniqlash. Amazon, Alibaba, DHL — raqamli logistikaning global yetakchilari.
36	***Aqlli transport tizimlari***	Axborot va kommunikatsiya texnologiyalarini transport infratuzilmasi va transport vositalariga integratsiya qilish orqali xavfsizlik, samaradorlik va qulaylikni oshiruvchi kompleks yechimlar (Intelligent Transport Systems — ITS). Tarkibiga: aqlli svetoforlar, adaptiv yo‘l harakati boshqaruvi, real vaqt yo‘l holatini xabarlash tizimlari, avtomatik to‘lov tizimlari (ETC), konnektiv avtomobillar kiradi.
37	***Ekologik transport***	Atrof-muhitga minimal ta’sir ko‘rsatadigan, yashil texnologiyalar va muqobil energiya manbalari asosida ishlovchi transport. Turlari: elektromobillar; vodorodli transport; siqilgan tabiiy gaz (CNG) va suyultirilgan gaz (LNG) bilan ishlovchi transport; velosiped va piyodalarning iqtisodiy tizimga integratsiyasi. Yevropa Ittifoqi 2035-yildan benzinli avtomobil sotishni to‘xtatadi. O‘zbekistonda elektromobillar almashtirish dasturi amalga oshirilmoqda.

38	***Xalqaro transport koridorlari***	Bir nechta mamlakatlar hududidan o‘tuvchi, yuqori trafik bilan tavsiflanadigan va standartlashtirilgan transport infratuzilmasiga ega yirik transport magistrallari. Asosiy global yo‘nalishlar: Transsib (Osiyo-Yevropa); Shimoliy-Janubiy koridori (Rossiya-Eron-Hindiston); O‘rta koridori (Xitoy-Markaziy Osiyo-Yevropa). O‘zbekiston uchun strategik: Toshkent «Belt and Road Initiative» ning muhim yo‘nalishida joylashgan — bu O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshiradi.

Nazorat uchun savollar

1. Bozor iqtisodiyoti ma’muriy-buyruqbozlikka asoslangan avvalgi iqtisodiyotdan nimasi bilan farqlanadi?
2. Ishlab chiqarish (sanoat) korxonasi bozorning xo‘jalik yurituvchi boshqa sub’ektlaridan qaysi xususiyatlari bilan farqlanadi?
3. Bozor iqtisodiyoti sharoitlarida korxonalar faoliyatining maqsadi nimada?
4. Korxonaning bozor va ishlab chiqarish aloqalarini ochib bering.
5. Raqobatchilik korxona faoliyatiga qay tarzda ta’sir o‘tkazadi?
6. Zamonaviy korxonalarning faoliyati qaysi qonun hujjatlariga asoslangan? Korxonalar faoliyatiga bevosita ta’sir qiluvchi muayyan qonunlarni sanab o‘ting.
7. “Transport iqtisodiyoti” fani «Mikroiqtisodiyot» va «Makroiqtisodiyot» fanlaridan nimasi bilan farqlanadi?
8. Iqtisodiy siyosat, iqtisodiy muhit va iqtisodiy fanlarning o‘zaro aloqalarini ko‘rsatib bering.
9. Korxonaning iqtisodiy faoliyati bilan shug‘ullanuvchi zamonaviy mutaxassis qanday xislatlarga ega bo‘lishi lozim?
10. Avtotransport korxonasi nima? Uning maqsadi va vazifalari nimadan iborat?
11. Yuk va yo‘lovchi tashish uchun transport mahsulotlarining o‘lchamlari qanday?
12. Avtomobil transport korxonasining xususiyatlarini sanab o‘ting.

13. Yuk tashish avtomobil transport korxonasining mahsulotlari qanday?

14. O‘zbekistonda avtomobil transporti rivojlanishining xususiyatlarini tushuntiring.

15. Mamlakatimizda transport sohasida qanday muammolar mavjud?

Nazorat savollari

16. Nima uchun an’anaviy samaradorlik ko‘rsatkichlari avtoservis faoliyatini to‘liq aks ettira olmaydi?

17. Lean-logistik boshqaruvning mohiyati va asosiy tamoyillarini tushuntiring.

18. Avtoservisda qanday isrof turlari uchraydi va ular qanday vositalar bilan bartaraf etiladi?

19. Integratsiyalashgan logistik tizim modelining asosiy bloklarini tavsiflang.

20. Qiymat oqimi xaritasi yordamida jarayon samaradorligi qanday aniqlanadi?

21. «Qishloq paketi»ning mazmuni nimadan iborat va u qaysi Lean tamoyillariga asoslanadi?

22. S_{total} integral indeksiga qaysi omillar kiradi va ular mijoz qoniqishiga qanday ta’sir qiladi?

23. Nima uchun ehtiyot qismlarni kutish vaqti mijoz qoniqishiga eng kuchli ta’sir ko‘rsatadi?

24. «78/22» tamoyili va VED zaxira xablarining iqtisodiy mazmunini izohlang.

25. SEM-modelning muvofiqlik indekslari nimani ko‘rsatadi va ular qanday talqin qilinadi?

26. Avtoservis xizmatlarining boshqa xizmat turlaridan farqlovchi xususiyatlarini sanab bering.

27. Nima uchun avtoservis «tovar–xizmat uyg‘unligi» shkalasida oraliq o‘rin egallaydi?

28. Avtoservisning mualliflik ta’rifi an’anaviy ta’riflardan qaysi jihatlari bilan farq qiladi?

29. Avtoservis xizmatlarining takomillashtirilgan tasnifi qaysi belgilar bo‘yicha tuzilgan?

30. «Ta’mirlash» modeli va «doimiy qiymat yaratuvchi» raqamli-ekotizimli biznes modelini taqqoslang.

31. 2010–2025-yillarda O‘zbekistonda avtoservis bozori rivojlanishining asosiy tendensiyalarini tavsiflang.

32. Nima uchun avtoservis hajmini prognozlashda VECM modeli qo‘llaniladi?
33. Qaysi omil Samarqand viloyatida avtoservisga talabga eng kuchli ta’sir ko‘rsatadi va nima sababdan?
34. Yo‘lovchi tashish hajmining avtoservis talabiga salbiy ta’sirini qanday izohlash mumkin?
35. Qishloq joylarda avtoservisni rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlarini asoslab bering.

II BOB. TRANSPORT KORXONALARINING ASOSIY FONDLARI

2.1. Milliy iqtisodiyot rivojlanishida korxonaning o‘rni va roli
2.2. Transport korxonalari asosiy fondlarning mohiyati, tarkibi va tuzilishi
2.3. Asosiy fondlarni baholash usullari.
2.4. Asosiy fondlarning eskirishi va amortizatsiyasi.
2.5. Asosiy fondlardan foydalanish ko‘rsatkichlari. Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish yo‘llari.

2.1. Milliy iqtisodiyot rivojlanishida korxonaning o‘rni va roli

Bozor iqtisodiyoti tizimining markaziy elementi hisoblangan korxona zamonaviy iqtisodiy munosabatlarning eng muhim institutsional bo‘g‘ini sifatida namoyon bo‘ladi. Aynan korxonalar orqali ishlab chiqarish omillari birlashtiriladi, resurslar harakatga keltiriladi, yangi qiymat yaratiladi hamda jamiyat ehtiyojlarini qondirishga xizmat qiluvchi tovar va xizmatlar ishlab chiqariladi. Shu sababli iqtisodiyot nazariyasida korxona nafaqat xo‘jalik yurituvchi subyekt, balki milliy iqtisodiyotning barqaror rivojlanishini ta’minlovchi tayanch mexanizm sifatida ham qaraladi.

Zamonaviy iqtisodiyot fanida korxona tushunchasiga turli yondashuvlar mavjud bo‘lib, ular ushbu tizimning murakkab va ko‘p qirrali tabiatini aks ettiradi. Ayrim iqtisodchilar korxonani ishlab chiqarish vositalari, mehnat resurslari va kapitalni birlashtiruvchi moddiy-texnik birlik sifatida talqin qilsa, boshqalari uni mustaqil huquqiy subyekt, iqtisodiy manfaatlar va ijtimoiy munosabatlar kesishgan institutsional tizim sifatida izohlaydi. Shu bois korxona mohiyatini faqat ishlab chiqarish nuqtai nazaridan emas, balki huquqiy, tashkiliy, ijtimoiy va institutsional jihatlardan ham kompleks tarzda o‘rganish zarur bo‘ladi.

Korxona iqtisodiy tizimda resurslarni samarali taqsimlash va ulardan oqilona foydalanishni ta’minlovchi asosiy mexanizm hisoblanadi. Ayniqsa bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalar o‘rtasidagi raqobat innovatsiyalarni rag‘batlantiradi, ishlab chiqarish samaradorligini oshiradi va iqtisodiy o‘sish sur’atlarini jadallashtiradi. Nobel mukofoti sovrindori Ronald Kouzning “firma nazariyasi”ga ko‘ra, korxonaning paydo bo‘lishi bozor operatsiyalaridagi tranzaksiya xarajatlarini kamaytirish zarurati bilan bog‘liqdir. Demak, korxona bozor

mexanizmini to‘ldiruvchi va ayrim hollarda undan ko‘ra samaraliroq faoliyat yurituvchi iqtisodiy institut sifatida shakllanadi.

Korxona faoliyatining iqtisodiy mazmuni uning ishlab chiqarish funksiyasi orqali namoyon bo‘ladi. Ishlab chiqarish jarayonida yer, kapital, mehnat va tadbirkorlik qobiliyati kabi omillar o‘zaro uyg‘unlashib, yangi mahsulot yoki xizmat yaratiladi. Aynan shu jarayonda qo‘shilgan qiymat shakllanadi va milliy daromadning asosiy qismi yaratiladi. Shu nuqtai nazardan korxona milliy iqtisodiyotning “mikroiqtisodiy yadrosi” sifatida qaraladi.

Biroq korxona faqat iqtisodiy funksiyalar bilan cheklanib qolmaydi. Zamonaviy yondashuvlarda u ijtimoiy institut sifatida ham talqin qilinadi. Chunki korxona:

- aholini ish bilan ta’minlaydi;
- daromad manbalarini shakllantiradi;
- inson kapitalini rivojlantiradi;
- innovatsion salohiyatni yuzaga chiqaradi;
- hududiy rivojlanishga ta’sir ko‘rsatadi.

Shu sababli rivojlangan mamlakatlarda korxona faoliyatining samaradorligi nafaqat foyda ko‘rsatkichlari, balki ijtimoiy mas’uliyat, ekologik barqarorlik va innovatsion faollik mezonlari orqali ham baholanmoqda.

OECD tadqiqotlariga ko‘ra, XXI asr iqtisodiyotida korxonalarning raqobatbardoshligi ko‘proq raqamli texnologiyalarni joriy etish, boshqaruv sifati va innovatsion moslashuvchanlik bilan belgilanmoqda. Ayniqsa raqamli transformatsiya jarayonlari korxona boshqaruvi modelini tubdan o‘zgartirmoqda. Endilikda korxonalar an’anaviy ishlab chiqarish subyekti emas, balki:

- ma’lumotlar oqimini boshqaruvchi;
- sun’iy intellekt texnologiyalarini qo‘llovchi;
- global logistika tizimlariga integratsiyalashgan;
- xalqaro qiymat zanjirlarida ishtirok etuvchi

murakkab iqtisodiy tizimga aylanmoqda.

Jahon banki ma’lumotlariga ko‘ra, kichik va o‘rta korxonalar bugungi kunda dunyo korxonalarining 90 foizidan ortig‘ini tashkil etib, global bandlikning asosiy qismini ta’minlamoqda. Bu holat korxonalar iqtisodiy o‘sishning nafaqat ishlab chiqaruvchi kuchi, balki ijtimoiy barqarorlik omili ekanligini ham ko‘rsatadi. Ayniqsa rivojlanayotgan davlatlarda korxonalar kambag‘allikni qisqartirish, yangi ish o‘rinlari

yaratish va mahalliy iqtisodiyotni diversifikatsiya qilishda muhim rol o‘ynamoqda.

O‘zbekiston iqtisodiyotida ham korxonalarning o‘rni yildan-yilga ortib bormoqda. So‘nggi yillarda mamlakatda tadbirkorlikni rivojlantirish, xususiy mulk daxlsizligini ta’minlash va biznes yuritish muhitini yaxshilashga qaratilgan institutsional islohotlar amalga oshirilmoqda. Natijada korxonalar iqtisodiyotning deyarli barcha tarmoqlarida ishlab chiqarish hajmini oshirish, eksport salohiyatini kengaytirish va hududiy iqtisodiy rivojlanishni ta’minlashda faol ishtirok etmoqda.

Shu bilan birga, zamonaviy iqtisodiy sharoit korxonalar oldiga yangi talablarni qo‘ymoqda. Global raqobatning kuchayishi, resurslar cheklanganligi va texnologik transformatsiyaning jadallashuvi korxonalardan yuqori darajadagi moslashuvchanlikni talab etmoqda. Ayniqsa:

- ishlab chiqarishni avtomatlashtirish;
- energiya tejamkor texnologiyalarni joriy etish;
- ekologik standartlarga moslashish;
- raqamli boshqaruv tizimlarini rivojlantirish

korxonalarning uzoq muddatli raqobatbardoshligini belgilovchi asosiy omillarga aylanmoqda.

Xalqaro tajriba shuni ko‘rsatadiki, rivojlangan davlatlarda korxona boshqaruvi “korporativ boshqaruv” tamoyillari asosida tashkil etiladi. OECD korporativ boshqaruv standartlari korxonalarda:

- shaffoflik;
- hisobdorlik;
- manfaatdor tomonlar muvozanati;
- strategik boshqaruv;
- risklarni boshqarish

mexanizmlarini kuchaytirishga qaratilgan. Ayniqsa raqamli iqtisodiyot sharoitida korporativ boshqaruv tizimlarini takomillashtirish korxonalarning investitsion jozibadorligini oshirishda muhim omil bo‘lib xizmat qilmoqda.

Korxonaning iqtisodiy tabiatini chuqurroq anglash uchun uni ishlab chiqarish tizimi sifatida emas, balki murakkab ochiq tizim sifatida ko‘rib chiqish maqsadga muvofiqdir. Chunki korxona tashqi muhit — davlat siyosati, bozor kon’yunkturasi, texnologik taraqqiyot, xalqaro savdo va iste’molchilar talabi bilan doimiy o‘zaro aloqada bo‘ladi. Shu sababli

korxona samaradorligi ko‘p jihatdan uning tashqi muhitdagi o‘zgarishlarga moslashish qobiliyati bilan belgilanadi.

Demak, korxona zamonaviy iqtisodiyotda faqat ishlab chiqarish subyekti emas, balki innovatsiyalarni joriy etuvchi, bandlikni ta’minlovchi, investitsiyalarni jalb qiluvchi va milliy iqtisodiyot raqobatbardoshligini oshiruvchi strategik iqtisodiy institut sifatida namoyon bo‘ladi. Ayniqsa global iqtisodiy integratsiya va raqamli transformatsiya sharoitida korxonalarni samarali boshqarish masalasi iqtisodiy siyosatning eng muhim yo‘nalishlaridan biri sifatida dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.[78].

Korxona — bu jamiyat ehtiyojlarini qondirish, iqtisodiy foyda va sof daromad olish maqsadida mahsulot ishlab chiqarish, turli ishlarni bajarish hamda xizmatlar ko‘rsatish faoliyatini amalga oshiruvchi mustaqil xo‘jalik yurituvchi subyektdir. U ishlab chiqarish omillarini — mehnat, kapital, yer va tadbirkorlik qobiliyatini — yagona tizimga birlashtirgan holda iqtisodiy resurslardan samarali foydalanishni ta’minlaydi hamda boshqa xo‘jalik subyektlari bilan o‘zaro iqtisodiy munosabatlarni mustaqil ravishda olib boradi.

Zamonaviy iqtisodiy nazariyada korxona nafaqat ishlab chiqarish birligi, balki murakkab tashkiliy-iqtisodiy tizim sifatida ham talqin etiladi. Chunki korxona faoliyati ishlab chiqarish jarayonlari bilan bir qatorda moliyaviy boshqaruv, marketing, logistika, innovatsion rivojlanish, investitsion faoliyat va inson resurslarini boshqarish kabi ko‘plab yo‘nalishlarni ham qamrab oladi. Shu sababli korxona iqtisodiyotning mikro darajadagi asosiy bo‘g‘ini sifatida mamlakat iqtisodiy barqarorligi va raqobatbardoshligini ta’minlashda muhim rol o‘ynaydi.

Korxonaning iqtisodiy mohiyati, avvalo, uning mustaqil xo‘jalik yuritish huquqida namoyon bo‘ladi. Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxona:

- ishlab chiqarish dasturini mustaqil belgilaydi;
- resurslarni tanlaydi;
- narx siyosatini shakllantiradi;
- hamkorlar bilan iqtisodiy aloqalarni amalga oshiradi;
- o‘z faoliyati natijalari uchun to‘liq javob beradi.

Bu esa korxonani oddiy ishlab chiqarish obyektidan ko‘ra kengroq — iqtisodiy manfaatlar va bozor munosabatlari markazida faoliyat yurituvchi institutsional subyekt sifatida tavsiflaydi.

[78] Drucker P.F. Management: Tasks, Responsibilities, Practices. New York: Harper & Row, 1974. P. 42.

Shu bilan birga, korxona faoliyatining asosiy maqsadi faqat foyda olish bilan cheklanib qolmaydi. Zamonaviy iqtisodiy yondashuvlarda korxona:

- jamiyat ehtiyojlarini qondirish;
- yangi ish o‘rinlari yaratish;
- innovatsiyalarni joriy etish;
- hududiy iqtisodiy rivojlanishni ta’minlash;
- ekologik va ijtimoiy mas’uliyatni amalga oshirish

kabi vazifalarni ham bajaruvchi tizim sifatida qaralmoqda.

Ayniqsa global iqtisodiy integratsiya va raqamli transformatsiya sharoitida korxonalar milliy iqtisodiyotning eng faol va moslashuvchan tarkibiy qismi sifatida namoyon bo‘lmoqda. Shu sababli zamonaviy iqtisodiyot fanida korxona faoliyatini samarali tashkil etish, boshqarish va rivojlantirish masalalari iqtisodiy tadqiqotlarning eng dolzarb yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi[79]. Korxona ijtimoiy ishlab chiqarishning bosh bo‘g‘ini sifatida mamlakatning asosiy iqtisodiy muammolarini hal etishda, bandlikni ta’minlashda va davlat byudjetini shakllantirishda muhim rol o‘ynaydi.

Iqtisodiy adabiyotlarda korxona mohiyatiga nisbatan turli nazariy yondashuvlar shakllangan bo‘lib, ular korxonaning iqtisodiy tizimdagi o‘rni va funksiyalarini turlicha izohlaydi. Klassik iqtisodiy maktab vakillari korxonani ishlab chiqarish omillarini birlashtiruvchi xo‘jalik subyekti sifatida talqin qilgan bo‘lsalar, zamonaviy institutsional iqtisodiyot nazariyasi korxona faoliyatini bozor munosabatlari va tranzaksion xarajatlar bilan uzviy bog‘liq holda o‘rganadi. Ayniqsa XX asrning ikkinchi yarmidan boshlab korxona faqat ishlab chiqarish birligi emas, balki iqtisodiy institut sifatida ham keng tadqiq qilina boshlandi.

Institutsional iqtisodiyot nazariyasining asoschilaridan biri hisoblangan Ronald Kouz korxona mohiyatini tranzaksion xarajatlar nazariyasi orqali tushuntiradi. Uning fikriga ko‘ra, bozor iqtisodiyoti sharoitida har bir iqtisodiy operatsiyani alohida bozor kelishuvi orqali amalga oshirish qo‘shimcha xarajatlarni — axborot izlash, muzokara olib borish, shartnoma tuzish va nazorat qilish xarajatlarini — yuzaga keltiradi. Mazkur xarajatlar iqtisodiyot nazariyasida tranzaksion xarajatlar deb ataladi.

Kouz ta’kidlaganidek, aynan shu xarajatlarni kamaytirish zarurati korxonaning vujudga kelishiga sabab bo‘ladi. Chunki iqtisodiy agentlar faoliyatni korxona doirasida birlashtirish orqali bozor mexanizmi bilan

[79] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 18-bet

bog‘liq ortiqcha xarajatlarni qisqartirish imkoniyatiga ega bo‘ladilar. Natijada ishlab chiqarish jarayonlari ichki boshqaruv asosida tashkil etiladi va resurslardan foydalanish samaradorligi ortadi.

Demak, korxona bozor mexanizmini to‘liq inkor etuvchi tizim emas, balki bozorning ayrim kamchiliklarini kompensatsiya qiluvchi iqtisodiy institut sifatida shakllanadi. Ayniqsa mehnat taqsimoti chuqurlashgan va texnologik jarayonlar murakkablashgan zamonaviy iqtisodiyotda korxona ichidagi koordinatsiya bozor operatsiyalariga nisbatan samaraliroq bo‘lishi mumkin. Shu sababli yirik korporatsiyalar, transmilliy kompaniyalar va vertikal integratsiyalashgan ishlab chiqarish tizimlari iqtisodiyotda muhim o‘rin egallaydi.

Kouz nazariyasining muhim jihati shundaki, u korxona chegaralarini ham tranzaksion xarajatlar bilan bog‘laydi. Ya’ni qaysi faoliyatni korxona ichida bajarish, qaysi xizmat yoki mahsulotni tashqi bozordan xarid qilish masalasi aynan xarajatlar nisbatiga qarab belgilanadi. Agar ichki boshqaruv xarajatlari bozor tranzaksiyalaridan yuqori bo‘lsa, korxona ayrim funksiyalarni autsorsing asosida tashqi subyektlarga topshiradi. Aksincha, bozor operatsiyalari qimmatlashsa, korxona o‘z faoliyatini kengaytiradi.

Mazkur yondashuv zamonaviy korporativ boshqaruv, logistika, ta’minot zanjiri va autsorsing tizimlarini tushuntirishda muhim nazariy asos bo‘lib xizmat qiladi. Masalan, bugungi kunda ko‘plab xalqaro kompaniyalar ishlab chiqarishning ayrim bosqichlarini boshqa davlatlardagi korxonalarga topshirayotgan bo‘lsa, strategik muhim yo‘nalishlarni esa o‘z nazoratida saqlab qolmoqda. Bu holat tranzaksion xarajatlarni optimallashtirish orqali global raqobatbardoshlikni oshirishga qaratilgan.

OECD va Jahon banki tadqiqotlari ham zamonaviy iqtisodiyotda korxonalarning samaradorligi ko‘p jihatdan boshqaruv sifati, institutsional muhit va tranzaksion xarajatlarning darajasiga bog‘liq ekanligini ko‘rsatmoqda. Ayniqsa raqamli iqtisodiyot sharoitida elektron shartnomalar, raqamli platformalar va sun’iy intellekt texnologiyalarining rivojlanishi tranzaksion xarajatlarni sezilarli darajada kamaytirmoqda. Natijada korxonalar faoliyatining tashkiliy tuzilmasi ham o‘zgarib, yanada moslashuvchan va tarmoqlashgan shaklga o‘tmoqda.

Shunday qilib, Ronald Kouzning tranzaksion xarajatlar nazariyasi korxonaning iqtisodiy tabiatini chuqurroq anglash imkonini beradi. Ushbu nazariyaga ko‘ra, korxona ishlab chiqarish resurslarini birlashtiruvchi oddiy xo‘jalik subyekti emas, balki bozor

operatsiyalaridagi xarajatlarni kamaytirishga xizmat qiluvchi murakkab institutsional mexanizm hisoblanadi. Aynan shu jihat zamonaviy korxonalarning iqtisodiyotdagi strategik o‘rnini belgilab beradi.[80]. O. Uilyamson esa korxonani muayyan vaziyatga moslashuvchan boshqaruv tuzilmasi sifatida tavsiflaydi, bu tuzilma bozordagi noaniqlik sharoitida ham faoliyatning barqarorligini ta’minlaydi[81].

O‘zbekiston Respublikasi qonunchiligiga ko‘ra, korxona — huquqiy shaxs maqomiga ega bo‘lgan, o‘ziga tegishli mol-mulkdan foydalanish yoki uni boshqarish asosida mahsulot ishlab chiqaradigan, ishlar bajaradigan, xizmatlar ko‘rsatadigan hamda amaldagi qonunlarga muvofiq faoliyatini mustaqil ravishda amalga oshiradigan xo‘jalik sub’ektidir[82]. Mazkur ta’rif korxonaning uchta asosiy xususiyatini ajratib ko‘rsatadi: huquqiy mustaqillik, mulkiy asoslanganlik va iqtisodiy maqsadga yo‘naltirilganlik.

I.O. Ulashev va Sh.A. Atamyradovlarning tadqiqotlarida korxona jamiyatning asosiy bo‘g‘ini sifatida ta’riflanadi: u xususiy resurslardan foydalanish orqali aholi talabini qondirish, foyda olish yoki ijtimoiy funksiyalarni bajarish maqsadida mahsulot ishlab chiqaradigan, ayirboshlaydi, ishlar va xizmatlar bajaradigan, faoliyati bo‘yicha qarorlar qabul qiladigan va ularga mas’ul, huquqiy shaxs maqomiga ega bo‘lgan har xil o‘lchamdagi xo‘jalik yurituvchi sub’ektdir[83]. Ushbu ta’rif korxonaning institutsional va funksional jihatlarini organik birlikda ko‘rsatib berishi bilan ahamiyatlidir.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalar uch asosiy tamoyil asosida faoliyat olib boradi:

– iqtisodiy samaradorlik tamoyili — muayyan resurs sarfi bilan maksimal natijaga erishish yoki belgilangan natijaga minimal xarajat bilan yetishish;

– moliyaviy barqarorlik tamoyili — har qanday iqtisodiy vaziyatda zarur to‘lovlarni bajarish qobiliyatini saqlab qolish;

– rentabellik tamoyili — ishlab chiqarish, sotish hajmi va sifati shunday tashkil qilinsinki, yetarli foyda va ijobiy rentabellik darajasi ta’minlansin.

Korxona faoliyatining muvaffaqiyati ko‘p jihatdan uning strategik pozitsiyasiga bog‘liq. M. Porter ta’kidlaganidek, barqaror raqobat

[80] Coase R.H. The Nature of the Firm // Economica. 1937. Vol. 4, No. 16. P. 386–405.
[81] Williamson O.E. The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting. New York: Free Press, 1985. P. 17
[82] O'zbekiston Respublikasining 'Korxonalar to'g'risida'gi Qonuni. 1993 yil 7 may, 1-modda. Toshkent: Adolat, 1993.
[83] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. O'quv qo'llanma. Toshkent: TDTU, 2015. 25-bet.

ustunligi — bu yalpi xarajatlar yetakchiligi, differensiatsiya yoki yo‘nalishni to‘g‘ri tanlashning natijasidir[84]. Mazkur yondashuv transport sohasiga ham to‘liq qo‘llaniladi: zamonaviy transport korxonasi raqobatbardoshligi, xizmat sifati va xarajatlarni optimallashtirish strategiyasini uyg‘unlashtirgan taqdirdagina milliy iqtisodiyotda o‘z o‘rnini mustahkamlay oladi.

2.1-jadval.

Korxonalarni xodimlar soni bo‘yicha tasniflash[85]

Korxona toifasi	Xodimlar soni	Transport sohasi misollari
Kichik korxonalar	50 nafarigacha	Yo‘lovchi tashish uchun kichik avtotransport korxonalari, yakka tartibdagi tadbirkorlar
O‘rta korxonalar	50 dan 500 gacha	Signallashtirish va aloqa distansiyalari, yo‘l distansiyalari, bekatlari
Yirik korxonalar	500 dan ortiq	Lokomotiv va vagon depolari, aviakompaniyalar
O‘ta yirik korxonalar	1 000 dan ortiq	Yirik temir yo‘l bo‘limlari, xalqaro havo yo‘llari kompaniyalari

Jadvalda keltirilgan tasnif shuni ko‘rsatadiki, transport sohasida korxonalar hajmi ularning xizmat ko‘rsatish doirasiga va texnik-texnologik murakkabligiga bevosita bog‘liqdir. Jumladan, temir yo‘l transportida o‘rta korxonalarga — signallashtirish, aloqa va elektr ta’minot distansiyalari, yo‘l distansiyalari va bekatlari (500 nafarigacha xodim) kiradi; yirik va o‘ta yirik korxonalar qatoriga esa lokomotiv va vagon depolari kiradi. Bu tabaqalanish korxonalar tomonidan qo‘llaniladigan boshqaruv mexanizmlarining ham farqlanishini belgilaydi.

Korxonalarning milliy iqtisodiyotdagi o‘rni faqat ishlab chiqarilayotgan mahsulot hajmi yoki olinayotgan foyda miqdori bilan emas, balki aholini mehnat bilan ta’minlashdagi ishtiroki bilan ham belgilanadi. Iqtisodiy nazariya nuqtai nazaridan, korxona ish o‘rinlarini yaratish orqali ishsizlikni kamaytiradi, mehnat faolligini oshiradi va aholi

[84] Porter M.E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. New York: Free Press, 1985. P. 33.

[85] *Manba: O'zbekiston Respublikasi "Korxonalar to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

turmush darajasini yaxshilaydi — bu esa jamiyatning ijtimoiy barqarorligiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri xissa qo‘shadi[86].

Korxonaning uzluksiz faoliyat yuritishi uchun uning xom ashyo, materiallar, asbob-uskunalar va butlovchi qismlar etkazib beruvchilari hamda mahsulot va xizmatlar iste’molchilari bilan o‘zaro aloqalarning barqarorligi talab etiladi. Ishlab chiqarish zanjiridagi istalgan bo‘g‘in yoki etkazib berish muddatlarining buzilishi, to‘lovlarning kechiktirilishi yoxud xo‘jalik majburiyatlarining o‘z vaqtida bajarilmasligi butun tizimning iqtisodiy barqarorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi va inqirozli holatlarga olib kelishi mumkin. Shu boisdan, korxonalar faoliyatini samarali va yuqori rentabellik darajasida tashkil etish zaruriyati ishlab chiqarishni to‘g‘ri tashkil qilish hamda hamkorlar va davlat oldidagi majburiyatlarni qat’iy bajarish intizomi bilan uzviy bog‘liqdir.

O‘zbekiston Respublikasining 1993-yil 7 maydagi "Korxonalar to‘g‘risida"gi Qonuni mulkchilikning barcha shakliga mansub korxonalarni barpo etish, ularning faoliyatini qayta tashkil etish va tugatishning umumiy huquqiy, iqtisodiy va ijtimoiy asoslarini belgilab beradi. Mazkur qonun foyda olishni ko‘zlab ish olib boradigan korxonalarning mustaqilligini ta’minlashga qaratilgan bo‘lib, ularning huquqlari va mas’uliyatini aniq belgilaydi, shuningdek davlat hokimiyati organlari bilan munosabatlarini tartibga soladi.

Qonunning 31-moddasiga binoan davlat korxona huquqlari va qonuniy manfaatlariga rioya etilishini kafolatlaydi. Korxona xo‘jalik va boshqa faoliyatni amalga oshirishda o‘z tashabbusi bilan amaldagi qonunga zid kelmaydigan har qanday qarorlarni qabul qilishga haqlidir. Qonunchilikda ko‘zda tutilgan hollardan tashqari korxonaning xo‘jalik faoliyatiga davlat, jamoat va kooperativ idoralarning aralashuvi taqiqlanadi.

Davlat korxonalar huquqlari va qonuniy manfaatlarini himoya qilishdan tashqari bozorni rivojlantirishga ko‘maklashadi, monopoliyaga qarshi tadbirlarni amalga oshiradi hamda raqobat erkinligini ta’minlaydi. Korxona qonunini buzgan davlat idoralari yoki mansabdor shaxslar korxonaga yetkazilgan zararni to‘lashi shart. Ishlab chiqarilayotgan mahsulot hajmini o‘stirish, bozorni to‘ldirish, raqobatbardosh va sifatli mahsulot ishlab chiqarish, mehnat unumdorligini oshirish, mahsulot tannarxini kamaytirish va samaradorlikni yuksaltirish — bular korxonalar faoliyatining bosh vazifalarini tashkil etadi. Ushbu vazifalarning

[86] Keynes J.M. The General Theory of Employment, Interest and Money. London: Macmillan, 1936. P. 378.

muvaffaqiyatli bajarilishi korxona faoliyatini chuqur tahlil qilish va aniqlangan zaxiralarni ishlab chiqarishga joriy etishni taqozo etadi.

O‘zbekistondagi avtomobil transport sohasi korxonalarining asosiy turi — bu mamlakatning ham ichki hududlarida, ham chegaralardan tashqarida tovarlar va yo‘lovchilarni tashish bo‘yicha xizmatlar ko‘rsatadigan avtotransport korxonalaridir. "Avtomobil transporti korxonasi" deganda, avtomobillarni ta’mirlash va ulardan foydalanish, yuk hamda yo‘lovchilar tashish, avtomobillarga texnik va boshqa xizmatlar ko‘rsatish, mavjud mol-mulk, mablag‘ va mehnat manbalari dan oqilona foydalanish maqsadida birlashgan, amaldagi qonunlarga muvofiq faoliyatini amalga oshiradigan, yuridik shaxs huquqiga ega bo‘lgan ikki yoki undan ortiq kishilar uyushmasitushuniladi.[87]

Avtomobil transport korxonalarining asosiy vazifasi va maqsadi — milliy iqtisodiyot va aholining yuk hamda yo‘lovchilar tashishga bo‘lgan doimiy o‘sib borayotgan talablarini to‘liq qondirish, avtomobillardan foydalanish, ta’mirlash va ularga texnik xizmat ko‘rsatish, saqlaш, yoqilg‘i, moy hamda ehtiyot qismlar bilan o‘z vaqtida va uzluksiz ta’minlashdan iboratdir.

2.2-jadval.

Avtomobil transport korxonalarining mulk shakli bo‘yicha tasnifi[88]

Mulk shakli	Korxona turlari
Davlat mulki	Respublika, viloyatlararo, viloyat, tuman, shahar davlat korxonalari
Jamoaviy mulk	Jamoat, oila, mahalla korxonalari, shirkatlar, aksiyadorlik jamiyatlari, mas’uliyati cheklangan jamiyatlar
Qo‘shma korxonalar	To‘la yoki ulush qo‘shib ishtirok etishga asoslangan xorijiy va mahalliy kapital bilan birlashtirgan korxonalar
Individual (xususiy) mulk	Xususiy va shaxsiy mulkka asoslangan korxonalar, yakka tartibdagi tadbirkorlik subyektlari
Aralash mulk	Ijara korxonalari, davlat-xususiy sheriklik asosidagi korxonalar

Jadvalda aks ettirilgan tasnif shuni ko‘rsatadiki, O‘zbekistonda mulkchilikning rang-barang shakllari mavjud bo‘lib, ular bozor

[87] Xolmo'minov Sh.R. Milliy iqtisodiyotda transport sektorining tutgan o'rni. Toshkent: ToshDTU nashriyoti, 2021. 61-bet

[88] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

iqtisodiyoti sharoitida transport xizmatlarining raqobatbardosh muhitini shakllantirishga xizmat qiladi. Davlat korxonalari, xususan, yirik magistral yo‘llarda faoliyat yurituvchi korxonalar, milliy infratuzilmani ta’minlash vazifasini bajarsa, xususiy va aralash mulkdagi korxonalar tashish bozorida narx raqobatini shakllantiradi va xizmat sifatini yaxshilashga rag‘bat yaratadi.[89]

Boshqaruv bosqichlari bo‘yicha avtomobil transport korxonalari uchta asosiy tashkiliy shaklda namoyon bo‘ladi: birinchidan, soha korxonalari, avtojamlashmalari, avtobus va taksomotor saroylaridan iborat yakka korxonalar; ikkinchidan, 50 nafarigacha xodimni birlashtirgan kichik korxonalar; uchinchidan, bir necha kichik korxona yoki korxonalarni birlashtirib tuzilgan ishlab chiqarish uyushmalari, korporatsiyalar va konsernlar.

Konsernlar o‘z tarkibiga kiruvchi korxonalarga nisbatan yuqori idora vazifasini bajaradi, xo‘jalikni iqtisodiy usullar bilan yuritilishini ta’minlaydi va markazlashtirilgan boshqaruvni demokratlashtiradi. Korporatsiyalar (assotsiatsiyalar) esa aksiyadorlik jamiyati yoki aksiyadorlar uyushmasi ko‘rinishidagi huquqiy shaxs shakli bo‘lib, kichik korxonalar, ishlab chiqarish birlashmalari va konsernlarni aksiyadorlarning xohishlariga binoan birlashtiradi.

Foydalanish doiralariga ko‘ra avtomobil transport korxonalari uch guruhga bo‘linadi:

– umumiy foydalanishdagi korxonalar — milliy iqtisodiyotning barcha tarmoqlariga va aholining barcha tabaqalariga xizmat ko‘rsatadi;

– tarmoq korxonalari — muayyan tarmoq yoki jamoaga ixtisoslashtirilgan yuk va yo‘lovchi tashish xizmatlarini taqdim etadi;

– tarmoqlararo foydalanishdagi korxonalar — bir necha tarmoqda yuk va yo‘lovchilar tashish, avtomobillarni ta’mirlash va nozimlik xizmatlarini bajaradi.

Ishlab chiqarilgan mahsulot va xizmat turlariga ko‘ra avtomobil transport korxonalari uchta asosiy sinfga ajratiladi: (1) avtomobillarni ta’mirlash ishlarini bajaruvchi sanoat korxonalari — bu qatorga ta’mirlash zavodlari, shinalar va akkumulyatorlar ishlab chiqarish korxonalari kiradi; (2) avtomobil transportidan foydalanish korxonalari — yuk tashuvchi korxonalar, yo‘lovchi tashuvchi avtobus saroylar va taksomotor saroylar, maxsus transport va aralash xizmat korxonalari; (3) avtomobillarga xizmat ko‘rsatish korxonalari — texnik xizmat ko‘rsatish

[89] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

bo‘limlari, yoqilg‘i va moy quyish shaxobchalari, avtobus vokzallari va to‘xtash bekatlari, avtomobil saqlash joylari, kemping-mehmonxonalar.

Avtomobil transport korxonasining asosiy iqtisodiy xususiyati shundan iboratki, transport sanoati boshqa ishlab chiqarish tarmoqlaridan farqli o‘laroq, o‘zi yangi iste’mol qiymatini yaratmaydi, lekin mavjud tovarlarning iste’mol qiymatini amalga oshirishda — ularni ishlab chiqarish sohasidan iste’mol sohasiga ko‘chirish jarayonida — beqiyos rol o‘ynaydi. Boshqacha aytganda, hech bir mahsulot iste’molchiga yetkazib berilmaguncha to‘liq tayyor mahsulot hisoblanmaydi. Transport xizmati, demak, mahsulotning iste’mol qiymatini realizatsiya qilishning zaruriy shakli bo‘lib, bu transport tarmoqlarini milliy iqtisodiyotning to‘ldiruvchi bo‘g‘ini emas, balki uning ajralmas tarkibiy qismi sifatida belgilaydi.[90]

Hozirgi kunda O‘zbekistondagi avtomobil transporti rivojlanishi bir necha muhim tendentsiyalar bilan tavsiflanadi. Aholisi o‘sib borayotgan va iqtisodiy o‘sish sur’atlari yuqori bo‘lgan mamlakatda transport xizmatlari talabi doimiy ravishda ortib bormoqda. Shu bilan birga, avtopark sifat ko‘rsatkichlari bo‘yicha ma’lum muammolar mavjud: avtotransport vositalarining eskirganligi va muddati o‘tganligi foydalanish ko‘rsatkichlariga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda; transport vositalarining katta qismi ekologik normalarga mos kelmaydi va yirik shaharlarda havo ifloslanishining asosiy manbai bo‘lib qolmoqda — umumiy chiqindilardagi transport ulushi 80 foizga yetmoqda.

Mamlakatimizda avtomobil yo‘llari tarmog‘ini rivojlantirishga, infratuzilmani modernizatsiya qilishga va xalqaro tranzit salohiyatini oshirishga alohida e’tibor qaratilmoqda[91]. 2020–2030-yillarga mo‘ljallangan avtomobil yo‘llarini rivojlantirish strategiyasi va transport tizimini rivojlantirish strategiyasi maqsadli va izchil siyosatni amalga oshirishni ko‘zda tutadi. Ushbu strategiyalar ijrosi ta’minlansa, 2020–2025-yillar mobaynida jami 21 ming 167 km uzunlikdagi umumiy foydalanishdagi va mintaqaviy ichki yo‘llar hamda 280 ta ko‘prik va yo‘l o‘tkazgichlar rekonstruktsiya qilinadi va ta’mirlanadi. Bundan tashqari, 1 ming 100 km uzunlikdagi xalqaro va davlat ahamiyatidagi avtomobil yo‘llarini ta’mirlab, xalqaro tranzit hajmini 3 baravarga oshirishga erishiladi[92].

---

[90] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

[91] Автомобил transportini rivojlantirish: O'zbekiston Respublikasida 2020–2030 yillarga mo'ljallangan strategiya. Toshkent: Transport vazirligi, 2020. 3-bet.

[92] O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi. 2020–2030 yillar uchun transport sohasini rivojlantirish dasturi. Toshkent, 2020. 9-bet.

2035-yilga kelib yillik yuktashish hajmini 1,2 mlrd tonnadan 2,5 mlrd tonnaga, yo‘lovchi tashish hajmini esa 2019-yildagi 6 mlrd yo‘lovchidan 9 mlrd yo‘lovchiga yetkazish ko‘zda tutilmoqda. Bu ko‘rsatkichlar mamlakatning iqtisodiy salohiyati o‘sishini va aholi harak at faolligini aks ettiradi.

2.3-jadval.

Mamlakatimizda transport tizimini rivojlantirish yo‘lidagi asosiy muammolar va ularning oqibatlari[93]

Muammo	Iqtisodiy va ijtimoiy oqibati
Avtotransportning texnik darajasining pastligi	Foydalanish ko‘rsatkichlarining pasayishi, ta’mirlash xarajatlarining o‘sishi, raqobatbardoshlikning zaiflashuvi
Infratuzilma ob’ektlarini rekonstruktsiya qilishga mablag‘larning yetarli emasligi	Yo‘l imkoniyatlarining yomonlashuvi, mintaqalararo iqtisodiy aloqalarning cheklanishi
Magistral yo‘llar tarmog‘ining to‘liq shakllanmaganligi	Yuk va yo‘lovchi tashishda uzoq yo‘l, vaqt va yoqilg‘i isrof bo‘lishi
Transport vositalarining ekologik normalarga muvofiq emasligi	Havo ifloslanishining kuchayishi (shahar atmosferasidagi transportdan chiqindilar ulushi — 80% gacha)
Transport xarajatlarining mahalliy mahsulotlar tannarxida o‘sishi	Mahalliy mahsulotlarning ichki va tashqi bozorlarda raqobatdoshligining pasayishi
Yo‘l-transport xavfsizligi darajasining pastligi	Yiliga 9–10 ming yo‘l-transport hodisasi, 2 mingdan ortiq insonning halok bo‘lishi

Jadvalda sanab o‘tilgan muammolarni yechish zamonaviy iqtisodiy siyosatning ustuvor vazifalari qatoriga kiradi. Ichki ishlar vazirligi ma’lumotlariga ko‘ra, respublika hududida yiliga o‘rtacha 9–10 ming yo‘l-transport hodisasi sodir bo‘lib, ulardan ikki mingdan ortig‘ida insonlar halok bo‘lmoqda[94]. 2018-yilda O‘zbekistonda 2 ming 262 nafar kishi yo‘l-transport hodisasi qurboni bo‘ldi. Ushbu ko‘rsatkich 2017-yilga nisbatan 8,5 foizga kamaygan bo‘lsa-da, aholining faol yo‘l harakatchanligi sharoitida bu darajani yanada pasaytirish — asosiy ijtimoiy-iqtisodiy ustuvorlik bo‘lib qolmoqda.

Avtotransportchilarning og‘ir moliyaviy ahvoli ham alohida e’tiborni talab etadi. Transport uchun foydali stavka darajasi iste’mol

[93] *Manba: O'zbekiston Ichki ishlar vazirligi va Transport vazirligi ma'lumotlari asosida tuzildi*

[94] Ichki ishlar vazirligi. 2018–2022 yillar uchun yo'l-transport hodisalari statistikasi. Toshkent, 2022. 12-bet.

qilinadigan resurslar narxlarining o‘sishidan orqada qolmoqda. Natijada, 2020-yilning yanvar-mart oylarida yangi tashkil etilgan korxona va tashkilotlar soni 2019-yilning xuddi shu davriga nisbatan 219 ta birlikka (24,9 foizga) kamaydi. Bu salbiy tendentsiya mazkur sohada investitsiya muhitini yaxshilash va moliyaviy qo‘llab-quvvatlash dasturlarini ishga solishning zarurligini ko‘rsatadi.

O‘zbekiston Respublikasining fuqaro aviatsiyasida amalga oshirilgan islohotlar transport xizmatlarining milliy bozorida raqobatbardosh muhitni rivojlantirishga yo‘naltirilgan ko‘plab strategik vazifalarni hal qilish imkonini berdi. So‘nggi o‘n besh-yigirma yil mobaynida aviakompaniyalar, aerodromlar, o‘quv markazlari, aviatsiya texnikasiga xizmat ko‘rsatuvchi tashkilotlar va fuqaro aviatsiyasining ta’mirlash korxonalari milliy transport bozorining doimiy ishtirokchilariga aylandi[95].

Hozirda O‘zbekiston Respublikasida quyidagi tashkilotlar faoliyat ko‘rsatmoqda: operator sertifikatiga ega bo‘lgan aviakompaniyalar (shu jumladan aeroport boshqaruviga ega bo‘lganlar); respublika ahamiyatidagi mustaqil aeroportlar; GSM (Yer xizmatlari menejeri) va samolyotlarga texnik xizmat ko‘rsatish hamda ta’mirlash tashkilotlari; OVD korxonalari; tashishni sotuv va bron qilish tashkilotlari; kadrlar tayyorlash markazlari, o‘quv muassasalari va ilmiy-tadqiqot tashkilotlari.

Aviakompaniyalar berilgan litsenziyalar asosida havo liniyalari orqali yo‘lovchilar, pochta va yuklarni to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashishni amalga oshiradi, tijorat faoliyatini tashkil etadi hamda parvozlar xavfsizligini ta’minlash maqsadida parvozlar va texnik komplekslarning ishlashini boshqaradi. Fuqaro aviatsiyasining alohida xususiyati shundaki, bu soha milliy xavfsizlik va xalqaro obro‘-e’tibor bilan bevosita bog‘liq bo‘lib, hukumat tomonidan kuchli tartibga solish va monitoring talab etadi.

“O‘zbekiston havo yo‘llari” Milliy aviakompaniyasi (MAK) O‘zbekiston Respublikasining fuqaro havo transporti uchun havo maydonidan foydalangan holda, shuningdek xalqaro havo qatnovini amalga oshiruvchi, 100 foiz davlat ulushiga ega bo‘lgan milliy aviakompaniya hisoblanadi[96]. Aviakompaniya O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 1992-yil 28 yanvardagi UP-326-sonli farmoni bilan tashkil etilgan va O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1992-yil 4-fevraldagi №44-sonli qarori bilan tasdiqlangan Nizom asosida faoliyat ko‘rsatmoqda.

[95] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 27 noyabrdagi UP-5584-son Farmoni 'Fuqaro aviatsiyasini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida'. Toshkent, 2018.
[96] O'zbekiston havo yo'llari' MAK. Korporativ hisobot. Toshkent, 2022. 4-bet

Aviakompaniya xarajatlarni hisobga olish, o‘zini o‘zi moliyalashtirish va o‘zini o‘zi ta’minlash printsiplari asosida ishlaydi. Hozirda “O‘zbekiston havo yo‘llari” MAK aeroportlaridan 63 ta xalqaro yo‘nalishlarga doimiy reyslar amalga oshirilmoqda (2017-yilda ularning soni 58 tani tashkil qilgan edi). 2018-yildan boshlab to‘rtta yangi yo‘nalish ochildi: Mumbay (haftasiga 3 reys), Vladivostok (haftasiga 1 reys), Jidda (haftasiga 3 reys) va Jakarta (haftasiga 2 reys). Bu ko‘rsatkichlar O‘zbekistonning xalqaro hamjamiyatga integratsiyalashuvi va havo transport bozorini kengaytirishning yorqin namunasi hisoblanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018-yil 27-noyabrdagi UP-5584-sonli "O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida"gi farmoni asosida aviatsiya sanoatini tizimli isloh qilish ko‘zda tutilgan[97]. Qayta tashkil etish yo‘li bilan MAK bazasida "O‘zbekiston havo yo‘llari" va "O‘zbekiston aeroportlari" aksiyadorlik jamiyatlari tashkil etiladi. Aviakompaniya tarkibiga kiruvchi davlat unitar korxonalari mas’uliyati cheklangan jamiyatlarga (MChJ) aylantirildi. Bundan tashqari, "Maxsus aviatsiya ishlari bo‘yicha aviakompaniya (SAR)" davlat unitar korxonasi negizida "O‘zbekiston vertolyotlari" MChJ tashkil etiladi va "Uzaeronavigatsiya" markazi O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligiga o‘tkaziladi.

Mazkur islohotlar davlat tomonidan tartibga solishni kuchaytirish va raqobat muhitini yaratish bilan bir vaqtda amalga oshirilmoqda. Davlat aviatsiyasini nazorat qilish (Fuqaro aviatsiyasi agentligi) ga bir martalik ruxsatnomalar berish vakolati o‘tkazilishi va "Transport vazirligi" — transport, temir yo‘l, havo, daryo transporti, metro hamda yo‘l inshootlari sohalarida yagona davlat organi sifatida tashkil etilishi ichki iqtisodiyotni rivojlantirish uchun muhim institutsional qadam hisoblanadi[98].

Xulosa qilib aytish mumkinki, transport korxonalari milliy iqtisodiyotda yetakchi o‘rin tutadi — ular nafaqat tovar va xizmatlar harakatini ta’minlaydi, balki ish o‘rinlarini yaratadi, byudjetga soliq tushumlarini shakllantiradi va mamlakatning raqobatbardoshligini oshiradi. Iqtisodiy faoliyatning barcha tarmoqlari transport xizmatlarisiz to‘liq funksional bo‘la olmaydi. Shu bois, transport korxonalari iqtisodiyotini, ularning moliyaviy-iqtisodiy mexanizmlarini, asosiy fondlarini va ulardan foydalanish samaradorligini chuqur o‘rganish zamonaviy iqtisodiy fanining ustuvor yo‘nalishlaridan biri bo‘lib

[97] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2018 yil 27 noyabrdagi UP-5584-son Farmoni 'Fuqaro aviatsiyasini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida'. Toshkent, 2018.

[98] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi PF-4947-son Farmoni 'O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi to'g'risida'. Toshkent, 2017.

qolmoqda. Keyingi paragraflarda asosiy fondlarning mohiyati, tarkibi, baholash usullari va samaradorlik ko‘rsatkichlari batafsil ko‘rib chiqiladi.

2.2. Transport korxonalari asosiy fondlarning mohiyati, tarkibi va tuzilishi

Ishlab chiqarish jarayonining moddiy asosi mehnat vositalari va mehnat predmetlarining organik birligi hisoblanadi. Mehnat vositalari deganda, insonlar tomonidan moddiy yoki nomoddiy ne’matlar yaratish maqsadida tabiiy ob’ektlarga va mehnat predmetlariga ta’sir o‘tkazishda qo‘llaniladigan asbob-uskunalar, mashina va mexanizmlar, binolar hamda boshqa vositalar tushuniladi[99]. Jumladan, mexanik dastgohlar, transport vositalari, elektr qurilmalari, aloqa vositalari, ishlab chiqarish binolari va inshootlar mehnat vositalarining eng keng tarqalgan namunalaridir. Mehnat vositalarining asosiy xususiyati shundaki, ular ishlab chiqarish jarayonida uzoq muddat ishtirok etadi va bu davr mobaynida asta-sekin jismonan yeyilib, ma’naviy eskirib boradi.

Mehnat vositalarining iqtisodiy jihatdan muhim xususiyati — ularning qiymati tayyor mahsulotga bir yo‘la emas, balki qismlarga bo‘lib o‘tkazilishidir. Ya’ni, hap bir ishlab chiqarish sikli tugaganida mehnat vositasining yeyilgan yoki eskirgan miqdoriga mos keluvchi qiymat ulushi mahsulot tannarxiga kiritiladi[100].Bu jarayon amortizatsiya mexanizmi orqali hisobga olinib, pirovardida kapitalning yangilanish manbai bo‘lib xizmat qiladi.

Mehnat predmetlariga esa mahsulot ishlab chiqarish yoki xizmatlar ko‘rsatish jarayonida qayta ishlash yoki iste’mol qilinishga mo‘ljallangan ashyolar va resurslar kiritiladi. Xom ashyo, yoqilg‘i va yog‘lovchi materiallar, neft mahsulotlari, tabiiy gaz, yog‘och, rudali va norudali xomashyolar, energiya resurslari — bularning barchasi mehnat predmetlari toifasiga kiradi[101].Mehnat predmetlarining asosiy farqlovchi xususiyati shundaki, ular ishlab chiqarish jarayonining bitta sikli davomida to‘liq iste’mol qilinib, o‘z qiymatini mahsulotga bir yo‘la va to‘la o‘tkazadi. Mehnat predmetlari sarflanib bo‘lgach, ularni qayta tiklash uchun yangi resurslap kiritish talab etiladi.

Iqtisodiy nazariya nuqtai nazaridan yuqoridagi tahlil quyidagi muhim xulosaga olib keladi: **mehnat vositalari ishlab chiqarishning asosiy fondlarini, mehnat predmetlari esa aylanma mablag‘larni tashkil**

[99] Drucker P.F. Management: Tasks, Responsibilities, Practices. New York: Harper & Row, 1974. P. 42.
[100] Coase R.H. The Nature of the Firm // Economica. 1937. Vol. 4, No. 16. P. 386–405.
[101] Drucker P.F. Management: Tasks, Responsibilities, Practices. New York: Harper & Row, 1974. P. 42.

etadi[102]. Ushbu ikki kategoriyaning farqlanishi korxona kapitalini boshqarishning asosiy metodologik tamoyilini belgilaydi va moliyaviy tahlilning dastlabki bosqichi hisoblanadi.

2.4-jadval.

Asosiy fondlar va aylanma fondlarning solishtirilgan iqtisodiy tavsifi[103]

Farqlovchi belgilar	Asosiy fondlar	Aylanma fondlar
Ishlab chiqarish jarayonida tutgan o‘rni	Mehnat vositasi sifatida ko‘p marta ishlatiladi	Mehnat buyumlari sifatida bir marta to‘liq sarflanadi
Ishlab chiqarish tsiklida ishtirok etish xususiyati	Bir nechta ishlab chiqarish siklida qatnashib, fizik shaklini saqlab qoladi	Har bir yangi siklda to‘liq iste’mol qilinadi (bir martali ishtirok)
Qiymatni tayyor mahsulotga o‘tkazish usuli	Qiymatini butun xizmat muddati davomida yeyilgan miqdori bo‘yicha qismlarga bo‘lib o‘tkazadi (amortizatsiya)	Qiymatini tayyor mahsulotga to‘la va bir yo‘la o‘tkazadi
Natural shaklining o‘zgarishi	Xizmat muddati tugaguncha o‘z natural (moddiy) shaklini saqlab qoladi	Ishlab chiqarish jarayonida tabiiy shakli o‘zgarib, yangi mahsulot tarkibiga kiradi
Qayta tiklash mexanizmi	Amortizatsiya ajratmalari hisobiga yig‘ilgan mablag‘lar orqali qayta tiklanadi	Har bir ishlab chiqarish sikli uchun bozordan xarid qilish yo‘li bilan tiklanadi

Jadvalda keltirilgan solishtirilgan tavsif asosiy fondlar va aylanma fondlar o‘rtasidagi tub farqni aniq ko‘rsatib beradi[104]. Asosiy fondlar aylanma fondlardan farqli o‘laroq, qiymatini bosqichma-bosqich o‘tkazib, fizik shaklini saqlab qoladi va shu bois alohida boshqaruv yondashuvini talab qiladi. Ushbu farqni to‘g‘ri anglash korxonaning investitsion siyosatini ishlab chiqishda, moddiy-texnika bazasini rejalashtirishda va amortizatsiya fondini shakllantirish mexanizmlarini belgilashda metodologik asos bo‘lib xizmat qiladi.

Iqtisodiyot fanida asosiy fondlar ma’lum bir iste’mol qiymati ko‘rinishida ijtimoiy mehnat asosida yaratiluvchi ishlab chiqarishning

[102] Автомобил transportini rivojlantirish: O'zbekiston Respublikasida 2020–2030 yillarga mo'ljallangan strategiya. Toshkent: Transport vazirligi, 2020. 3-bet.

[103] *Manba: O'zbekiston Ichki ishlar vazirligi va Transport vazirligi ma'lumotlari asosida tuzildi*

[104] O'zbekiston Respublikasining 'Korxonalar to'g'risida'gi Qonuni. 1993 yil 7 may, 1-modda. Toshkent: Adolat, 1993.

moddiy omillari sifatida talqin etiladi[105]. Makroiqtisodiy nuqtai nazardan asosiy fondlar mamlakatning milliy boyligini tashkil qiladi va milliy iqtisodiyotning ishlab chiqarish salohiyatini belgilaydi. Korxona miqyosida esa asosiy fondlar bozor sharoitida ishlab chiqarish quvvatlarini shakllantirish va ulardan foydalanishga faol ravishda ta’sir ko‘rsatuvchi mulk sifatida ham belgilanadi[106].

Ilmiy-amaliy adabiyotlarda "asosiy fondlar" atamasi bilan bir qatorda "asosiy vositalar" va "asosiy kapital" iboralari ham keng qo‘llaniladi[107]. Buxgalteriya hisobi va moliyaviy hisobot kontekstida "asosiy vositalar" atamasi standart hisolanadi, chunki u O‘zbekiston Respublikasining BHMS №5 normalariga to‘liq mos keladi[108]. Iqtisodiy tahlil va strategik menejment adabiyotlarida esa "asosiy kapital" tushunchasi tez-tez uchrab turadi va u asosiy fondlarning kapital xarakterini, ya’ni uzoq muddatli investitsiya tabiiatini alohida ta’kidlaydi.

O‘zbekiston Respublikasi buxgalteriya hisobining Milliy standarti (BHMS №5) asosida asosiy vositalar tarkibiga kiritish uchun moddiy aktivlar quyidagi ikkita mezonni bir vaqtda qondirishi shart:

– bir yildan ortiq foydali xizmat muddatiga ega bo‘lishi;

– bir birlik (to‘plam) uchun qiymati O‘zbekiston Respublikasida belgilangan eng kam oylik ish haqi miqdorining ellik baravaridan ortiq bo‘lishi (xarid paytidagi narxda)[109].

Mazkur mezonlar asosiy vositalar tarkibini belgilashning rasmiy-huquqiy asosini tashkil etib, korxona aktivlarini to‘g‘ri tasniflash, ularni balansda aks ettirish va amortizatsiya hisobini yuritish uchun amaliy ahamiyatga ega. Shu bilan birga, me’yoriy hujjatlar asosiy vositalar tarkibiga kiritilmaydigan moddiy boyliklar ro‘yxatini ham belgilaydi: maqsadli yo‘naltirilgan maxsus asboblar va moslamalar; maxsus va sanitariya kiyim-kechaklari; ko‘rpa-to‘shak anjomlari; yozuv-chizuv anjomlari; oshxona anjomlari; vaqtinchalik inshootlar va qurilmalar; kamida bir yillik foydalanish muddatiga ega bo‘lgan almashinadigan uskunalar; ov qurollari[110]. Bundan tashqari, qonun hujjatlariga muvofiq

[105] Coase R.H. The Nature of the Firm // Economica. 1937. Vol. 4, No. 16. P. 386–405.
[106] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 18-bet
[107] Автomobil transportini rivojlantirish: O'zbekiston Respublikasida 2020–2030 yillarga mo'ljallangan strategiya. Toshkent: Transport vazirligi, 2020. 3-bet.
[108] Williamson O.E. The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting. New York: Free Press, 1985. P. 17
[109] Williamson O.E. The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting. New York: Free Press, 1985. P. 17
[110] Williamson O.E. The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting. New York: Free Press, 1985. P. 17

korxona mulkiga o‘tkazilgan yer uchastkalar ham asosiy vositalar tarkibida alohida hisobga olinadi.

Iqtisodiy maqsadlari va mazmuniga ko‘ra, asosiy fondlar ikki asosiy guruhga bo‘linadi: **ishlab chiqarish asosiy fondlari** va **noishlab chiqarish asosiy fondlari.** Ushbu tasnif asosiy fondlarning funktsional yo‘nalishi va milliy iqtisodiyot samaradorligiga ta’sir ko‘rsatish mexanizmiga asoslanadi.

Ishlab chiqarish asosiy fondlari ishlab chiqarish jarayoniga xizmat qiladigan mehnat vositalari majmuasini tashkil etadi va o‘z qiymatini tayyor mahsulotga amortizatsiya ajratmalari shaklida o‘tkazadi. [7] Noishlab chiqarish asosiy fondlari esa korxona balansida turuvchi, lekin ishlab chiqarishda bevosita ishtirok etmaydigan ob’ektlarni o‘z ichiga oladi — turar-joy fondi, oshxona, profilaktory, klub, bolalar bog‘chasi va yaslilar, sport va sog‘lomlashtirish komplekslari. Noishlab chiqarish fondlari o‘z qiymatini tayyor mahsulotga o‘tkazmasa-da, xodimlarning ijtimoiy ehtiyojlarini qondirib, mehnat unumdorligini oshirishga bilvosita xissa qo‘shadi.

2.5-jadval.

Transport tashkilotlari asosiy vositalarining tarkibi va tasnifi[111]

Tasnif mezoni	Guruh va tarkib	
A	**Kapitalga egalik asosida**	• O‘z mablag‘lari • Ijaraga olingan mablag‘lar
	Ishlab chiqarish jarayonidagi roli asosida	Faol qism: mashina va uskunalar, transport vositalari, asbob-anjomlar, inventar Passiv qism: yer, binolar, inshootlar, uzatish moslamalari
B	**Foydalanish holati asosida**	• Amaldagi (ishlatilayotgan) mablag‘lar • Zaxiradagi (rezerv) mablag‘lar
	Funktsional guruhlar (asosiy)	Binolar · Inshootlar · Uzatish moslamalari · Mashina va jihozlar · Transport vositalari · O‘lchov va tartibga solish qurilmalari · Asboblar va inventar

[111] *Manba: O'zbekiston Respublikasi BHMS №5 va tarmoq adabiyotlari asosida muallif tuzildi*

C	**Maqsadli yo‘nalish asosida**	Ishlab chiqarish asosiy fondlari: ishlab chiqarish binolari, texnologik jihozlar, transport parki va boshqalar
		Noishlab chiqarish asosiy fondlari: turar-joy fondi, ijtimoiy-madaniy ob’ektlar, tibbiy muassasalar va boshqalar

Yuqoridagi tasnif jadvali transport korxonalari asosiy vositalarining ko‘p mezonli tizimli xarakterini namoyon etadi[112].Amaliyotda ushbu tasnif korxona miqyosida moliyaviy rejalashtirish, amortizatsiya siyosatini shakllantirishda va soliq hisobotini yuritishda metodologik asos bo‘lib xizmat qiladi. Shuni alohida ta’kidlash kerakki, jadvaldagi B guruhida keltirilgan "zaxiradagi" mablag‘lar umuman foydalanilmayotgan emas, balki texnik xizmat, ta’mirlash yoki operativ almashtirish uchun mo‘ljallangan fondlar hisoblanadi — bu transport sohasida uzluksiz xizmat ko‘rsatish barqarorligini ta’minlash nuqtai nazaridan alohida ahamiyat kasb etadi.

Texnologik tarkibiga ko‘ra ishlab chiqarish asosiy fondlari faol va passiv fondlarga ajratiladi. Mazkur tasnif nafaqat hisobot maqsadlari uchun, balki korxonaning ishlab chiqarish samaradorligini tahlil qilish va investitsion qarorlar qabul qilish jarayonida ham muhim ahamiyat kasb etadi[113].

Faol asosiy ishlab chiqarish fondlariga bevosita ishlab chiqarish jarayonida ishtirok etuvchi asosiy vositalar kiritiladi. Avtotransport korxonalari misolida bunday asosiy vositalarga avvalo avtotransport vositalari (yuk va yo‘lovchi mashinalar, avtobus va trolleybuslar, pritseplar) kiradi. Shuningdek, faol fondlar tarkibiga texnologik jihozlar, stanoklar va uskunalar, o‘lchov va tartibga solish asboblari ham kiritiladi[114] Fan-texnika taraqqiyoti davomida ko‘plab korxonalarda faol ishlab chiqarish fondlarining salmog‘i ortib bormoqda — bu esa ishlab chiqarish avtomatlashtirilishi, texnologik modernizatsiya va raqamlashtirish tendentsiyalarining bevosita aksidir[115]

Passiv asosiy ishlab chiqarish fondlariga esa ishlab chiqarish jarayonida bilvosita ishtirok etadigan, ya’ni uning amalga oshirilishi

[112]

[113] Porter M.E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. New York: Free Press, 1985. P. 33.

[114] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. O'quv qo'llanma. Toshkent: TDTU, 2015. 25-bet.

[115] Keynes J.M. The General Theory of Employment, Interest and Money. London: Macmillan, 1936. P. 378.

uchun zarur sharoit yaratadigan asosiy fondlar kiradi. Birinchi navbatda ishlab chiqarish binolari, texnik xizmat koʻrsatish va ta’mirlash bazasi, inshootlar (koʻpriklar, yoʻl oʻtkazgichlar, kirish yoʻllari) shu qatorga kiradi. Passiv fondlar faol fondlarning ishlashi uchun infratuzilma vazifasini bajaradi va ularning samarali foydalanishini bevosita belgilaydi.

Yuk tashish hajmining oʻsishi va tashish sharoitlarining murakkablashuvi holatlarida avtotransport korxonasining asosiy fondlari, xususan, transport vositalari yetarli boʻlmasligi mumkin. Bunday holatlarda korxona shartnoma asosida kerakli transport vositalari yoki texnologik jihozlarni ijara yoki lizing asosida olishi maqsadga muvofiqdir[116]. Bu yondashuv korxonaning kapital xarajatlarini kamaytiradi, moliyaviy moslashuvchanligini oshiradi va asosiy fondlar strukturasini joriy bozor talablariga muvofiq optimallashtirish imkonini beradi.

Temir yoʻl transporti milliy iqtisodiyotning kapitaltalab tarmoqlaridan biri boʻlib, uning mulkiy tarkibida asosiy fondlar hal qiluvchi oʻringa ega. Tarmoq statistikasiga koʻra, temir yoʻl kompaniyasining jami mulkiy majmuasining 50 foizdan ortigʻini asosiy fondlar tashkil etadi[117]. Bu koʻrsatkich temir yoʻl transportini kapital zichligi boʻyicha eng yuqori tarmoqlar safiga kiritadi va asosiy fondlarni boshqarish samaradorligi tarmoq iqtisodiyoti uchun strategik masalaga aylanishini koʻrsatadi.

Temir yoʻl kompaniyasining **ishlab chiqarish asosiy vositalari** tarkibiga quyidagilar kiradi: temir yoʻl inshootlari (relslar, koʻpriklar, tonnellar, toʻsiqlar); yuk va yoʻlovchi vagonlar; lokomotivlar (dizel va elektrovozlar); texnologik mashina va dastgohlar; signallashtirish va aloqa moslamalari; energotizimlar va elektr ta’minot inshoatlari; ishlab chiqarish jarayoniga xizmat qiluvchi binolar, reservuarlar va transport vositalari[118]. Ushbu aktivlar guruhи kompaniyaning ishlab chiqarish asosiy vositalarining taxminan 90 foizini tashkil etadi[119].

Temir yoʻl kompaniyasining **noishlab chiqarish asosiy vositalari** ishlab chiqarish jarayonida bevosita qatnashmaydigan vositalarni oʻz ichiga oladi: oʻquv yurtlari, madaniy-ma’rifat muassasalari, sogʻliqni saqlash ob’ektlari va ularning jihozlari. Bu aktivlar jami asosiy

[116] O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi. 2020–2030 yillar uchun transport sohasini rivojlantirish dasturi. Toshkent, 2020. 9-bet.
[117] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*
[118] *Manba: O'zbekiston Respublikasi "Korxonalar to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*
[119] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

vositalarning taxminan 10 foizini tashkil etadi[120]. Garchi noishlab chiqarish fondlari bevosita foyda yaratmasa-da, xodimlar malakasini oshirish, kasb xavfsizligini ta’minlash va mehnat unumdorligini yuksaltirish orqali kompaniya samaradorligiga bilvosita ijobiy ta’sir ko‘rsatadi.

2.6-jadval.

Temir yo‘l kompaniyasi asosiy vositalarini moliyalashtirish manbalari[121]

№	Moliyalashtirish manbasi	Xususiyati va yo‘nalishi
1	**Mahsulot va xizmatlarni sotishdan olingan daromadlar**	Asosiy manba; tashish va yordamchi faoliyatdan olingan tushum — asosiy vositalarni ishlatish, ta’mirlash va rivojlantirishga yo‘naltiriladi
2	**Amortizatsiya ajratmalari**	Asosiy fondlarni yangilash va qayta tiklashning muhim ichki manbasi; tannarx tarkibiga kiritiladi
3	**Sof foyda**	Kompaniyaning o‘z mablag‘laridan investitsiyalar uchun yo‘naltirilgan qism; modernizatsiya va kengaytirishni moliyalashtiradi
4	**Qimmatli qog‘ozlardan olingan daromadlar**	Kompaniya portfelidagi aksiya va obligatsiyalardan dividend va foizlar
5	**Byudjet ajratmalari va davlat investitsiyalari**	Markazlashtirilgan assignatsiyalar va qo‘yilmalar; strategik infratuzilma loyihalarini moliyalashtiradi
6	**Qonun bilan taqiqlanmagan boshqa manbalar**	Xorijiy investitsiyalar, lizing, kredit mablag‘lari, sheriklik moliyalashtirish va boshqalar

Jadvalda sanab o‘tilgan moliyalashtirish manbalarining tarkibiy tahlili shuni ko‘rsatadiki, asosiy vositalarni yangilash va rivojlantirish jarayonida ichki manbalar (amortizatsiya ajratmalari va sof foyda) ustuvor o‘rin tutadi[122]. Amaliyot ma’lumotlariga ko‘ra, "O‘zbekiston temir yo‘llari" AJ umumiy daromadlarining 50 foizdan ortig‘i asosiy vositalarni ishlatish, ta’mirlash va modernizatsiya qilishga yo‘naltiriladi. Ushbu ko‘rsatkich temir yo‘l transportining kapital zichligi yuqori bo‘lgan xususiyatini yana bir bor tasdiqlaydi[123].

[120] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*
[121] *Manba: "O'zbekiston temir yo'llari" AJ Nizomi (4-bo'lim) asosida tuzildi*
[122] O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi. 2020–2030 yillar uchun transport sohasini rivojlantirish dasturi. Toshkent, 2020. 9-bet.
[123] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*

Asosiy vositalar korxonaning ishlab chiqarish-texnik asosini tashkil etib, uning ishlab chiqarish salohiyati va texnologik imkoniyatlarini belgilaydi[124]. Ishlab chiqarilayotgan mahsulot va ko‘rsatilayotgan xizmatlarning sifati va raqobatbardoshligi bevosita asosiy fondlarning texnik darajasiga, ulardan foydalanish intensivligiga va yangilanish sur’atiga bog‘liq. Asosiy kapitaldan foydalanishni tavsiflash uchun iqtisodiy tahlil amaliyotida umumlashtiruvchi, pul qiymatidagi, nisbiy va natural ko‘rsatkichlar tizimi qo‘llaniladi, bu ko‘rsatkichlar haqida ushbu bobning keyingi paragraflarida batafsil so‘z yuritiladi.

Transport sohasi asosiy fondlarining alohida turini fuqaro aviatsiyasi vositalari tashkil etadi. Aviatsiya vositalari tarkibiga havo kemalari, aerodromlar va aeroportlar, texnikaviy xizmat ko‘rsatish vositalari hamda havo kemalarining parvozini tashkil etish, bajarish va ta’minlash uchun zarur bo‘ladigan boshqa mol-mulk kiradi[125].

Mulkchilik shakli nuqtai nazaridan aviatsiya vositalari xususiy va ommaviy (davlat) mulki shaklida bo‘lishi mumkin. Xususiy mulk shaklida faoliyat yurituvchi aviakompaniyalar o‘zlariga tegishli havo kemasi parkini mustaqil boshqaradi va moliyalashtiradi. Davlat mülkiga asoslangan aviatsiya vositalari esa tarmoqni tartibga solish, xavfsizlikni ta’minlash va ijtimoiy muhim yo‘nalishlarni qo‘llab-quvvatlash maqsadida foydalaniladi[126].

Aviatsiya vositalarini boshqarishning o‘ziga xos xususiyati shundaki, ular yuqori texnologik murakkablik, qat’iy xavfsizlik talablari va sezilarli kapital zichligi bilan ajralib turadi[127]. Ushbu omillar aviatsiya sektorida asosiy fondlarni baholash, amortizatsiya siyosatini belgilash va moliyaviy boshqaruvni yuritish jarayonida alohida metodologik yondashuvlarni talab etadi.

Xulosa qilib aytganda, transport korxonalari asosiy fondlarining mohiyati, tarkibi va tuzilishini chuqur bilish — tarmoq iqtisodiyotini samarali boshqarishning asosi hisoblanadi[128]. Asosiy fondlarni to‘g‘ri tasniflash, ularning holati va harakatini kuzatib borish, foydalanish samaradorligini baholash va ularni yangilash siyosatini rejalashtirish — korxona raqobatbardoshligini ta’minlashning zaruriy shartidir. Keyingi

[124] Porter M.E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance. New York: Free Press, 1985. P. 33.
[125] *Manba: O'zbekiston Respublikasining "Mulkchilik to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*
[126] *Manba: O'zbekiston Respublikasi "Korxonalar to'g'risida"gi Qonuni asosida tuzildi*
[127] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 18-bet
[128] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. O'quv qo'llanma. Toshkent: TDTU, 2015. 25-bet.

paragraflarda asosiy fondlarni baholash usullari va samaradorlik koʻrsatkichlari batafsil koʻrib chiqiladi.

2.3. Asosiy fondlarni baholash usullari

Transport iqtisodiyotida ekspluatatsiya qilinayotgan asosiy fondlarning texnik holati va xizmat yoshi ishlab chiqarish samaradorligini belgilovchi hal qiluvchi parametrlar qatoriga kiradi. Ayniqsa mashina va sanoat uskunalarining eskirganlik darajasi korxonaning texnologik quvvati hamda raqobatbardoshligiga bevosita ta’sir koʻrsatadi. Ushbu omilni miqdoriy jihatdan baholash maqsadida amaliyotda quyidagi yosh guruhlari qoʻllaniladi: besh yilgacha xizmat qilgan uskunalar, besh yildan oʻn yilgacha, oʻn yildan oʻn besh yilgacha, oʻn besh yildan yigirma yilgacha, yigirma yildan yigirma besh yilgacha va undan uzoq muddatli qurilmalar.

Tadqiqotlar koʻrsatishicha, asbob-uskunalarning ekspluatatsiya davri choʻzilishi bilan korxonadagi ishlab chiqarish quvvatlari izchil ravishda pasayadi, tayyorlanadigan mahsulot sifati yomonlashadi va texnik nosozliklar tufayli kelib chiqadigan bekor turib qolish hamda ishlab chiqarish yoʻqotishlari hajmi ortib boradi.[129] Buning ustiga, uzoq vaqt ishlatilgan texnika va jihozlarni samarali holda ushlab turish uchun texnik xizmat va ta’mirlash xarajatlari ham sezilarli darajada koʻpayadi. Shunday ekan, iqtisodiy nuqtai nazardan asosiy fondlarning yosh tarkibini kuzatib borish va ularni oʻz vaqtida yangilash korxona barqaror faoliyatining zaruriy sharti hisoblanadi.

Asosiy fondlarni pul koʻrinishida ifodalashning dastlabki va eng keng tarqalgan shakli **boshlangʻich qiymat** hisoblanadi. Bu koʻrsatkich asosiy vositalarni yaratish yoki ularga egalik huquqini qoʻlga kiritish bilan bogʻliq barcha haqiqiy xarajatlar yigʻindisini qamrab oladi — ob’ektni foydalanishga tayyor holatga keltirish uchun amalga oshirilgan yetkazib berish, montaj va sozlash kabi qoʻshimcha xarajatlar ham uning tarkibiga kiritiladi. Masalan, avtotransport korxonasi tomonidan muayyan sanada rasmiy buxgalteriya hujjatlarida qayd etilgan avtomobil xarid narxi — oʻsha transport vositasining boshlangʻich qiymati deb qabul qilinadi.

Bozor shartnomasi asosida sotib olingan asosiy vosita ob’ektining boshlangʻich qiymati bir necha turdagi xarajatlarni birlashtiradi. Birinchidan, aktivni yetkazib beruvchi tashkilot va qurilish-montaj

[129] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 189-bet.

ishlarini pudratchilarga to‘lanadigan summalar uning asosini tashkil etadi. [4] Ikkinchidan, ob’ektga bo‘lgan mulk huquqini rasmiylashtirish bilan bog‘liq davlat ro‘yxatga olish yig‘imlari, boj to‘lovlari hamda soliqlar va yig‘imlar (agar ular qaytarib berilmasa) ushbu qiymatga qo‘shiladi. Bundan tashqari, import qilinadigan ob’ektlar uchun bojxona rasmiylashtiruvi xarajatlari, sotib olish jarayonida jalb etilgan vositachilarga to‘lanadigan komission haqlar hamda axborot va konsalting xizmatlari uchun qilingan to‘lovlar ham boshlang‘ich qiymatning zaruriy tarkibiy qismlarini ifodalaydi.

Ob’ektni yetkazib berish va o‘rnatish jarayonlari ham bevosita xarajat manbai bo‘lib xizmat qiladi: transport risklarini sug‘urtalash bo‘yicha sarflar, montaj va ishga tushirish ishlari, shuningdek aktivni belgilangan maqsad bo‘yicha ishlatishga to‘liq tayyor holatga keltirish uchun amalga oshirilgan har qanday boshqa xarajatlar boshlang‘ich qiymatga kiritiladi. Biroq shuni alohida ta’kidlash lozimki, qarz mablag‘lari hisobiga sotib olingan asosiy vositalar uchun to‘lanadigan kredit foizlari boshlang‘ich qiymat tarkibiga kirmaydi — ular moliyalashtirish xarajati sifatida alohida hisobdan chiqariladi. Korxonaning o‘z kuchi bilan yaratgan asosiy vositalariga kelsak, ularning boshlang‘ich qiymati tayyorlash, qurish yoki qayta tiklash jarayonida sarflangan haqiqiy xarajatlar summasi asosida belgilanadi[130].

Quyidagi jadvalda sanab o‘tilgan to‘qqiz turdagi xarajat elementi boshlang‘ich qiymatning to‘liq tarkibiy modelini ifodalaydi. [10] Shuni ta’kidlash joizki, ushbu elementlarning har biri hujjatli asosga ega bo‘lishi va buxgalteriya registrlarida tegishli tarzda aks ettirilishi shart. Amaliyotda xarajatlarning bir qismini boshlang‘ich qiymatga kiritish yoki undan tashqarida qoldirish masalasi ko‘pincha tortishuv manbaiga aylanadi — bu holda normativ hujjat, ya’ni BHMS №5 qoidalari hal qiluvchi mezon bo‘lib xizmat qiladi.

2.7-jadval.

Sotib olingan asosiy vosita boshlang‘ich qiymatining tarkibiy elementlari[131]

№	Xarajat turi	Qisqacha mazmuni
1	**Yetkazib beruvchi va pudratchilarga to‘lovlar**	Aktivni yetkazib beruvchiga to‘lanadigan summa va shartnoma asosida qurilish-montaj ishlarini bajargan pudratchi tashkilotlarga haq

[130] Hendriksen E.S., Van Breda M.F. Teoriya bukhgalterskogo ucheta. Moskva: Finansy i statistika, 2000. 346-bet.
[131] *Manba: O'zbekiston Respublikasi BHMS №5 asosida muallif tuzildi*

2	**Huquqni rasmiylashtirish xarajatlari**	Davlat ro‘yxatga olish yig‘imlari, notarial xarajatlar, boj to‘lovlari va shunga o‘xshash majburiy to‘lovlar
3	**Bojxona rasmiylashtiruvi**	Import ob’ektlari uchun bojxona boji va yig‘imlari
4	**Soliqlar va yig‘imlar**	Qoplanmaydigan QQS va boshqa soliqlar (agar tegishli imtiyoz bo‘lmasa)
5	**Axborot va konsalting xizmatlari**	Ob’ektni tanlash va sotib olish jarayonida jalb etilgan maslahatchilar va ekspertlarga to‘lovlar
6	**Transport xatarini sug‘urtalash**	Ob’ektni yetkazib berish davridagi yo‘qolish, shikastlanish risklarini sug‘urtalash bo‘yicha sarf-xarajatlar
7	**Vositachilik haqi**	Ob’ektni sotish yoki topib berish xizmatini ko‘rsatgan broker va vositachi tashkilotlarga to‘lanadigan komission haq
8	**O‘rnatish, montaj va ishga tushirish**	Ob’ektni joyiga o‘rnatish, ulash, sozlash va sinovdan o‘tkazish bilan bog‘liq barcha operatsion xarajatlar
9	**Ishchi holatga keltirish xarajatlari**	Aktivdan mo‘ljallangan maqsadda foydalanishga to‘liq tayyor holatga keltirish bilan bevosita bog‘liq boshqa sarf-xarajatlar

Bozor narxlari va inflyatsiya darajasining vaqt o‘tishi bilan o‘zgarib borishi boshlang‘ich qiymatning asosiy fondlarning haqiqiy bozor qiymatini adekvat aks ettirishini ma’lum vaqtdan keyin imkonsiz qilib qo‘yadi. Aynan shu zaruriyat tufayli iqtisodiy amaliyotda **tiklanish (qayta baholash) qiymati** deb atalmish ikkinchi baholash usuli qo‘llaniladi. Ushbu usulning mohiyati shundaki, asosiy fondlar yoki ularning alohida guruhlari — avtomobillar, binolar, inshootlar, ishlab chiqarish uskunalari va boshqalar — baholash sanasidagi joriy bozor sharoitida qayta ishlab chiqarish uchun qancha mablag‘ talab etishini hisoblaydi. [3] Boshqacha qilib aytganda, tiklanish qiymati ob’ektning hozirgi paytdagi ekvivalent yangi nusxasini qurish yoki sotib olish narxini aks ettiradi.

Korxona asosiy fondlarining tiklanish qiymati uch xil holatda aniqlanadi: inventarizatsiya va taftish o‘tkazilishi munosabati bilan; mamlakatda umumiy qayta baholash kampaniyasi e’lon qilinganida; yillik moliyaviy hisobot tuzish jarayonida. O‘zbekiston Respublikasi

normativ bazasiga ko‘ra, qayta baholash har yili 1 yanvar sanasiga o‘tkaziladi va shu sanada mavjud bo‘lgan bozor narxlari darajidan kelib chiqib amalga oshiriladi. Qayta baholash jarayonida fondlarning to‘liq tiklanish qiymati belgilanadi — bu ob’ektlarni aynan o‘xshash yangi qurilmalar bilan to‘liq almashtirish uchun baholash sanasidagi bozor tarif va narxlari asosida zarur bo‘ladigan umumiy xarajatlar hisoblanadi. Ushbu hisob-kitobga xarid, qurilish, tashish va montaj xarajatlari, import qilinadigan uskunalar uchun esa bojxona to‘lovlari ham kiritiladi.[132]

Ma’nan eskirgan ob’ektlar uchun to‘liq tiklanish qiymatini aniqlashda alohida yondashuv talab etiladi: narxlar va tariflarning o‘zgarish darajasi hamda sur’atlari inobatga olinib, baholash sanasidagi joriy xarajatlar asosida qayta hisoblash amalga oshiriladi. Qayta baholash qamroviga korxona mulkida, xo‘jalik yuritishida yoki tezkor boshqaruvida turgan barcha asosiy vositalar — ishlatilayotgan ham, foydalanilmayotgan ham, konservatsiyada ham, hisobdan chiqarishga tayyorlangan lekin hujjatlashtirilmagan ham — kiradi. Tugallanmagan qurilish ob’ektlari va o‘rnatish uchun kutilayotgan uskunalar ham ushbu majburiy qayta baholash doirasiga kiradi.

Har yillik qayta baholash oldingi yilda bajarilgan qayta baholash natijasida olingan tiklanish qiymatidan boshlab hisoblanadi; yil davomida yangi kelib tushgan asosiy fondlar esa ularning haqiqiy xarid qiymati asosida qayta baholanadi. [133] To‘liq tiklanish qiymatini aniqlashning ikki usuli mavjud. Birinchisi — **bevosita qayta baholash usuli:** baholash sanasida bozorda mavjud bo‘lgan va hujjatlar bilan tasdiqlangan narxlar asosida har bir ob’ekt alohida baholanadi. Ikkinchisi — **indeks usuli:** asosiy fondlarning turlariga va ularni xarid qilish davriga qarab tabaqalashtirilgan qiymat o‘zgartirish koeffitsientlarini qo‘llash orqali har bir ob’ektning boshlang‘ich qiymati indekslanadi. Bir xil turdagi ob’ektlar — masalan, bir xil rusumli transport vositalari yoki uskunalar — bo‘yicha faqat yagona usul qo‘llanilishi talab etiladi. Qayta baholash korxona tomonidan mustaqil ravishda yoki tegishli litsenziyaga ega baholovchi mutaxassislar jalb etilgan holda amalga oshiriladi.

Asosiy fondlarni baholashning navbatdagi muhim ko‘rsatkichi **qoldiq qiymat** hisoblanib, u asosiy vositalarning boshlang‘ich yoki tiklanish qiymatidan shu kunga qadar to‘plangan amortizatsiya ajratmalari ayirib tashlangandan keyingi miqdorni ifodalaydi. Boshqacha

[132] O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi. Asosiy vositalarni qayta baholash tartibi to'g'risidagi Yo'riqnoma. Toshkent, 2004. 6–7-bandlar

[133] O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi. Asosiy vositalarni qayta baholash tartibi to'g'risidagi Yo'riqnoma. Toshkent, 2004. 6–7-bandlar

ta’riflaganda, qoldiq qiymat — fondlarning ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarga hali o‘tkazilmagan, ya’ni hali "yeyilmagan" qiymat ulushidir. Ushbu ko‘rsatkich fondlarning real texnik-iqtisodiy holatini aks ettirganligi sababli korxona moliyaviy tahlilining asosiy parametrlaridan biriga aylanadi. Amalda foydalanishdan chiqariladigan yoki sotilishi mo‘ljallangan aktivlar ham ko‘pincha joriy xo‘jalik yilidagi narxlarda qoldiq qiymat asosida baholanadi.

Tugatish qiymati — bu asosiy vositaning belgilangan foydali xizmat muddati tugagandan so‘ng uni balansdan chiqarish yoki bozorda realizatsiya qilish jarayonida olinishi kutilayotgan aktivlar summasi bo‘lib, ob’ektni chiqarib tashlash bilan bog‘liq taxminiy xarajatlar bu summadan chegirib tashlanadi.[134] Tugatish qiymati amortizatsiya siyosatini shakllantirish nuqtai nazaridan alohida amaliy ahamiyat kasb etadi: u qanchalik kichik bo‘lsa, amortizatsiyaga tortilishi lozim bo‘lgan summa shunchalik katta bo‘ladi va aksincha.

Amortizatsiyalanadigan qiymat — bu boshlang‘ich (tiklanish) qiymat bilan tugatish qiymati o‘rtasidagi hisob-kitob farqi bo‘lib, u foydali xizmat muddati davomida amortizatsiya ajratmalari shaklida mahsulot tannarxiga bosqichma-bosqich o‘tkaziladigan umumiy summani ifodalaydi. Moliyaviy hisobotlarda aks ettiriluvchi taxminiy tugatish qiymatini boshlang‘ich qiymatdan ayirish yo‘li bilan amortizatsiyalanadigan qiymat aniqlanadi. Bu ko‘rsatkich amortizatsiya usulini tanlash va yillik ajratmalar miqdorini belgilashning hisobot asosi hisoblanadi[135].

Foydali xizmat muddati — bu korxonaning asosiy vositadan foydalanishni rejalashtirgan vaqt davri yoki ushbu vositadan foydalanish hisobiga olinishi kutilayotgan mahsulot, bajarilgan ish yoki ko‘rsatilgan xizmatlar hajmi. [4] Foydali xizmat muddatini aniqlash korxona tomonidan texnik xususiyatlar, ishlab chiqaruvchi tavsiyanomasi, sanoat normalari va o‘tmishdagi foydalanish tajribasi asosida amalga oshiriladi. Ushbu muddat amortizatsiya me’yorini va shu orqali yillik xarajatlar tuzilmasini bevosita belgilaydi.

Zamonaviy buxgalteriya amaliyotida asosiy vositalarning korxona balansida va hisobotlarida rasmiy aks ettiriluvchi qiymati **balans qiymati** deb yuritiladi. Ob’ekt birinchi marta kiritilgan paytda balans qiymati boshlang‘ich qiymatga to‘liq mos keladi; keyinchalik belgilangan tartibda qayta baholash amalga oshirilganidan so‘ng esa u tiklanish qiymatiga

[134] Walther L.M., Skousen C.J. Long-term Assets. Bookboon, 2011. P. 22.
[135] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 411

tenglashadi. Balans qiymati va qoldiq qiymat tushunchalari o‘zaro chambarchas bog‘liq bo‘lib, ular o‘rtasidagi aloqa quyidagi munosabat bilan ifodalanadi: **qoldiq qiymat = balans qiymati − to‘plangan amortizatsiya.** Demak, balans qiymati rasmiy hisobot ko‘rsatkichi vazifasini o‘tasa, qoldiq qiymat fondlarning amortizatsiyaga qaramasdan saqlanib qolgan iqtisodiy salohiyatini ko‘rsatadi[136].

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish samaradorligini o‘lchash maqsadida buxgalteriya hisoboti ma’lumotlari asosida **o‘rtacha yillik qiymat (Fo‘r)** hisoblanadi. Yil davomida asosiy fondlar tarkibi o‘zgarib turadi — yangi ob’ektlar foydalanishga topshiriladi, eskilari chiqarib tashlanadi. Shu sababli yil boshi va yil oxiri qiymatlarining oddiy o‘rtachasini hisoblash o‘rniga, har bir ob’ektning yil mobaynida haqiqatda faoliyat ko‘rsatgan vaqtini oylar kesimida inobatga oluvchi quyidagi formula qo‘llaniladi:

$$F_{\text{o‘r}} = F_{\text{b}} + F_{\text{k}} \times T_1 / 12 - F_{\text{ch}} \times T_2 / 12$$

Formuladagi belgilarning mazmuni quyidagicha: F_{b} — asosiy ishlab chiqarish fondlarining hisobot yili boshidagi balans qiymati; F_{k} — yil mobaynida foydalanishga qabul qilingan yangi asosiy fondlar qiymati; F_{ch} — yil davomida ishlab chiqarishdan chiqarilgan yoki tugatilgan asosiy fondlarning qiymati; T_1 — yangi qabul qilingan fondlar qabul qilingan oydan keyingi oydan boshlab yil oxirigacha ishlagan oylar soni; T_2 — chiqarib tashlangan fondlar chiqarilgan oydan yil oxirigacha foydalanilmagan oylar soni.

Mazkur formulaning oddiy arifmetik o‘rtachadan ustunligi shundaki, u aktivlar harakatining aniq vaqt parametrini hisobga oladi. Natijada yil davomida katta miqdordagi fondlar kiritilgan yoki chiqarilgan holatlarda ham o‘rtacha qiymat real iqtisodiy holatni to‘g‘ri aks ettiradi. O‘rtacha yillik qiymat fondottdachasi, fondsig‘imi, fondqurollanganligi kabi iqtisodiy samaradorlik ko‘rsatkichlarini hisoblashda maxraj sifatida keng foydalaniladi — shu bois uning aniqligi butun tahlilning ishonchliligini belgilaydi.

Asosiy vosita foydalanish jarayoniga qo‘shilgan zahoti uning iste’mol qiymati va foydali xususiyatlari asta-sekin kamaya boshlaydi.[137] Ushbu qonuniy jarayon **jismoniy eskirish** deb ataladi va asosiy vositaning bevosita ishlatilishi yoki tashqi muhit omillari — namlik,

[136] Hendriksen E.S., Van Breda M.F. Teoriya bukhgalterskogo ucheta. Moskva: Finansy i statistika, 2000. 346-bet.
[137] Marx K. Kapital. 1-jild. Moskva: Politizdat, 1983. 193-bet.

kimyoviy ta’sir, mexanik zarbalar, harorat tebranishlari — natijasida o‘z iste’mol qiymatini yo‘qotishini anglatadi. Jismoniy eskirish ob’ektning qoldiq qiymati bilan balans qiymati nisbatiga asosida, yoxud uning haqiqiy xizmat muddatini belgilangan me’yoriy muddatga solishtirish yo‘li bilan miqdoriy jihatdan baholanadi.

Jismoniy eskirishni moliyaviy jihatdan hisobga olish mexanizmi sifatida amortizatsiya xizmat qiladi. Amortizatsiya ajratmalarining miqdori esa **amortizatsiya me’yori** orqali tartibga solinadi. Amortizatsiya me’yori deganda asosiy vositalarning muayyan toifasi uchun belgilangan davrda — odatda bir yil uchun — hisoblangan amortizatsiya ajratmalarining balans qiymatiga nisbatan foizda ifodalangan ulushi tushuniladi. O‘zbekiston Respublikasida amortizatsiya stavkalari qonunchilik talablari asosida asosiy vositalarning o‘xshash ob’ektlar guruhlari kesimida tabaqalanib belgilanadi — transport vositalari, ishlab chiqarish binolari, texnologik jihozlar va boshqa toifalar uchun turli stavkalar joriy etilgan.[13]

Amortizatsiya me’yorini to‘g‘ri belgilash korxona moliyaviy strategiyasining muhim qismidir[138]. Me’yor past qo‘yilsa, amortizatsiya fondi fondlarni o‘z vaqtida yangilash uchun yetarli mablag‘ to‘play olmaydi — bu texnologik orqada qolish va raqobatbardoshlikning pasayishiga olib keladi. Aksincha, noo‘rin yuqori me’yor tannarxni oshirib, mahsulot narxini sun’iy ko‘taradi va bozordagi o‘rinni toraytiradi. Shuning uchun amortizatsiya siyosatini shakllantirish korxonaning uzoq muddatli iqtisodiy manfaatlaridan kelib chiqqan holda texnologik, moliyaviy va raqobat omillarini bir-biriga muvozanatli bog‘laydigan murakkab boshqaruv qaroriga aylanadi. Ushbu masala keyingi — 2.4-paragrafda amortizatsiya usullari bilan birgalikda batafsil yoritiladi.

2.4. Asosiy fondlarning eskirishi va amortizatsiyasi

Asosiy fondlarni boshlang‘ich yoki tiklanish qiymati bo‘yicha baholashdan tashqari eskirish summasi ham hisobga olinadi. Asosiy fondlar jismoniy va ma’naviy jihatdan eskirishi mumkin.

Jismoniy eskirish asosiy fondlarning birlamchi ishlab chiqarish-texnikaviy xususiyatlarini ishlab chiqarishda foydalanish va tabiiy eskirish natijasida yo‘qotishdan yuzaga keladi. U asosan bir xilda kechmaydi hamda ko‘p jihatdan iqlimning ta’siri, asosiy fondlardan

[138] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 411

foydalanish qoidalariga rioya qilish, jumladan, xodimlarning malakasiga ham bog‘liq bo‘ladi.

Jismoniy eskirishni (EJ) quyidagi formula asosida hisoblab topish mumkin:

$$EJ = \frac{T_h}{T_м} \times 100;$$ yoki $$EJ = \frac{I}{P_Ş} \times 100.$$

Bu yerda:

T_h- asosiy fondlarning haqiqiy xizmat qiluvchi muddati;

T_m - asosiy fondlar xizmat qilishi kerak bo‘lgan me’yoriy muddat;

I - hisoblangan amortizatsiya summasi (eskirish summasi);

Ps– asosiy fondlarning boshlang‘ich(qayta tashkil qilish) qiymati.

Ma’naviy eskirish - asosiy fondlarning qadrsizlanishi yoki texnik jihatdan muddatidan avval ish qobiliyatini yo‘qotilishidir. U ikki ko‘rinishda yuzaga keladi: birinchisida asosiy fondlar ularning ishlab chiqarish qiymatlari pasayishi natijasida qadrsizlansa, ikkinchi ko‘rinishda asosiy fondlarning qadrsizlanishi yangi, fan-texnika taraqqiyoti ta’siri ostida, yanada samaraliroq fondlarning paydo bo‘lishi natijasida ro‘y beradi. Asosiy fondlar ma’naviy eskirishining yuqorida keltirilgan shakllarini quyidagi tarzda aniqlash mumkin:

$$EM_1 = \frac{P - V}{P} \times 100$$

$$IM_2 = \frac{P_{ya} - P_e}{P_{ya}} \times 100$$

Bu yerda:

P - asosiy fondlarning to‘liq boshlang‘ich qiymati;

V - asosiy fondlarning tiklanish qiymati;

$P_{ya,}$ P_e - mos ravishda yangi va eski texnikaning unumdorligi.

Asosiy fondlarni qayta tiklash, ya’ni jismoniy va ma’naviy jihatdan eskirgan asosiy fondlarning o‘rnini iqtisodiy to‘ldirish uchun korxona bu vositalar qiymatidan amortizatsiya ajratmalarni ayirib tashlaydi hamda bu ajratmalar harajatlar sifatida mahsulot tannarxiga kiritiladi.

Amortizatsiya bu - foydali xizmat muddati mobaynida aktivning amortizatsiyalanadigan qiymatini asosiy vositalarning vazifasidan kelib chiqqan holda mahsulot (tashish, xizmatlar) tannarxiga yoki davr harajatlariga muntazam taqsimlash va o‘tkazish ko‘rinishida eskirishning qiymat shaklidagi ifodasidir.

Asosiy vositalar ob’ekti bo‘yicha amortizatsiya ajratmalarini hisoblash mazkur ob’ekt asosiy vositalar tarkibiga qabul qilingan oydan

keyingi oyning dastlabki sanasidan boshlanadi hamda mazkur ob'ektning amortizatsiyalanadigan qiymati to‘liq so‘ndirilgunga qadar yoki bu ob'ektni balans hisobidan chiqarilguncha amalga oshiriladi.

Yer uchastkalariga amortizatsiya hisoblanmaydi. Shuningdek quyidagi asosiy vositalar bo‘yicha amortizatsiya hisoblanmaydi:

a) mahsuldor qoramollar;

b) kutubxona fondlari;

v) hoqimiyatlarga bo‘ysunadigan obodonlashtirish inshootlari;

g) qonun hujjatlarida belgilangan tartibda konservatsiyalashga o‘tkazilgan fondlar;

d) muzey qimmatliklari;

e) arxitektura va san'at yodgorliklari;

j) umumiy foydalanishdagi avtomobil yo‘llari;

z) to‘liq amortizatsiyalangan asosiy vositalar.

Amortizatsiya ajratmalari asosiy vositalarning balans qiymati va foydali xizmat muddatini hisobga olgan holda belgilanadigan yillik amortizatsiya me'yoriga nisbatan hisoblanadi. Amortizatsiya miqdorini hisoblashga quyidagi omillar hisobga olinadi:

- asosiy vositaning boshlang‘ich balans qiymati;
- asosiy vositaning qoldiq qiymati;
- asosiy vositaning xizmat muddati;
- o‘rnatilgan amortizatsiya me'yori.

Asosiy vositalarning yillik amortizatsiya me'yorini (Am) topish uchun quyidagi formuladan foydalaniladi:

$$A_m = \frac{((AVbk + T_{x-(M_{k+AVkk})})}{AVbk \times F_m} \times 100$$

Bu yerda: $AVbk$ – asosiy vositaning boshlang‘ich balans qiymati;

$AVkk$ – asosiy vositaning qoldiq qiymati;

T_x – asosiy vositalarni taxminiy tugatish harajatlari;

M_k– asosiy vositalarni tugatilishidan olinadigan materiallarning taxminiy qiymati;

F_m – asosiy vositalardan foydalanish muddati.

Asosiy vositaning yillik amortizatsiya summasini (A_s) topish uchun:

$$A_s = \frac{AVbk + A_m}{100} \quad A_s = \frac{((AVbk + T_{x-(M_{k+AVkk})})}{F_m} \times 100$$

formularidan foydalaniladi.

Amortizatsiya quyidagi usullarni qo‘llash orqali hisoblanadi:

1. Amortizatsiyani teng maromli (to‘g‘ri chiziqli) hisoblash.

2. Bajarilgan ishlar hajmiga mutanosib ravishda amortizatsiyani hisoblash (ishlab chiqarish usuli).

3. Jadallashtirilgan usulda amortizatsiya hisoblash:

a) ikki baravar amortizatsiya me’yori bilan qoldiqni kamaytirish usuli;

b) yillar summasi usuli (kumulyativ usul).

1. Amortizatsiyani teng maromli (to‘g‘ri chiziqli) hisoblash.

Amortizatsiyani teng maromli (to‘g‘ri chiziqli) hisoblash usulida amortizatsiya teng maromda, asosiy vositalarni foydali ishlatish muddati mobaynida ularning amortizatsiyalanadigan qiymatidan kelib chiqqan holda teng ulushlarda hisoblanadi.

Mazkur usulga ko‘ra asosiy vositalar ob’ektining amortizatsiyalanadigan qiymati uning xizmat muddati davomida tegishli harajatlarga teng maromda hisobdan chiqariladi (taqsimlanadi). Usul amortizatsiya me’yori foydali xizmat muddatining faoliyatiga bog‘liqligiga asoslangan. Har bir davr uchun amortizatsiya ajratmalari summasi amortizatsiyalanadigan qiymatni ob’ektdan foydalanilgan hisobot davrlaridagi soniga bo‘lish yo‘li bilan hisoblanadi.

Amortizatsiyani teng maromli (to‘g‘ri chiziqli) hisoblash usulida amortizatsiya ajratmalarining yillik summasi asosiy vositalar ob’ektining boshlang‘ich (tiklash) qiymatidan kelib chiqib, mazkur ob’ektning tugatish qiymatini va foydali ishlatish muddatini ayirgan holda, belgilanadi;

Misol:

Yuk avtomobili boshlang‘ich qiymati 10 000 000 so‘m

5 yillik foydali xizmat muddatidan so‘ng qoldiq qiymati - 1 000 000

Boshlang‘ich qiymat – qoldiq qiymat = 10 000 000 - 1 000 000 = 1 800000.

Xizmat muddati 5

Amortizatsiya summasi 1 800 000 so‘m.

Yillik amortizatsiya me’yori (amortizatsiyalanadigan qiymatdan) - 20%.

Amortizatsiya qilinadigan summa = Boshlang‘ich qiymat – Qoldiq qiymat.

2. Bajarilgan ishlar hajmiga mutanosib ravishda amortizatsiyani hisoblash (ishlab chiqarish usuli).

Amortizatsiyani hisoblashning ishlab chiqarish usuli har bir muayyan yildagi asosiy vositalar ob’ektining mahsulotlarini hisobga olishga asoslangan. Mazkur usul bo‘yicha har yillik amortizatsiya hajmini hisob-

kitob qilish uchun butun foydali ishlatish muddatidagi umumiy baholangan mahsulotlar yig‘indisini va mazkur muayyan yildagi mahsulotlarni aniqlash lozim. Mahsulot sifatida ishlab chiqariladigan mahsulot birliklari soni, ishlangan soatlar soni, o‘tib bo‘lingan tonna-kilometrlar soni va boshqalar olinishi mumkin. Amortizatsiyani hisoblashning ishlab chiqarish usulida yillik amortizatsiya ajratmalari summasi hisobot davridagi mahsulot (ishlar, xizmatlar) hajmining natural ko‘rsatkichidan hamda tugatish qiymatini ayirgan holdagi asosiy vositalar ob’ektining boshlang‘ich (tiklash) qiymatining asosiy vositalar ob’ektini butun foydali ishlatish muddatidagi nazarda tutilayotgan mahsulot (ishlar, xizmatlar) hajmiga nisbatan mutanosibligidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Misol. Faraz qilaylik yuk avtomobili butun xizmat muddati davomida 90 000 km masofani bosib o‘tadi. Amortizatsiya harajatlari quyidagicha hisoblanadi:

Boshlang‘ich qiymati –Qoldiq qiymati =10 000000 - 1 000 000 =100 so‘m/ km.

Bajariladigan ish hajmi 90 000

2.8-Jadval

Amortizatsiya hisoblash: ishlab chiqarish usuli, (ming so‘mda).

	Boshlang‘ich qiymati	Bosib o‘tadigan masofa, km	Yillik amortizatsii summasi	Jamg‘arilgan amortizatsiya	Balans qiymati
Sotib olish sanasi	10 000	-	-	-	10 000
1-yil oxirida	10 000	20 000	2 000	2 000	8 000
2-yil oxirida	10 000	30 000	3 000	5 000	5 000
3 -yil oxirida	10 000	10 000	1 000	6 000	4 000
4 -yil oxirida	10 000	20 000	2 000	8 000	2 000
5 -yil oxirida	10 000	10 000	1 000	9 000	1 000

3. Jadallashtirilgan usulda amortizatsiya hisoblash. Asosiy vositalardan intensiv foydalanilganda, shuningdek ilmiy-texnikaviy

jarayonning katta ta’sirida asosiy vositalar amortizatsiyasi quyidagi usullarda hisoblanadigan jadallashtirilgan amortizatsiya yo‘li bilan ifodalanadi:

a) ikki baravar amortizatsiya me’yori bilan qoldiqni kamaytirish usuli;

Ikki baravar amortizatsiya me’yori bilan qoldiqni kamaytirish usuli amortizatsiyani hisoblash davrida amortizatsiyalanadigan aktiv qiymatining kamayishini anglatadi.

Mazkur usulga ko‘ra teng maromli (to‘g‘ri chiziqli) hisoblash usulidan ikki baravar amortizatsiya me’yori mazkur hisobot davridagi asosiy vositaning tegishli qoldiq qiymatiga ko‘paytiriladi. Ikki baravar amortizatsiya me’yori bilan qoldiqni kamaytirish usuli bo‘yicha amortizatsiyani hisoblashda faraz qilinayotgan tugatish qiymati boshlang‘ich (tiklash) qiymatidan chegirilmaydi.

Ikki baravar amortizatsiya me’yori bilan qoldiqni kamaytirish usulida yillik amortizatsiya ajratmalari summasi hisobot yili boshidagi asosiy vositalar ob’ektining qoldiq qiymatidan va mazkur ob’ektni foydali ishlatish muddatiga bog‘liq holda hisoblangan amortizatsiyaning ikki baravar me’yoridan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Misol. Yuk avtomobilining foydali xizmat muddati 5 yil.

Qiymatni bir tekisda taqsimlash (to‘g‘ri chiziqli) usulda hisoblangan amortizatsiya me’yori 20% (100% / 5).

Ikki baravar stavka bilan qoldiqni kamaytirish usulida amortizatsiya normasi 40% ga teng bo‘ladi (2 × 20%).

So‘ngra bu stavka har yilning oxirida ob’ektning balans qiymatiga ko‘paytirilib amortizatsiya summasi topiladi. Bu usulda amortizatsiya hisoblashda ob’ektning qoldiq qiymati hisoblashda e’tiborga olinmaydi. Ammo, oxirgi yilda uning balans qiymatini qoldiq qiymatigacha yetkazish davrida hisobga olinadi.

b) yillar summasi usuli (kumulyativ usul).

Yillar summasi usuliga (kumulyativ usulga) ko‘ra har yili amortizatsiya me’yori amortizatsiya muddati oxiriga qadar qoladigan amortizatsiyalanadigan qiymatga ulush sifatida aniqlanadi. Ulush amortizatsiya ajratmalari tugaguniga qadar qoladigan to‘liq yillar sonini amortizatsiya muddatini tashkil qiladigan yillar tartib sonlari summasiga bo‘lish orqali aniqlanadi.

2.9-Jadval

Amortizatsiya hisoblash: qoldiqni kamaytirish usuli (ming so‘mda)

	Boshlang‘ich qiymat	Yillik amortizatsiya summasi	Amortizatsiya summasi	Balans qiymati
Sotib olish sanasi	10 000	-	-	10 000
1-yil oxirida	10 000	(40% × 10 000) = 4 000	4 000	6 000
2-yil oxirida	10 000	(40% × 6 000) = 2 400	6 400	3 600
3 -yil oxirida	10 000	(40% × 3 600) = 1 440	7 840	2 160
4 -yil oxirida	10 000	(40% × 2 160) = 864	8 704	1 296
5 -yil oxirida	10 000	296	9 000	1 000

Yillar summasi usulida (kumulyativ usulda) amortizatsiya ajratmalarining yillik summasi asosiy vositalar ob’ektining tugatish qiymati ayirilgan holda boshlang‘ich (tiklash) qiymatidan hamda suratida ob’ektni foydali ishlatish muddatining oxiriga qadar qoladigan yillar soni, maxrajida esa - ob’ektni foydali ishlatish muddati yillari soni summasining nisbatidan kelib chiqqan holda aniqlanadi.

Masalan, yuk avtomobilining kutilayotgan xizmat ko‘rsatish muddati 5 yilga teng. Ekspluatatsiya muddatida yil sonlari yig‘indisi - 15 ga teng (kumulyativ son):

1 + 2 + 3 + 4 + 5 = 15

So‘ngra teskari tartibda har bir xizmat yilini kumulyativ songa bo‘lish orqali hisoblash koeffitsentlari topiladi:

5/15, 4/15, 3/15, 2/15, 1/15.

Bu koeffitsentlarni ob’ektning har yillik qoldiq qiymatiga bo‘lish orqali amortizatsiya summasi topiladi:

9 000 000 (10 000 000 - 1 000 000).

2.10-Jadval

Amortizatsiya hisoblash: sonlar yig‘indisi-kumulyativ usul, (ming so‘mda).

	Boshlang‘ich qiymat	Yillik amortizatsiya summasi	Amortizatsiya summasi	Balans qiymati
Sotib olish sanasi	10 000	-	-	10 000
1-yil oxirida	10 000	(5/15 × 9 000) = 3 000	3 000	7 000
2-yil oxirida	10 000	(4/15 × 9 000) = 2 400	5 400	4 600
3 -yil oxirida	10 000	(3/15 × 9 000) = 1 800	7 200	2 800
4 -yil oxirida	10 000	(2/15 × 9 000) = 1 200	8 400	1 600
5 -yil oxirida	10 000	(1/15 × 9 000) = 600	9 000	1 000

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, birinchi yilda amortizatsiya summasining eng katta qismi hisoblanadi va keyingi yillarda bu miqdor kamayib borish xususiyatiga ega.

Soliq solish maqsadida O‘zbekiston Respublikasining Soliq kodeksida har yillik amortizatsiya me’yorlari harajatlarga teng maromda hisobdan chiqariladigan asosiy vositalarning boshlang‘ich (tiklash) qiymatiga nisbatan foizlarda belgilangan

2.11-Jadval

Asosiy vositalarning amortizatsiya me’yorlari

Asosiy vositalar guruhlari	amortizatsiya me’yori
1. Yengil avtomobillar, taksi, yo‘llarda foydalaniladigan avtotraktor texnikasi, maxsus asbob-uskuna, inventar va jihozlar. Kompyuterlar, periferiya qurilmalari va ma’lumotlarni qayta ishlash uskunalari	20 foiz
2. Yuk avtomobillari, avtobuslar, maxsus avtomobillar va avtotirkamalar. Sanoatning barcha tarmoqlari, metall quyish korxonasi uchun mashinalar va uskunalar, temirchilik-presslash uskunalari, qurilish uskunalari, qishloq xo‘jalik mashinalari va uskunalari. Ofislar uchun mebel	15 foiz
3. Temir yo‘l, dengiz, daryo va havo transporti vositalari. Kuchquvvat beradigan mashinalar va	8 foiz

uskunalar: issiqlik texnika uskunalari, turbina uskunalari, elektr dvigatellari va dizel-generatorlar. Elektr uzatish va aloqa qurilmalari. Truboprovodlar	
4. Binolar, inshootlar va imoratlar	5 foiz
5. Boshqa guruhlarga kiritilmagan, amortizatsiya qilinadigan aktivlar	10 foiz

Ishlab chiqarish jarayonida asosiy fondlar asta-sekinlik bilan eskirishi sababli, ularning ish qobiliyatini ta’mirlash orqali tiklash zaruriyati tug‘iladi. O‘z vaqtida ta’mirlash asosiy fondlar muddatidan oldin ishdan chiqishining oldini oladi hamda ularning xizmat qilish muddati va unumdorligini oshiradi. Asosiy fondlarni ta’mirlash kapital, o‘rta va joriy turlarga bo‘linadi. Bino va inshootlarni ta’mirlash o‘z mazmuni, talab qilinuvchi muddat va mablag‘larga ko‘ra, mashina va uskunalarni ta’mirlashdan farq qiladi.

2.5. Asosiy fondlardan foydalanish ko‘rsatkichlari. Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish yo‘llari

Asosiy vositalarni ifodalovchi ko‘rsatkichlar iqtisodiy salohiyat ko‘rsatkichlari ichida ma’lum darajada o‘z o‘rniga ega. Ushbu vositalarga xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarning ancha mablag‘i jalb qilingan bo‘ladi. Mazkur mablag‘larning qaytimi asosiy vositalardan samarali foydalanish evaziga amalga oshiriladi.

Asosiy vositalarni ifodalovchi ko‘rsatkichlarni uch guruhga bo‘linadi: asosiy vositalar holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlar; asosiy vositalar bilan ta’minlanganlikni ifodalovchi ko‘rsatkichlar; asosiy vositalar samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar. Ushbu guruh ko‘rsatkichlarining tasnifi quyidagi rasmda ifodalangan.

Asosiy vositalar holatini tahlil qilishda ularni ifodalovchi ko‘rsatkichlarni hisoblash lozim. Uni tahlil qilish uchun biznes-reja hisob va hisobot ma’lumotlaridan foydalaniladi. Unda biznes-rejadagi

ma’lumotlari haqiqiy ma’lumotlar bilan taqqoslanib, o‘zgarishlarning yaxshilanganligi yoki yomonlashish sabablari aniqlanadi.

Eskirish koeffitsenti (K_{esk}) eskirish summasining asosiy vositalar boshlang‘ich qiymatiga nisbati sifatida quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$K_{\text{esk}} = \frac{AV_e}{AV_{\text{bq}}}$$

Bunda:

AV_e – asosiy vositalar eskirish summasi;

AV_{bq} – asosiy vositalarninig boshlang‘ich qiymati;

Asosiy vositalar yaroqlilik koeffitsenti (K_{yar}) qoldiq qiymatining (eskirish chegirilgan holdagi) boshlang‘ich qiymatga nisbati sifatida quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$K_{\text{yar}} = \frac{AV_{qq}}{AV_{\text{bq}}}$$

bunda:

AV_{qq}– asosiy vositalarning qoldiq qiymati. Asosiy vositalar yangilanish koeffitsenti (K_{yang}) yil mobaynida yangi kelgan asosiy vositalarning yil oxiridagi ular qoldig‘iga nisbatisifatida quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$K_{\text{yang}} = \frac{AV_{\text{yang}}}{AV_{\text{yo.}}}$$

$AV_{\text{ya.k}}$ – yangi kelgan asosiy vositalar summasi;

$AV_{\text{do.b.q}}$ – asosiy vositalarning davr oxiridagi boshlang‘ich qiymati;

Hisobdan chiqarish koeffitsenti ($Khch$) yil mobaynida hisobdan chiqarilgan asosiy vositalarning yil boshidagi qiymatiga nisbati sifatida quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$Khch = \frac{AV_{chiq}}{AV}$$

bunda:

$AV_{\text{db.b.q}}$– asosiy vositalarning davr boshidagi boshlang‘ich qiymati;

$AV_{\text{h.ch}}$ – hisobot davrida hisobdan chiqarilgan asosiy vositalar.

Mazkur koeffitsentlar barcha asosiy vositalar hamda ularning alohida turlari va guruhlari bыyicha hisoblanadi, qator yillar mobaynidagi ызgarishi ko‘rib chiqiladi va tegishli xulosalarga kelinadi.

Fondlar bilan qurollanganlik darajasi asosiy ishlab chiqarish vositalari qiymatining (boshlang‘ich baholanishi bo‘yicha) eng katta smenadagi ishchilar soniga nisbatidir. U ishchilarning mehnat qurollari (asosiy vositalar) bian ta’minlanganlik darajasini aks ettiradi va quyidagi formular orqali aniqlanadi:

$$K_{AVT} = \frac{AIV_q}{Is}$$

bunda:

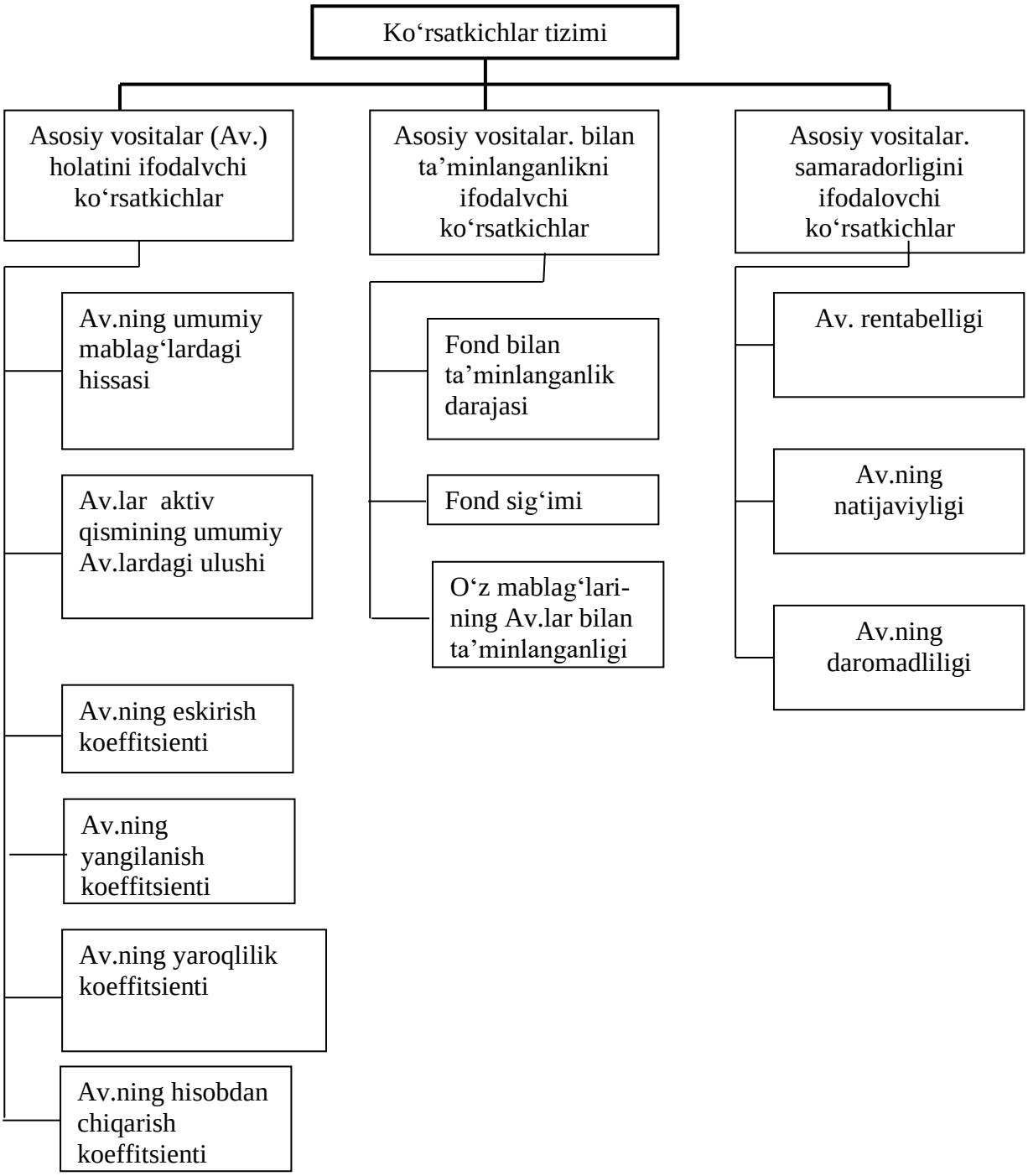
K_{AVT} – xodimlarning asosiy vositalar bilan ta’minlanganligining koeffitsienti;

AIV_q– asosiy ishlab chiqarish vositalari qiymati;

I_s – eng katta smenadagi ishchilar soni.

Mahsulotning fond sig‘imi ($\boldsymbol{F_s}$)1 so‘m natija ko‘rsatkichiga qancha asosiy vosita summasi to‘g‘ri kelishini ko‘rsatadi va quyidagi formula asosida aniqlanadi:

$$\boldsymbol{F_s = \frac{AV}{Q}}$$



2.1.rasm. Asosiy fondlardan foydalanish ko‘rsatkichlari.

Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish yo‘llari.

Bozor munosabatlari sharoitida korxonalarning asosiy vositalari bilan yetarli darajada ta’minlanganligini o‘rganish bilan bir qatorda, ularning samaradorlik ko‘rsatkichlarini o‘rganish asosiy o‘rinda turadi. Chunki, asosiy vositalar bilan yetarli darajada ta’minlangan bo‘lsa-yu, lekin ulardan samarali foydalanmasak, u holda korxonaning samaradorligi pasayib ketadi.

Asosiy vositalarning samaradorlik kursatkichlari korxona xo‘jalik faoliyatiga baho berishning muhim ko‘rsatkichlaridan biri sifatida olinadi.

Asosiy vositalardan (Av) foydalanish samaradorligi darajasidan umuman ishlab chiqarish samaradorligi kelib chiqadi. Asosiy vositalardan qanchalik ko‘p foydalansa, shunchalik ko‘p mahsulot chiqariladi, uning tannarxi arzonlashadi, mehnat samaradorligi, foyda va rentabellik yuqori bo‘ladi.

Asosiy vositalardan foydalanish samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlarga: Av mahsuldorligi, Av daromadliligi, Av rentabelligi, mashina va uskunalar quvvatlaridan foydalanish koeffitsienti kiradi

2.12-Jadval

Asosiy vositalar samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar

Ko‘rsatkichlarning nomi	Nimani ifodalashi (mazmuni)	Aniqlanish formulasi
1. Av. rentabelligi	Av.lar o‘rtacha qiymatiga nisbatan sof foydaning ulushini ifodalaydi.	SF*100 / Avo‘r,
2. Av. daromadliligi	Av. o‘rtacha qiymatiga necha foiz daromad to‘g‘ri kelishini ko‘rsatadi	D*100/Av
3. Av. natijaviyligi (fond qaytimi)	1 so‘m Av. o‘rtacha qiymatiga qancha miqdorda natija-viy ko‘rsatkichning (to‘g‘ri kelishini ifodalaydi	Q/Avo‘r

Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanishning turli xil ko‘rsatkichlari mavjud bo‘lib, ularni shartli ravishda ikki guruhga bo‘lish mumkin[139]:

birinchi guruh - umumlashtiruvchi va qiymat ko‘rsatkichlari bo‘lib, ular asosiy fondlarning turli guruhlarini dinamika va statikada baholash, tahlil qilish, zahiralarni aniqlash va bashorat qilish imkonini yaratadi. Bunday ko‘rsatkichlarga fond qaytimi, fond sig‘imi, fond rentabelligi va boshqalarni kiritish mumkin.

[139] Ikromov I., Abduraxmonov A., Nazarov M. Avtotransport iqtisodi va boshqaruvi. O‘quv qo‘llanma. . –T.: TAYI, 2003.

ikkinchi guruh - xususiy va natural ko‘rsatkichlar bo‘lib, ko‘proq asosiy ishlab chiqarish fondlarining faol qismi - avtotransport korxonalarida transport vositalaridan foydalanish bilan bog‘liq.

Har bir korxona o‘z tasarrufidagi asosiy ishlab chiqarish fondlaridan iloji boricha unumli foydalanishga intilishi lozim. Bunga fondlarni ish bilan ta’minlashni yaxshilash tufayli ishlab chiqarish va mahsulotlarni sotish hajmini oshirish, nisbiy harajatlarni kamaytirish, foydani oshirishdan tashqari asosiy fondlarda jamiyatning o‘tmishda narsa holiga aylangan mehnati mujassamlanganligi ham zaruriyat tug‘diradi.

Asosiy vositalardan foydalanish samaradorligiga turli omillar ta’sir qiladi. Ular qatoriga quyidagilarni kiriish mumkin:

– ishlab chiqarilgan va sotilgan mahsulot hajmi;

– asosiy vositalar o‘rtacha yillik summasi;

– ishlab chiqarishda band bo‘lgan xodimlar mehnatining samaradorligi;

– asosiy asosiylarning tarkibiy tuzilishi;

– asosiy vositalar alohida turlaridan foydalanish samaradorligi.

Korxona asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanishni yaxshilashning asosiy yo‘nalishlari sifatida quyidagilarni ko‘rsatish mumkin:

Tashkiliy yo‘nalishlar bo‘yicha:

– ishlab chiqarishni tashkil etishni va resurslar bilan ta’minlashni yaxshilash.

– asosiy vositalarning faqat korxonaga ish beradigan qisminigina olish;

– avtomobillarning bekor turib qolishini qisqartirish va uning oldini olish;

– ishga chiqish koeffitsientini oshirish;

– bekor turuvchi transport vositalari va uskunalarni qisqartirish va tugatish;

– eskirgan va ma’naviy talabga javob bermaydigan asosiy vositalarni hisobdan chiqarish;

– asosiy vositalarni farqlash va tarkiblashni qayta o‘zgartirish;

– asosiy vositalarga amortizatsiya hisoblashning muvofiq shakllarini belgilash va h.k.

Texnik yo‘nalishlar bo‘yicha:

– ta’mirlash va texnik xizmat ko‘rsatish tadbirlarini o‘z vaqtida va sifatli ravishda amalga oshirish;

– eskirgan asosiy vositalarni yangilari bilan almashtirish;
– avtomatlashtirilgan tizimni yaratish;
– mexanizatsiyalashni kuchaytirish va h.k.

Ekspluatatsion yo‘nalishlar bo‘yicha:

– avtomobillar va uskunalarni ekspluatatsiya qiluvchi xodimlarning malakasini oshirish;
– bir smenalik va ko‘p smenalik ishni tashkil etish;
– ishlab chiqarish hajmiga qarab asosiy vositalarni texnik holat va harakatini boshqarish;
– asosiy vositalar bo‘yicha javobgarlik markazlarini belgilash va x.k.

Asosiy vositalaridan foydalanish samaradorligini oshirish korxona boshqaruvining ustuvor vazifasidir va quyidagi yo‘nalishlarda amalga oshirilishi mumkin:

– ishlaydigan transport vositasi parkining soatiga (kun, oy, yil) unumdorligini oshirish, shu jumladan texnik va ekspluatatsion ko‘rsatkichlarni takomillashtirish (yuk tashish imkoniyatlaridan foydalanish koeffitsienti, yurish masofasidan foydalanish koeffitsienti, harakatlanishning texnik tezligi), shuningdek bo‘sh bo‘sh harakatlanuvchi tarkib uchun ish vaqtining yo‘qolishini, yukni tushirish va tushirish vaqtini kamaytirish;
– xizmat ko‘rsatish sifatini oshirish orqali harakatlanuvchi tarkibning ish vaqtini ko‘paytirish avtotransport korxonalari faoliyatini boshqarishni tashkil etishda va transportning tezkor boshqaruvini kompyuterlashtirishda logistika tamoyillarini faol ravishda qo‘llash (maqbul yo‘nalishni tanlash va transport vositalarining to‘liq yuklanishini ta’minlash uchun sun’iy yo‘ldosh aloqasi bilan birgalikda kompyuterlardan foydalanish);
– harakatlanuvchi tarkib parki tarkibini yuk ko‘tarish xususiyatlari jihatidan takomillashtirish, jismonan eskirgan transport vositalarining ulushini kamaytirish maqsadida transport vositalarining davriy yangilanishi;
– haydovchilarning professionallik darajasini oshirish, bu esa o‘z navbatida avtoulov parkidan yanada ehtiyotkorlik va oqilona foydalanishga, harakat tarkibining ishlash muddatini ko‘paytirishga (kapital ta’mirlash) olib keladi;
– harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish samaradorligini o‘sishiga ta’sir qiluvchi tashqi omillarga quyidagilar kiradi: avtomobil yo‘llari

sifatini yaxshilash; aholi punktlarida va federal yo‘llar bo‘ylab harakatlanish intensivligi;

– yuklash uskunasining transport vositasining xususiyatlariga muvofiqligi darajasi;

– yukni qadoqlash usuli; transport vositalarining tezligi chegaralari va yo‘l harakati xavfsizligi qoidalari.

ATK iqtisodiy aktivlarini moliyalashtirish manbalari korxonaning o‘z mablag‘lari va qarz (qarz) mablag‘laridan iborat.

Avtomobil transport korxonasining shaxsiy kapitali bu mol-mulkining pul qiymati bo‘lib, to‘liq egalik huquqini beradi. U ustav kapitalidan, taqsimlanmagan foydaning bir qismi, turli xil ixtiyoriy badallar va xayriya mablag‘lari hisobidan shakllanadi va quyidagilarni o‘z ichiga oladi:

1. ATK o‘z mablag‘larining manbalari.

2. Korxonaning ustav kapitali uning kreditorlari manfaatlarini kafolatlaydigan mol-mulkning minimal miqdorini belgilaydi. Ustav kapitalining tarkibi korxonaning tashkiliy-huquqiy shakliga bog‘liq - masalan, mas’uliyati cheklangan jamiyatlarning (MChJ) ustav kapitali ishtirokchilarning hissalaridan iborat; aktsiyadorlik jamiyatlari (OAJ) uchun - aktsiyalarning nominal qiymatidan; ishlab chiqarish kooperativlari ushbu kapitalni mulkiy ulush badallari hisobiga shakllantirish bilan tavsiflanadi.

3. Qo‘shimcha kapital korxonaning muomalaga kirmaydigan aktivlarini qayta baholash miqdorini, shuningdek beg‘araz olingan qiymatlarni va shunga o‘xshash boshqa miqdorlarni tavsiflaydi.

Zaxira kapitali ushbu maqsadlar uchun hisobot yilining foydasi bo‘lmaganda yoki yetarli bo‘lmagan taqdirda ishlab chiqarishga oid bo‘lmagan zararlar va yo‘qotishlarni, shuningdek ishtirokchilarga daromadlar (dividendlar) ni to‘lash uchun qoplanadi.

Jamg‘arma mablag‘lari - ATKni rivojlantirishga kapital qo‘yilmalarni moliyalashtirish uchun foydalaniladigan mablag‘lar.

Belgilangan mablag‘ va tushumlar ATK tomonidan davlat yoki homiy tomonidan aniq maqsadli faoliyatni amalga oshirish uchun ajratadigan mablag‘lardir.

Bo‘linmagan foyda - bu soliq majburiyatlari bajarilgandan va aktsiyadorlarga dividendlar to‘langandan keyin korxona tasarrufida qoladigan foyda.

Korxonaning qarz mablag‘lari manbalari:

1. Uzoq muddatli kreditlar va qarzlar - bu ATK tomonidan bankka yoki boshqa moliya institutlariga bir yildan ortiq muddatga olingan kreditlar va kreditlar uchun qarzdorlik miqdori.

2. Qisqa muddatli kreditlar va qarzlar bir yilgacha bo‘lgan banklardan olingan kreditlar va qarzlar bo‘yicha ATK qarzining miqdorini tavsiflaydi.

3. Mijozlardan avans to‘lovlari (transport xizmatlarini oldindan to‘lash) ATKni kreditlashning bir turi.

4. Kreditorlik qarzlari ATK sanoat va tijorat faoliyati jarayonida korxonalar o‘rtasida mavjud bo‘lgan hisob-kitoblar tizimi tufayli yuzaga keladi.

Qarz paydo bo‘lganidan keyin ma’lum bir muddat o‘tgach, korxona boshqasiga qaytariladi. Kreditorlar - bu korxonalar oldida ma’lum qarzlari bo‘lgan yuridik va jismoniy shaxslar. Lizing va lizing mexanizmlari avtotransport korxonasining asosiy vositalarini shakllantirishning keng manbai sifatida ishlatiladi.

Ijara (lot. Arrendare - ijaraga berish) - mulk ijaraga beruvchiga vaqtincha egalik qilish va foydalanishga beriladigan mulk shartnomasining bir shaklidir.

Lizing sizga asosiy vositalarni kapital harajatlarsiz avtotransport korxonasining iqtisodiy faoliyatiga jalb qilishga imkon beradi.

Ijara haqi ko‘pincha pul shaklida belgilanadi va bu mulk egasining harajatlarini qoplaydigan mablag‘ (ijaraga olingan mol-mulk narxiga, uni sug‘urtalashga va muddat tugaganidan keyin ob’ektlarni ta’mirlash harajatlariga hisoblangan amortizatsiya to‘lovlari ularni ijaraga berish), shuningdek, lizing beruvchiga daromad berish.

Uy egasi - mulkni egasi, uni vaqtincha foydalanish uchun haq evaziga taqdim etadi.

Lizing oluvchi - mulkni undan o‘z maqsadlari uchun va ijara shartnomasi shartlariga muvofiq foydalangan holda oluvchi; mulkni yaxshi holatda saqlaydi va ijara oxirida qaytaradi.

Lizing (inglizcha lizing, ijaraga berish - ijaraga berish) - bu moliyaviy xizmatlarning bir turi, korxonalar tomonidan asosiy vositalarni sotib olish uchun kredit berish shakli. Boshqacha qilib aytganda, lizing bu asbob-uskunalar, transport vositalari va boshqa ko‘char va ko‘chmas mulklardan foydalanish uchun berilishi bilan bog‘liq bo‘lgan uzoq muddatli ijara shakli.

Lizing to‘lovlarining umumiy miqdori quyidagilarni o‘z ichiga olishi kerak: mol-mulk qiymatini qoplaydigan amortizatsiya to‘lovlari; kredit resurslari uchun to‘lov; lizing beruvchiga komissiya to‘lovi; xizmatlar uchun sug‘urta to‘lovlari.

Moliyaviy ijara shartnomasi davomida lizing oluvchi tomonidan asbob-uskunalarning amortizatsiyasi va amortizatsiyasi va lizing beruvchining foydasini to‘liq yoki ko‘p qismini qoplash uchun to‘lovni amalga oshirish ko‘zda tutilgan. Shartnoma muddati tugagandan so‘ng, lizing oluvchi lizing ob’ektini lizing beruvchiga qaytarishi yoki lizing ob’ektini qoldiq qiymatida sotib olishi mumkin.

Operatsion lizing amortizatsiya davridan qisqa muddatga tuziladi. Moliyaviy lizing kredit shaklida bo‘lib, operatsion lizing qisqa muddatli lizingga o‘xshaydi.

Ijara shartnomasi - bu haridor keyinchalik ushbu aktivlarni sotuvchiga ijaraga berish sharti bilan bir tomon (sotuvchi) boshqa tomonga (haridorga) aktivlarni sotadigan moliyaviy operatsiya. Ushbu lizing turi garovga qo‘yilgan ipoteka kreditlashiga alternativa hisoblanadi.

Lizing bitimida uch tomon ishtirok etadi: korxona, asosiy vositalarni yetkazib beruvchi; lizing kompaniyasi; ijarachi, mulkdan foydalanuvchi.

Lizingning afzalliklari:

a) lizing ATK-ga asosiy vositalarni kapital qo‘yilmalarsiz, kreditorlik qarzlarini ahamiyatsiz oshirib olish imkoniyatini beradi;

b) ijara shartnomasi muddati davomida asosiy vositalar garovga o‘xshab lizing kompaniyasining balansida bo‘lsa;

v) ijara to‘lovlari korxonaning joriy harajatlari bilan bog‘liq bo‘lib, bajarilgan ishlar, ko‘rsatilgan xizmatlar narxiga kiritiladi;

d) lizing kompaniyasi lizing ob’ekti sifati uchun javobgar emas va shartnoma shartlari bajarilmagan taqdirda, u har doim ijaraga olingan ob’ektni qaytarib berishi mumkin;

e) uskunalar yetkazib beruvchisi yoki avtomobil ishlab chiqaruvchisi uchun lizing uning mahsulotlari bozorini kengaytirish vositasidir.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Umumiy tushunchalar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Asosiy fondlar***	Korxona tomonidan uzoq muddatli foydalanish uchun mo‘ljallangan va ishlab chiqarish jarayonida qatnashuvchi moddiy boyliklar majmui.
2	***Ishlab chiqarish asosiy fondlari***	Mahsulot ishlab chiqarish yoki xizmat ko‘rsatish jarayonida to‘g‘ridan-to‘g‘ri ishtirok etadigan binolar, inshootlar, mashina va uskunalar.
3	***Noishlab chiqarish asosiy fondlari***	Ishlab chiqarishda bevosita qatnashmaydi; xodimlarning turmush va ijtimoiy ehtiyojlarini qondirishga xizmat qiladi (turar joylar, madaniy-maishiy ob’ektlar va h.k.).
4	***Asosiy vositalar***	Buxgalteriya hisobida asosiy fondlarni aks ettirishning moliyaviy shakli; balansda ko‘rsatiladigan uzoq muddatli aktivlar.
5	***Aktiv va passiv fondlar***	Aktiv — ishlab chiqarishga bevosita ta’sir qiluvchi (mashina, uskuna, transport vositalari); passiv — zarur sharoit yaratuvchi (binolar, inshootlar).
2-guruh — Baholash usullari va qiymat turlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
6	***Boshlang‘ich qiymat***	Asosiy fond sotib olingan yoki yaratilgan vaqtdagi haqiqiy xarajatlar yig‘indisi: sotib olish narxi, yetkazib berish va o‘rnatish xarajatlari.

7	***Tiklanish (qayta baholash) qiymati***	Joriy bozor sharoitlarida asosiy fondni qayta ishlab chiqarish qiymati; inflyatsiya va bozor o‘zgarishlarini hisobga oladi.
8	***Qoldiq qiymati***	Boshlang‘ich qiymatdan hisoblangan amortizatsiya summasi ayirib tashlangandan keyingi real qoldiq qiymati.
9	***Tugatish qiymati***	Foydali xizmat muddati tugagandan so‘ng aktivni sotish yoki utilizatsiya qilishdan kutilayotgan qiymat.
10	***Amortizatsiyalanadigan qiymat***	Boshlang‘ich qiymat bilan tugatish qiymati o‘rtasidagi farq; amortizatsiya ajratmalarini hisoblashga asos bo‘ladi.
11	***Balans qiymati***	Hisobot sanasida korxona balansida aks ettirilgan asosiy vositalar qiymati (qoida tariqasida qoldiq qiymatga teng).
12	***O‘rtacha yillik qiymati***	Yil davomida fondlar harakati (kirish va chiqish) hisobga olingan holda hisoblangan o‘rtacha qiymat ko‘rsatkichi.
3-guruh — Eskirish va amortizatsiya		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Jismonan eskirish***	Foydalanish yoki tashqi muhit (namlik, korroziya, harorat) ta’sirida asosiy fondning tabiiy yeyilishi va texnik xususiyatlarini yo‘qotishi.
14	***Ma’nan (moral) eskirish***	Iqtisodiy eskirish turi: yangi analoglar arzonroq yoki unumliroq bo‘lib qolishi sababli mavjud fondning nisbiy qiymatini yo‘qotishi.

15	***Foydali xizmat muddati***	Asosiy fondning to‘liq qiymatini amortizatsiya yo‘li bilan xarajatlarga o‘tkazish uchun belgilangan normativ davr.
16	***Amortizatsiya ajratmalari***	Asosiy fondlarni qayta tiklash maqsadida mahsulot tannarxiga muntazam o‘tkaziladigan pul summasi.
17	***Amortizatsiya me’yori***	Amortizatsiya ajratmalarining boshlang‘ich qiymatga nisbatan foizda ifodalangan yillik ulushi; foydali muddatga teskari proporsional.
4-guruh — Lizing, ijara va samaradorlik ko‘rsatkichlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
18	***Moliyaviy lizing***	Uzoq muddatli ijara shakli; xavf-xatar va mulk egaligi oxir-oqibat ijarachiga o‘tadi, aktiv ijarachilarning balansida aks ettiriladi.
19	***Operatsion lizing***	Qisqa muddatli ijara; mulk egaligi lizing beruvchida saqlanadi, texnik xizmat va ta’mirlash ham uning zimmasida.
20	***Ijara shartnomasi***	Mulk egasi bilan foydalanuvchi o‘rtasida belgilangan haq evaziga muayyan muddat davomida mulkdan foydalanish huquqini mustahkamlovchi ikki tomonlama bitim.
21	***Ishlab chiqarish quvvati***	Mavjud asosiy fondlar va mehnat resurslaridan to‘liq foydalanish sharoitida ishlab chiqarishi mumkin bo‘lgan maksimal mahsulot hajmi.
22	***O‘rtacha yillik quvvat***	Yil davomida kiritilgan va chiqarilgan quvvatlar hisobga

		olingan holda hisoblangan o‘rtacha ishlab chiqarish quvvati ko‘rsatkichi.
23	***Intensiv koeffitsient***	Uskuna vaqt birligidagi haqiqiy unumdorligining rejadagi ko‘rsatkichga nisbati; yuklanish intensivligini ifodalaydi.
24	***Ekstensiv koeffitsient***	Uskunaning haqiqatda ishlagan vaqtining rejadagi vaqtga nisbati; vaqt bo‘yicha yuklanish darajasini ko‘rsatadi.

Nazorat va muhokama uchun savollar

1. Asosiy fondlar nima va ularning ishlab chiqarishdagi roli qanday?
2. Asosiy ishlab chiqarish fondlari tuzilmasi deganda nima tushuniladi?
3. Amortizatsiya siyosatining mohiyati va ahamiyati nimada?
4. Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish ko‘rsatkichlari qanday?
5. Zamonaviy sharoitlarda asosiy fondlar va korxona ishlab chiqarish quvvatidan foydalanishni yaxshilashning qanday yo‘nalishlari mavjud? 6.Avtotransport kompaniyasining asosiy vositalari qanday?
7. Korxonaning asosiy fondlari funktsional maqsadlariga muvofiq qaysi guruhlarga bo‘linishini ayting.
8. Transport kompaniyasining qanday asosiy vositalari faol? Transport korxonasining asosiy vositalarini hisobga olish va baholash qaysi shaklda amalga oshiriladi?
9. Asosiy vositalar tannarxi smetalari turlarini sanab o‘ting. Asosiy vositalar eskirishining jismoniy va ma’naviy turi qanday, ularning tub farqi nimada ekanligini tushuntiring

III BOB. TRANSPORT KORXONALARINING AYLANMA MABLAG‘LARI

3.1. Aylanma mablag‘larning mohiyati va tarkibi. Avtotransport korxonalari faoliyatidagi ahamiyati.

3.2. Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish.

3.3. Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatishlari va aylanuvchanlik tezligini oshirish yo‘llari.

3.4. Korxona aylanma mablag‘lari samaradorligi ko‘rsatkichlarini baholash va uni oshirish imkoniyatlari.

3.1. Aylanma mablag‘larning mohiyati va tarkibi. Transport korxonalari faoliyatidagi ahamiyati

Transport korxonasining ishlab chiqarish faoliyatini tashkil etish jarayoni bir-birini to‘xtovsiz almashtiruvchi resurslar oqimisiz tasavvur etib bo‘lmaydi. Asosiy fondlar korxonaning uzoq muddatli moddiy bazasini tashkil etgani holda, aylanma aktivlar — muomala fondlarida saqlanadigan va ishlab chiqarish tsiklida doimiy harakatda bo‘luvchi mablag‘lar — operatsion faoliyatning joriy uzluksizligini ta’minlaydi[140]. Shu sababli har qanday korxona, shu jumladan transport korxonasi ham, muntazam ishlab chiqarish faoliyatini amalga oshirish uchun yetarli miqdorda aylanma mablag‘larga ega bo‘lishi zaruriy shartdir.

Iqtisodiy adabiyotlarda **aylanma mablag‘lar** deganda korxonaning ishlab chiqarishni tashkil qilishga yo‘naltirilgan va aylanma jarayonida doimiy harakatda bo‘luvchi pul mablag‘lari tushuniladi[141]. Bu mablag‘larning o‘ziga xos xususiyati shundaki, ular bir ishlab chiqarish tsikli davomida butunlay iste’mol qilinadi, o‘z qiymatini tayyor mahsulotga to‘liq o‘tkazadi va bu jarayonda tabiiy shaklini o‘zgartiradi yoki yo‘qotadi. Aynan mana shu belgi aylanma mablag‘larni asosiy fondlardan tubdan farqlaydi — ikkinchisi bir nechta tsiklda ishtirok etib, qiymatini asta-sekin uzatadi[142].

Aylanma ishlab chiqarish fondlarining tarkibi va guruhlash tamoyili.

Aylanma ishlab chiqarish fondlari tarkibiga transport korxonasi uchun xos bo‘lgan bir qator moddiy-resurs turlari kiradi: moy va yog‘lovchi materiallar, yoqilg‘i zaxiralari, ehtiyot qismlar, shinalar, toza

[140] Shodiyeva G.M. Transport iqtisodiyoti: nazariya va amaliyot. Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2020. 118-bet.
[141] Kovalev V.V. Upravleniye aktivami firmy. Moskva: TK Velbi, 2007. 214-bet.
[142] Blank I.A. Osnovy finansovogo menedzhmenta. T.1. Kiev: Nika-Tsentr, 2004. 362-bet.

artish va tozalash materiallari, konteynerlar hamda boshqa yordamchi ashyolar[143].

Rejalashtirishni tartibga solish, tizimli hisob va hisobotlarni yuritish talablari nuqtai nazaridan amaliyotda aylanma mablag‘lar tarkibiga ayrim mehnat vositalarining maxsus toifalari ham kiritiladi: past qiymatli va tez eskiruvchi buyumlar, bir yildan kam muddat xizmat qiladigan o‘lchov vositalari, uy anjomlari, shuningdek tugallanmagan ishlab chiqarish va kelgusi davr xarajatlari[144].

Ushbu tarkibiy elementlar iqtisodiy mohiyatiga ko‘ra uchta asosiy guruhga birlashtiriladi. **Birinchi guruh — ishlab chiqarish zaxiralari:** bu bevosita ishlab chiqarish jarayonida sarflanadigan, korxona omborlarida zahira sifatida saqlanadigan moddiy boyliklar. **Ikkinchi guruh — tugallanmagan ishlab chiqarish va korxonada tayyorlangan yarim tayyor mahsulotlar:** ishlov berish jarayoniga kiritilgan, lekin hali tayyor xizmat ko‘rinishiga kelmagan resurslar. **Uchinchi guruh — kelgusi davr xarajatlari:** joriy davrda sarflanadigan, ammo keyingi davrlarda xarajatlarga yoziladigan mablag‘lar[145].

3.1-jadval.

Transport korxonasida aylanma ishlab chiqarish fondlarining tarkibiy tasnifi[146]

№	Guruh nomi	Tarkibiy elementlari
I	**Ishlab chiqarish zaxiralari**	Yoqilg‘i va moylovchi materiallar; ehtiyot qismlar; shinalar; konteynerlar; artish-tozalash materiallari; qadoqlash ashyolari va boshqa yordamchi materiallar
II	**Tugallanmagan ishlab chiqarish va yarim tayyor mahsulotlar**	Joriy ta’mirlash va ehtiyot qismlar ishlab chiqarishga sarflanayotgan, lekin hali tugallanmagan ishlar; transport xizmatini ko‘rsatish jarayonidagi oraliq bosqichlar
III	**Kelgusi davr xarajatlari**	Ijara to‘lovlari; yangi texnologiyalarni joriy etish xarajatlari; ratsionalizatorlik va ixtiro faoliyatini moliyalashtirish; nashr xarajatlari; o‘quv va malaka oshirish xarajatlari

[143] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 134-bet

[144] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 211-bet

[145] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 128-bet.

[146] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

Jadvalda ko‘rsatilgan tarkibiy tasnif transport korxonasi operatsion faoliyatining moddiy va moliyaviy qamrovini aniq belgilaydi[147]. Shuni alohida ta’kidlash lozimki, transport korxonasida moddiy shaklda tayyor mahsulot ishlab chiqarilmasligi tufayli xom ashyo va yarim tayyor mahsulotlarga bo‘lgan ehtiyoj mashinasozlik yoki engil sanoatga qaraganda sezilarli darajada past. Bu esa transport korxonasida aylanma aktivlar ulushining umumiy aktiv tarkibida nisbatan kichik bo‘lishiga — taxminan 6–7 foizga — olib keladi. Solishtirishda mashinasozlikda ushbu ko‘rsatkich 35–45 foizga yetishi tarmoqlararo farqni yaqqol ko‘rsatadi[148].

Muomala fondlari va aylanma mablag‘larning muomala siklida harakati

Aylanma mablag‘larning ikkinchi yirik qismini **muomala fondlari** tashkil etadi — ya’ni bevosita muomala sohasida faoliyat yuritadigan va korxonaning moliyaviy likvidligini ta’minlovchi aktivlar[149]. Transport korxonalarida muomala fondlari tarkibiga qisqa muddatli moliyaviy sarmoyalar (obligatsiyalar, qimmatli qog‘ozlar, berilgan kreditlar, mijozlarga berilgan veksellar), naqd pul mablag‘lari (kassada va bank hisob raqamlarida) hamda amalga oshirilgan transport va boshqa xizmatlar uchun to‘lov kutilayotgan debitorlik talablari kiradi. Avtotransport sohasiga xos ko‘rsatkich sifatida shuni ta’kidlash zarurki, zaxira aylanma mablag‘lari umumiy aylanma aktivlar miqdorining taxminan 55–60 foizini, ishlab chiqarish aylanma mablag‘larining esa 96 foizga yaqinini tashkil etadi[150].

Kelgusi davr xarajatlari tarkibida ijara to‘lovlari, yangi texnologiyalarni o‘zlashtirish xarajatlari, ratsionalizatorlik takliflar va ixtirolarni moliyalashtirish uchun mablag‘lar, nashr xarajatlari kabi moddalar ko‘zda tutiladi. [7] Ushbu xarajatlarning o‘ziga xosligi shundaki, ular joriy davrda hisob-kitob kitoblariga yozilsa-da, iqtisodiy manfaati keyingi davrlarda namoyon bo‘ladi. Shu bois ular alohida kategoriya sifatida ajratilib, davrlar bo‘yicha to‘g‘ri taqsimlash ob’ekti hisoblanadi.

Aylanma mablag‘larning muomala aylanishi: uch bosqichli model

Transport korxonasida aylanma mablag‘lar harakati uch ketma-ket bosqichdan iborat uzluksiz aylanma tsiklni tashkil etadi[151]. Mazkur model aylanma aktivlarning doimiy ravishda bir shakldan ikkinchisiga o‘tib

[147] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 93-bet
[148] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 134-bet.
[149] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 558.
[150] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 134-bet.
[151] Kovalev V.V. Upravleniye aktivami firmy. Moskva: TK Velbi, 2007. 214-bet.

borishini ifodalaydi va korxona operatsion siklining moliyaviy asosini tashkil etadi.

3.2-jadval.

Aylanma mablag‘lar aylanishining uch bosqichli modeli[152]

Bosqich	Nomi	Faoliyat mazmuni	Transport korxonasidagi ko‘rinishi
1	**Zaxiralar bosqichi**	Aylanma aktivlar korxona omborlarida xom ashyo, materiallar va boshqa resurslar ko‘rinishida saqlanadi	Yoqilg‘i, ehtiyot qismlar, shinalar va moylovchi materiallar omborda zahira sifatida turadi
2	**Ishlab chiqarish bosqichi**	Moddiy resurslar ishlab chiqarish jarayoniga kiritiladi; harakat qiluvchi tarkibga xizmat ko‘rsatiladi va ta’mirlanadi	Transport vositalarini ishlatish, texnik xizmat ko‘rsatish va joriy ta’mirlash jarayonida materiallar sarflanadi
3	**Hisob-kitob bosqichi**	Sarflangan moddiy resurslar qiymati mijozdan xizmat haqini undirish orqali pul shakliga qaytadi	Transport xizmatlari uchun mijozlardan tushgan to‘lovlar muomala fondiga aylanadi va yangi tsikl boshlanadi

Jadvalda tasvirlangan model aylanma aktivlarning uch bosqichda bir vaqtning o‘zida mavjud bo‘lishi ishlab chiqarish uzluksizligining moliyaviy sharti ekanligini ko‘rsatadi.[153] Agar aylanma mablag‘larning biror bosqichda hajmi yetarli bo‘lmasa, butun operatsion tsikl buziladi: omborlar bo‘shalib qolsa yoqilg‘i yoki ehtiyot qismlar tanqisligi yuzaga keladi; hisob-kitob bosqichida kechikishlar bo‘lsa — debitorlik qarzlari ortib, likvidlik pasayadi. Shu bois har uch bosqichdagi aylanma aktivlar muvozanatini boshqarish transport korxonasi moliyaviy menejmentining asosiy vazifalaridan birini tashkil etadi[154].

Aylanma mablag‘larning tuzilishi, ya’ni ularning alohida elementlari o‘rtasidagi nisbat, sohaning texnologik xususiyatlariga va

[152] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

[153] Ross S.A., Westerfield R.W., Jordan B.D. Fundamentals of Corporate Finance. 10th ed. New York: McGraw-Hill, 2013. P. 640.

[154] Kaplan R.S., Atkinson A.A. Advanced Management Accounting. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall, 1998. P. 318.

ishlab chiqarish jarayonining o‘ziga xos tabiatiga bevosita bog‘liq[155]. Transport korxonasining o‘ziga xos xususiyati — moddiy shaklda tayyor mahsulot ishlab chiqarmaslik — aylanma aktivlar tuzilmasida sezilarli iz qoldiradi: asosiy ulushni zaxiralar va muomala fondlari egallaydi, yarim tayyor mahsulotlar esa umuman mavjud bo‘lmaydi. Har bir transport korxonasi o‘z ixtiyorida kelgusi davr xarajatlari va joriy hisob-kitoblarni o‘z vaqtida amalga oshirish uchun zarur zaxiralarni shakllantirish imkonini beruvchi aylanma aktivlarga ega bo‘lishi lozim. Aylanma mablag‘larning mavjudligi transport xizmatlarini ko‘rsatish, ishlab chiqarish va sotishning uzluksiz jarayonini ta’minlaydi. Ushbu mablag‘lar korxona ustav kapitalining ajralmas qismi bo‘lib, uning hajmi korxona tashkil etilganida aniqlanadi va keyinchalik foyda hamda jalb qilingan manbalar hisobiga kengaytirib boriladi[156].

Aylanma mablag‘larni shakllantirish manbalari

Aylanma mablag‘larning shakllanish manbalarini tahlil qilish ularni moliyalashtirish strategiyasini to‘g‘ri tuzishning zaruriy asosi hisoblanadi[157]. Tashkil etish manbaiga ko‘ra aylanma mablag‘lar uchta guruhga ajratiladi: xususiy va ularga tenglashtirilgan mablag‘lar; qarz mablag‘lari; jalb qilingan mablag‘lar. Ushbu tasnif moliyaviy muhtojlik darajasiga qarab manbalarni maqsadli taqsimlashga va kapital narxini optimallashtirish imkonini beradi.

Xususiy aylanma mablag‘lar korxonaning ustav kapitali va yig‘ilgan foyda hisobiga shakllanadi. Xususiy manbalarga tenglashtirilgan aylanma aktivlar manbai sifatida **barqaror passivlar** xizmat qiladi. Barqaror passivlar — bu rasmiy ravishda korxona mulkiga kirmasa-da, uning iqtisodiy xo‘jalik aylanmasida doimiy ravishda bo‘lgan va qisqa muddatli majburiyatlar hisobiga vujudga keladigan mablag‘lar: kreditorlik qarzlari, eng kam ish haqi bo‘yicha to‘planmagan to‘lovlar, byudjet va ijtimoiy sug‘urta badallariga majburiy to‘lovlarning muddatli qoldig‘i, kelgusi davr uchun zaxira xarajatlari va boshqa shunga o‘xshash passivlar.[158]

Quyidagi jadvalda keltirilgan manbalar tasnifi transport korxonalarining moliyaviy strategiyasini tuzishda amaliy yo‘llanma bo‘lib xizmat qiladi. Iqtisodiy nuqtai nazardan xususiy mablag‘larning ulushi qanchalik yuqori bo‘lsa, korxonaning moliyaviy barqarorligi

[155] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 211-bet.
[156] Blank I.A. Osnovy finansovogo menedzhmenta. T.1. Kiev: Nika-Tsentr, 2004. 362-bet.
[157] Brigham E.F., Houston J.F. Fundamentals of Financial Management. 14th ed. Mason: Cengage, 2015. P. 487.
[158] O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi. BHMS №21 'Qarzlar va kreditlar'. Toshkent, 2004 (tahrir 2020). 8-modda.

shunchalik mustahkam. Biroq xususiy manba bilan barcha ehtiyojlarni to‘la qoplash har doim ham maqsadga muvofiq emas — ba’zi vaziyatlarda bank kreditidan oqilona foydalanish kapitalning umumiy rentabelligini oshiradi[159].[3]

3.3-jadval.

Aylanma mablag‘larni shakllantirish manbalarining tasnifi[160]

Tur	Manba kategoriyasi	Asosiy shakllari	Transport korxonasidagi xususiyati
1	**Xususiy va tenglashtirilgan mablag‘lar**	Ustav kapitali; yig‘ilgan foyda; barqaror passivlar (ish haqi qarzlari, soliq qoldig‘i va h.k.)	Moliyaviy mustaqillikning asosi; xarajat darajasi past; amal qilish muddati cheklanmagan
2	**Qarz mablag‘lari**	Qisqa muddatli bank kreditlari; veksel kreditlari; faktoring	Vaqtinchalik ehtiyojlarni qoplaydi; foiz xarajati tannarxni oshiradi; muddatli majburiyat yaratadi
3	**Jalb qilingan mablag‘lar**	Homiylik mablag‘lari; davlat subsidiyalari; kreditorsiz byudjet ajratmalari	Qaytarish majburiyati yo‘q yoki shartli; tartibga solish qoidalariga mos ravishda jalb etiladi

Kreditorlik qarzlari va qisqa muddatli bank kreditlari: mohiyati va boshqaruvi

Kreditorlik qarzlari — bu korxona tomonidan vaqtincha jalb qilingan va belgilangan muddatda tegishli yuridik va jismoniy shaxslarga qaytarilishi lozim bo‘lgan mablag‘lar[161]. Kreditorlik majburiyatlarini o‘z vaqtida bajarish, ya’ni joriy hisob-kitoblar va to‘lovlarni kelishilgan muddatlarda amalga oshirish korxonaning moliyaviy obro‘sini mustahkamlaydi va bank hamda sherik tashkilotlar bilan samarali ishbilarmonlik aloqalarini davom ettirish uchun muhim asos bo‘lib xizmat qiladi.

Belgilangan muddatlarda amalga oshiriladigan majburiy hisob-kitoblar iqtisodiy amaliyotda me’yoriy holat hisoblanadi. Oddiy kredit qarz-dorligiga avtomobil transport korxonasining yetkazib beruvchilarga nisbatan muddati o‘tmagan qarzi kiradi — bu holat qabul qilingan hisob-

[159] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 558.

[160] *Manba: moliyaviy menejment adabiyotlari va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

[161] O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi. BHMS №21 'Qarzlar va kreditlar'. Toshkent, 2004 (tahrir 2020). 8-modda.

kitob hujjatlariga muvofiq tovar-moddiy boyliklar uchun to‘lov muddati hali yetib kelmaganida, xususan yaqin atrofdagi korxonalar bilan hisob-kitob qilishda vujudga keladi. Bunday qarzlar me’yoriy aylanma majburiyatlar sifatida tasniflanib, moliyaviy likvidlikka tahdid solmaydi.

Qisqa muddatli bank kreditlari aylanma mablag‘larning doimiy emas, balki vaqtinchalik manbai sifatida xizmat qiladi. Ular quyidagi holatlarda jalb qilinadi: moddiy resurslarni keyingi yetkazib berishda katta kechikishlar yuzaga kelganda; transport rejasidan chetga chiqish tufayli qo‘shimcha moliyaviy resurslar zarur bo‘lganda; yilning muayyan davrlarida mavsumiyligi bo‘lgan zaxiralar va xarajatlarni vaqtincha shakllantirish ehtiyoji tug‘ilganda. Biroq bank kredit resurslaridan foydalanish muqarrar ravishda foiz xarajatlarini keltirib chiqaradi, bu esa korxona operatsion xarajatlarini oshiradi va pirovardida transport xizmatlarining tannarxiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi. Shu sababli qisqa muddatli kredit miqdori, foydalanish muddati va narxini moliyaviy optimallashtirish transport korxonasi rahbariyatining doimiy e’tiborini talab qiladigan boshqaruv masalasiga aylanadi.

Xulosa qilib aytganda, transport korxonasida aylanma mablag‘larni to‘g‘ri shakllantirish, manbalar bo‘yicha muvozanatli taqsimlash va ularning harakatini uch bosqichli tsikl doirasida boshqarish — korxona moliyaviy barqarorligi va raqobatbardoshligining zaruriy shartidir. Keyingi paragraflarda aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish uslubiyoti hamda ulardan foydalanish samaradorligi ko‘rsatkichlari batafsil ko‘rib chiqiladi.

3.2. Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish

Transport korxonasining ishlab chiqarish mahsuloti moddiy ko‘rinishga ega bo‘lmagan xizmat ekanligi bu tarmoqdagi aylanma mablag‘lar tarkibini sanoat korxonalaridan tubdan farqlashtiradi. Aniqroq aytganda, transport xizmatini ko‘rsatish uchun xom ashyo talab etilmaydi — ishlab chiqarish zaxiralari asosan materiallar, kesish va o‘lchash asboblari, ehtiyot qismlar, uy-ro‘zg‘or anjomlari va boshqa yordamchi vositalardan iborat bo‘ladi. Ushbu zaxiralar ishlab chiqarish jarayonining to‘xtovsiz davom etishi uchun zaruriy shart hisoblanadi, biroq ularning haddan ziyod to‘planib qolishi resurslarning harakatsiz muzlab qolishini keltirib chiqaradi, bu esa transport kompaniyasining qo‘shimcha saqlash xarajatlarini oshiradi va yakunida xizmat tannarxiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi.Shu sabab bilan bozor iqtisodiyoti sharoitida korxona rahbariyati moddiy resurslar va aylanma mablag‘larning har bir turi uchun

ilmiy asosda me’yoriy baza shakllantirishi zarur. Bunday me’yoriy baza, bir tomondan, ta’minot uzilishlariga yo‘l qo‘ymay korxonaning uzluksiz faoliyatini kafolatlaydi, ikkinchi tomondan esa ortiqcha zaxiralarni oldini olib mablag‘larni samarali aylanishda ushlab turadi. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1997-yil 27-fevraldagi 108-son Qaroriga muvofiq, korxonalarning moliyaviy ahvolini mustahkamlash, moddiy va moliyaviy resurslardan oqilona foydalanish hamda aylanma mablag‘lar aylanishini jadallashtirishni maqsad qilib, faoliyat turlariga bog‘liq holda tabaqalashtirilgan me’yorlar tasdiqlangan.

Yilning turli davrlarida aylanma mablag‘larga bo‘lgan ehtiyoj bir xil darajada qolmaydi. Muayyan mavsumlar yoki operatsion tsikl xususiyatlari tufayli yuzaga keladigan vaqtinchalik qo‘shimcha ehtiyoj qisqa muddatli bank kreditlari yoki boshqa jalb qilingan mablag‘lar orqali qoplanadi. Asosli me’yorlar aylanma mablag‘larni maqsadga yo‘naltirib shakllantirish, tejamkorlik tartib-qoidalariga amal qilish, mablag‘lar aylanishini tezlashtirish va hamkorlik korxonalar o‘rtasida shartnomaviy intizomni mustahkamlash kabi boshqaruv vazifalarini hal etishga bevosita xizmat qiladi.

Me’yorlashtirilgan va me’yorlanmagan aylanma aktivlar

Aylanma aktivlarning zarur miqdori ilmiy me’yorlar asosida aniqlangan bo‘lsa, ular **me’yorlashtirilgan aylanma aktivlar** deb yuritiladi. Ushbu toifaga tovar-moddiy zaxiralar, mashina va agregatlarni ta’mirlash bo‘yicha tugallanmagan ishlar hamda oldindan to‘lanadigan xarajatlar kiradi. Me’yorlanmagan aktivlar esa to‘g‘ri rejalashtirish uchun etarli statistik ma’lumot bo‘lmagan yoki tez o‘zgarib turadigan elementlarni o‘z ichiga oladi. Ikkala toifani farqlash — moddiy resurslarni boshqarish tizimini optimallashtirishning metodologik asosi hisoblanadi[162].

Amaliyot shuni ko‘rsatadiki, avtotransport shinalar, yoqilg‘i va ehtiyot qismlar zaxirasining yetishmasligi transport vositalarining ishdan chiqib qolishining eng keng tarqalgan sabablaridan biriga aylanadi. Boshqa tomondan, tovar-moddiy boyliklar va aylanma mablag‘larning boshqa turlarida me’yordan ortiqcha zaxira to‘planib qolishi mablag‘larning "muzlab" qolishiga va korxona moliyaviy natijasining yomonlashishiga olib keladi. Bu ikki qarama-qarshi xatar o‘rtasida muvozanatni saqlash — aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish jarayonining bosh strategik maqsadini tashkil etadi[163].

[162] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 119-bet.
[163] Raxmatullayev B.X. Aylanma kapital boshqaruvi. Toshkent: Moliya, 2019. 52-bet.

Temir yo‘l transportida aylanma mablag‘lar aylanishining xususiyatlari

Temir yo‘l transportida ishlab chiqarish faoliyatining asosiy ko‘rinishi yuk tashish bo‘lganligi sababli, tayyor mahsulot o‘rnida ko‘rsatilgan xizmat namoyon bo‘ladi. Bu holat aylanma mablag‘lar aylanishining umumiy sanoat formulasidan farqlanuvchi o‘ziga xos tsikl hosil qiladi:

$$\mathbf{P \rightarrow MZ \rightarrow I \rightarrow P'}$$

Bu yerda **P** — dastlabki pul mablag‘lari; **MZ** — moddiy zaxiralar (yoqilg‘i, materiallar va boshqalar); **I** — ishlab chiqarish (yuk tashish jarayoni); **P’** — tushum shaklida qaytgan va boshlang‘ichdan ko‘proq bo‘lgan pul mablag‘lari.

Aylanishning birinchi bosqichida pul mablag‘lari yoqilg‘i, materiallar va ishlab chiqarish uchun zarur zaxiralarni shakllantirish yo‘nalishiga o‘tkaziladi. Ikkinchi — ishlab chiqarish bosqichida — sarflangan materiallar va yoqilg‘i yuk tashish jarayonida iste’mol qilinadi; bajarilgan xizmatlar natijasida korxona haqini undiradi. Uchinchi bosqich muomala sohasida tugallanadi: taqdim etilgan transport xizmati uchun mijozlar tomonidan amalga oshirilgan to‘lovlar pul shakliga qaytadi va yangi aylanish boshlanadi[164]. Ishlab chiqarish sohasida aylanma mablag‘lar ishlab chiqarish zaxiralariga — materiallar, yoqilg‘i va hokazolarga —, tugallanmagan ishlab chiqarishga hamda kelgusi davr xarajatlariga yo‘naltiriladi. Muomala sohasida esa ular hali haq to‘lanmagan debitorlik talablari, xodimlar kiyim-kechaklari uchun ajratmalar va bank hisob raqamlaridagi naqd pul ko‘rinishida joylashadi.

Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirishning metodologik bosqichlari

Me’yorlashtirishni ilmiy asosda amalga oshirish uchun izchil uch bosqichli yondashuv qo‘llaniladi. Birinchi bosqichda tovar-moddiy boyliklar zaxiralari guruhlari bo‘yicha nisbiy qiymatlar — kunlar yoki foizda ifodalangan normalar — aniqlanadi. Ikkinchi bosqichda har bir turdagi moddiy boyliklarning bir kunlik iste’mol miqdori hisoblanadi — bu kunlik normalar belgilangan aylanma mablag‘lar uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Uchinchi bosqichda esa xususiy aylanma mablag‘larning zaruriy miqdori pul ko‘rinishida aniqlanadi. Ushbu ketma-ketlik me’yorlashtirishni bir butun va izchil jarayon sifatida amalga oshirishga

[164] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 97-bet.

imkon beradi[165].Nisbiy ko‘rsatkichlardagi me’yorlar transport texnologiyasi va tashish sharoitlarida sezilarli o‘zgarishlar bo‘lmagan davrda bir necha yil davomida o‘z kuchini saqlab turishi mumkin. Pul ifodasidagi me’yorlar esa ushbu nisbiy ko‘rsatkichlar asosida yillik iqtisodiy rejalashtirish jarayonida doimiy ravishda yangilab boriladi[166].

Ishlab chiqarish zaxiralarining turlari va ularning mohiyati

Ishlab chiqarish zaxiralari bir necha funksional turga bo‘linadi, ularning har biri alohida maqsadga xizmat qiladi.[167] Ushbu tasniflash moddiy resurslarni boshqarishni aniq yo‘nalishga solib, har bir zaxira turi uchun o‘z hisoblash uslubini qo‘llash imkonini beradi.

3.4-jadval.

Ishlab chiqarish zaxiralarining funksional tasnifi[168]

№	Zaxira turi	Mohiyati va yaratiladigan holat
a)	**Transport zaxirasi**	To‘lov hujjatlari taqdim etilgan sana bilan materiallar omborga tushgan sana o‘rtasidagi vaqt farqi mavjud bo‘lgan korxonalarda shakllanadi; materiallar uchun haq to‘lov amalga oshirilgandan so‘ng ular tranzitda bo‘lgan davr uchun yaratiladi
b)	**Tayyorgarlik zaxirasi**	Qabul qilingan materiallarni qabul qilish, saqlashga joylash va laboratoriya sifat tahlili uchun zarur bo‘lgan texnik vaqtni qoplaydigan zaxira; qabul-tekshiruv jarayonining davomiyligi bilan belgilanadi
c)	**Joriy zaxira**	Ikkita ketma-ket yetkazib berish orasidagi davr davomida korxonaning uzluksiz operatsion faoliyatini ta’minlovchi asosiy zaxira turi; yetkazib berish chastotasi va kunlik iste’mol darajasiga qarab aniqlanadi
d)	**Sug‘urta (xavfsizlik) zaxirasi**	Yetkazib berishda kutilmagan kechikishlar, shartnoma jadvalining buzilishi va boshqa kutilmagan holatlarda ishlab chiqarishni materiallar bilan uzluksiz ta’minlash uchun mo‘ljallangan doimiy zaxira
e)	**Texnologik zaxira**	Kelgan moddiy resurslarni ishlab chiqarish iste’moliga tayyorlash uchun vaqt talab etiladigan holatlarda zarur bo‘ladi; masalan, dizel yoqilg‘isi cho‘kish uchun taxminan 10 kun davomida saqlash talab etadi

Jadvalda keltirilgan funksional tasnif shuni ko‘rsatadiki, har bir zaxira turi o‘zining vujudga kelish sababi va qoplaydigan xatari jihatidan boshqalaridan farqlanadi[169]. Transport korxonasi uchun ayniqsa joriy va

[165] Kaplan R.S., Atkinson A.A. Advanced Management Accounting. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall, 1998. P. 334.
[166]Blank I.A. Upravleniye oborotnym kapitalom. Kiev: Nika-Tsentr, 2005. 187-bet.
[167] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 135-bet.
[168] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*
[169] Raxmatullayev B.X. Aylanma kapital boshqaruvi. Toshkent: Moliya, 2019. 52-bet.

sug‘urta zaxiralarining nisbatini to‘g‘ri belgilash muhim — bu ikki komponent zaxirani me’yoridan kam ushlab turish bilan ortiqcha to‘plash o‘rtasidagi muvozanat masalasining asosiy ko‘rinishidir. Ishlab chiqarish materiallari bo‘yicha zaxira me’yori kunlar bilan o‘lchanadi va materiallar uchun to‘lov amalga oshirilgan paytdan boshlab ular ombordan ishlab chiqarishga o‘tkazilguncha bo‘lgan vaqt oralig‘ini qamrab oladi.[1705]

Joriy zaxirani hisoblash metodikasi

Joriy zaxira ishlab chiqarish zaxiralarining asosiy va eng ko‘p miqdorini tashkil etuvchi turi hisoblanadi. Uning hajmi yetkazib berish chastotasiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq bo‘lib, quyidagi formula asosida hisoblanadi[171]:

$$Z_{\text{joriy}} = MX_{\text{kunlik}} \times AM_{\text{yetkazib}}$$

Bu yerda: MX_{kunlik} — o‘rtacha bir kunlik material iste’moli hajmi; AM_{yetkazib} — ketma-ket ikkita yetkazib berish orasidagi davr, kunlarda.

Yetkazib berish o‘rtasidagi vaqt araligi yetkazib beruvchilar bilan tuzilgan shartnomalar asosida belgilanadi. Agar shartnomaviy sanalarni oldindan aniqlash imkoni bo‘lmasa, joriy zaxira me’yori o‘tgan yillar hisobot ma’lumotlari tahlili asosida, bir martalik tipik bo‘lmagan yetkazib berishlarni istisno qilish yo‘li bilan empirik tarzda aniqlanadi[172]. Joriy zaxirani to‘g‘ri belgilash — yetkazib berish jarayonining barqarorligiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq: qancha tez-tez va ishonchli yetkazib berilsa, joriy zaxira shuncha kichikroq bo‘lishi mumkin, bu esa aylanma mablag‘larni ozod qiladi va ularning samaradorligini oshiradi[173].

Sug‘urta zaxirasi: maqsadi va hisoblash tartibi

Yetkazib berish jarayonida inson qo‘li bilan boshqarib bo‘lmaydigan kutilmagan holatlar — ob’havo, yo‘l muammolari, ta’minot zanjiridagi uzilishlar — materiallarning o‘z vaqtida kelmasligiga sabab bo‘lishi mumkin. Bunday xatarlardan himoya qilish uchun **sug‘urta (xavfsizlik) zaxirasi** shakllantiriladi — u hajmining doimiyligi va istalgan paytda foydalanishga tayyorligi bilan joriy zaxiradan farqlanadi. Uning miqdori quyidagi formula bilan belgilanadi[174]:

---

[170] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 228-bet.

[171] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 135-bet.

[172] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 228-bet.

[173] Kaplan R.S., Atkinson A.A. Advanced Management Accounting. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall, 1998. P. 334.

[174] Blank I.A. Upravleniye oborotnym kapitalom. Kiev: Nika-Tsentr, 2005. 187-bet.

$$S_{zax} = MT \times (MJM + T_{tashish} + T_{qabul} + T_{i.t.d})$$

Bu yerda: *MT* — kunlik material iste'mol normasi; *MJM* — yetkazib beruvchidan material jo'natilish muddati, kunlar; $T_{tashish}$ — materiallarni tashish davomiyligi, kunlar; T_{qabul} — qabul qilish va tekshirish uchun sarflanadigan vaqt, kunlar; $T_{i.t.d}$ — materialni ishlab chiqarish iste'moliga tayyorlash vaqti, kunlar.

Sug'urta zaxirasi hajmi me'yordan ortiq bo'lmasligi, ya'ni minimal darajada saqlanishi kerak — bu fors-major holatlari uchun yetarli hisoblanadi. Haddan ziyod katta sug'urta zaxirasi mablag'larning ortiqcha muzlab qolishiga olib keladi, minimal sug'urta zaxirasi esa ishlab chiqarish xatarini oshiradi. Demak, optimal sug'urta zaxirasi — bu ikki qarama-qarshi xatarning muvozanat nuqtasidir.

Maksimal va mavsumiy zaxiralar: hisoblash uslubiyoti

Moddiy boyliklarning **maksimal zaxirasi** joriy va sug'urta zaxiralarining yig'indisi sifatida ifodalanadi va omborda bir vaqtning o'zida saqlanishi mumkin bo'lgan eng yuqori chegarani belgilaydi[175]:

$$Z_{max} = Z_{joriy} + S_{zax}$$

Bundan tashqari, kuz-bahor erimasi va qish mavsumida yo'l sharoitining yomonlashishi tufayli vaqtincha yetkazib berish imkoni cheklanadigan hududlarda **mavsumiy zaxira** yaratiladiki, uni hisoblash quyidagi formula bilan amalga oshiriladi[176]:[10]

$$Z_{mav} = MX_{kunlik} \times Z_{mav.vaqt}$$

Bu yerda: $Z_{mav.vaqt}$ — mavsumiy zaxirani yaratish uchun mo'ljallangan vaqt davri, kunlarda; MX_{kunlik} — o'rtacha bir kunlik material xarajati.[10]

Aylanma mablag'larning umumiy me'yori va ishlab chiqarish zaxirasini hisoblash

Aylanma mablag'larning alohida turdagi zaxiralar bo'yicha jami me'yori barcha zaxira turlarini qo'shib chiqish yo'li bilan aniqlanadi. Pul ifodasidagi umumiy me'yor ($M_{a.m}$) har bir turdagi aylanma mablag'lar me'yorlarini to'plash natijasida hosil bo'ladi[177]:

[175] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 135-bet.
[176] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 97-bet.
[177] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 119-bet.

$$M_{a.m} = \sum M_i$$

Bu yerda: M_i — i-turdagi materiallar uchun belgilangan me’yor miqdori.[12]

Ishlab chiqarish zaxirasining pul ko‘rinishidagi me’yori (N_i) quyidagi formula asosida hisoblanadi[178]:

$$N_i = (M_{reja} / T_{reja}) \times M_i$$

Bu yerda: M_{reja} — rejalashtirilgan davr uchun materiallar sarfi, so‘mda; T_{reja} — rejalashtirilgan davr davomiyligi, kunlarda; M_i — materiallar zaxirasining me’yori, kunlarda.

Aylanma mablag‘lar aylanishi va samaradorlik tahlili

Aylanma mablag‘lar ishlab chiqarish jarayonining turli bosqichlari orasida uzluksiz harakat qilib, o‘zining pul shaklini moddiy shaklga almashtirib boradi va aksincha. Bu harakatning tezligi va samaradorligi to‘liq aylanish vaqti bilan o‘lchanadi. Aylanish ko‘rsatkichi korxonadagi ishlab chiqarish jarayonining tashkil etilganlik darajasini aks ettiribgina qolmay, balki xaridorlar bilan munosabatlar qanchalik rentabelligini, transport xizmatining samaradorligini va hisob-kitob mexanizmlarining holati qanday ekanligini ham namoyon etadi. Bozor munosabatlari shakllanishining dastlabki bosqichlarida temir yo‘l transporti kompaniyalarida debitorlik qarzlarining normadan ortiq to‘planishi va tayyor mahsulot — ko‘rsatilgan xizmatlar — uchun to‘lovlarning kechikishi kabi salbiy holatlar kuzatilgan. Bu holat moliyaviy tanglikka olib kelgan va o‘z vaqtida hal qilinmagan taqdirda korxonaning operatsion barqarorligiga tahdid solgan edi.

Temir yo‘l transporti korxonasining aylanma mablag‘lari aylanish tezligini oshirish — tayyor «mahsulot», ya’ni yuklarni belgilangan manzilga yetkazib berish jarayonining intensivlashganligini anglatadi. Misol uchun, yuk tashish 20 kun o‘rniga 10 kunda amalga oshirilsa, aylanma mablag‘larning bir tsikldagi sarflanish jadalligi ikki baravarga oshadi. Bu holda resurslarni qayta tiklash uchun zaxiradagi moddiy boyliklarning kichikroq miqdori yetarli bo‘ladi, natijada aylanma mablag‘larga bo‘lgan umumiy ehtiyoj kamayadi va ozod qilingan

[178] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 228-bet.

mablag‘lar boshqa operatsion maqsadlar uchun yo‘naltirilishi mumkin. Aylanishni tezlashtirishning ushbu samarasi transport iqtisodiyotidagi eng muhim moliyaviy boshqaruv rezervlaridan biri hisoblanadi.

3.3. Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatkichlari va aylanuvchanlik tezligini oshirish yo‘llari

Korxona moliyaviy faoliyatini baholashda aylanma mablag‘larning aylanuvchanlik tezligi muhim diagnostik parametr hisoblanadi. Ushbu tezlik qanchalik yuqori bo‘lsa, transport jarayonini ta’minlash uchun shunchalik kam mablag‘ talab qilinadi, ya’ni bir xil ishlab chiqarish hajmini moliyalashtirish uchun kamroq kapital immobilizatsiya etiladi. Bu esa o‘z navbatida korxonaning moliyaviy barqarorligi va raqobatbardoshligini oshiradi.

Aylanma mablag‘larning aylanuvchanlik tezligi yoki aylanish nisbati deganda ma’lum bir hisob davri mobaynida muomala mablag‘larining to‘liq tsiklni necha marta bajarganligini ifodalovchi ko‘rsatkich tushuniladi. Ushbu ko‘rsatkich korxona operatsion siklining intensivligini aks ettirib, ishlab chiqarish jarayonining samaradorligi va mablag‘larni boshqarish sifatini bevosita tavsiflab beradi.

Aylanish koeffitsientini hisoblash

Aylanma mablag‘larning aylanish koeffitsienti (A_k) avtotransport faoliyatidan olingan yalpi daromad miqdorini (*YaD*) transport kompaniyasining o‘rtacha aylanma mablag‘lari (A_s) summasisiga bo‘lish yo‘li bilan aniqlanadi[179]:

$$A_k = YaD \ / \ A_s$$

Bu yerda: *YaD* — hisob davrida avtotransport xizmatlaridan olingan yalpi daromad; A_s — transport kompaniyasining o‘rtacha aylanma mablag‘lari summasi.

Ushbu formuladan ko‘rinishiki, daromad yoki mahsulot sotish hajmi o‘sishi bilan aylanish koeffitsienti ortadi, aylanma mablag‘lar o‘rtacha qoldiq oshishi bilan esa kamayadi.[180] Shunga ko‘ra, aylanma mablag‘lar aylanishini tezlashtirish strategiyasi ikki yo‘nalishni birgalikda ko‘zda tutadi: daromadni ko‘paytirish va aylanma aktivlarni optimal miqdorda ushlab turish.

[179] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 148-bet.
[180] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 237-bet

Aylanma mablag‘lar aylanishini tezlashtirishning asosiy yo‘nalishlari

Transport korxonasida aylanma mablag‘larning umumiy aylanish vaqti uch tarkibiy bosqich yig‘indisidan iborat: zaxiralar bosqichi, ishlab chiqarish tsikli va hisob-kitob bosqichi. Binobarin, aylanishni tezlashtirish chora-tadbirlari ushbu uch bosqichning har biriga yo‘naltirilishi kerak. Birinchi yo‘nalish — tovar-moddiy zaxiralarni me’yorlashtirish to‘g‘riligini ta’minlash va belgilangan me’yorlarga qat’iy rioya etish. Ikkinchi yo‘nalish — moddiy-texnik ta’minot tizimini takomillashtirish. Bu ikki yo‘nalish bir-birini taqozo etadi, chunki noto‘g‘ri me’yorlashtirish resurslar tanqisligiga, ortiqcha zaxiralar esa kapitalning «muzlab» qolishiga olib keladi.

Transport korxonasini barcha zarur moddiy resurslar bilan me’yoriy talablarga qat’iy muvofiq ravishda ta’minlash aylanma mablag‘lar aylanishini tezlashtirishda hal qiluvchi omilga aylanadi.[181] Bir tomondan, bu amaldagi zaxiralarning zarur darajada saqlanishini ta’minlasa, ikkinchi tomondan ortiqcha yoki kamchilik bilan bog‘liq yo‘qotishlarni me’yorga nisbatan kamaytiradi. Moddiy resurslarning yetishmasligi harakatlanuvchi tarkibning texnik tayyorlik koeffitsientini pasaytiradi va transport vositalarining harakatsiz turish vaqtini oshiradi. Aksincha, zaxiralarning me’yordan ortib ketishi saqlash xarajatlarini ko‘paytiradi va mablag‘larni aylanishdan olib qo‘yadi.

Uchinchi yo‘nalish — hisob-kitoblarni tezlashtirish — transport jarayonining yakunlovchi bosqichida aylanma mablag‘larning pul shakliga o‘tish muddatini qisqartirishga xizmat qiladi. To‘rtinchi yo‘nalish — ishlab chiqarish tsikli davomiyligini kamaytirish — transport xizmatini ko‘rsatish vaqtini qisqartirish yo‘li bilan amalga oshiriladi. Yuklarning bevosita harakatlanish vaqtini va yuk ortish-tushirish operatsiyalari paytidagi bo‘sh vaqtini qisqartirish, treylerlar va yarim romoklardan foydalanish, oraliq omborlarsiz tovarlarni yetkazib berish sxemalarini joriy etish — bularning barchasi transport jarayoni vaqtini samarali qisqartirishga xizmat qiladi.

Yuk ortish-tushirish operatsiyalarini mexanizatsiyalashtirish, omborlar ishini ilmiy asosda tashkil etish va transport hujjatlarini raqamlashtirish to‘xtab qolish vaqtini kamaytiradi va harakatlanuvchi tarkibning foydalanish intensivligini oshiradi. Transport jarayoni vaqtini qisqartirish nafaqat transport vositalaridagi aylanma aktivlarning aylanishini tezlashtiradi, balki transport vositalariga xizmat ko‘rsatuvchi

[181] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 143-bet.

tarmoqlar va milliy iqtisodiyotning boshqa sohalarida ham aylanma aktivlar aylanishining jadallashishiga zamin yaratadi.

Faktoring: mohiyati, mexanizmi va transport korxonasidagi ahamiyati

Bozor iqtisodiyoti sharoitida hisob-kitob bosqichida aylanma aktivlar aylanishini tezlashtirishga yordam beruvchi zamonaviy moliyaviy vositalar orasida **faktoring operatsiyalari** alohida o‘rin egallaydi. Buning sababi shundaki, zamonaviy iqtisodiyotda to‘lov inqirozlari — ya’ni korxonalarning joriy hisob varaqlarida mablag‘larning vaqtincha yetishmasligi — doimiy xarakter kasb etadi. Bunday vaziyatda xo‘jalik sub’ektlari o‘rtasidagi hisob-kitoblarni amalga oshirishning innovatsion mexanizmlari zaruriyati yuzaga keladi. Faktoring aynan shu zaruriyatga javob beruvchi moliyaviy instrument bo‘lib xizmat qiladi.

Faktoring (inglizcha «factor» — komission agent, vositachi so‘zidan olingan) — bu tijorat banklari, moliya kompaniyalari yoki ixtisoslashgan faktoring tashkilotlari tomonidan hisob-fakturalar va debitorlik qarzlarini sotib olish operatsiyasini bildiradi. Uning mohiyati shundaki, kreditor korxona o‘zining debitorlik qarzlarini faktor-kompaniyaga muayyan haq evaziga o‘tkazadi va o‘zi xizmat ko‘rsatilgan zahoti mablag‘ oladi, to‘lov kechikishi xatarini esa faktorga topshiradi.

Transport xizmatlarini ko‘rsatish sohasidagi faktoring operatsiyasida uchta tomon ishtirok etadi. Birinchi tomon — **faktor** — tijorat banki yoki ixtisoslashgan faktoring kompaniyasi bo‘lib, debitorlik qarzlarini sotib oluvchi va moliyalashtiruvchi vositachi vazifasini bajaradi. Ikkinchi tomon — **transport korxonasi (kreditor)** — o‘z debitorlik qarzlarini faktorga o‘tkazib, zudlik bilan mablag‘ oladi. Uchinchi tomon — **xizmat buyurtmachisi (qarzdor)** — transport xizmatlari uchun to‘lovni keyinchalik faktorga amalga oshiradi.

Faktoring operatsiyasining amaliy sxemasi quyidagicha kechadi. Transport korxonasi buyurtmachiga yuk tashish yoki boshqa transport xizmatini ko‘rsatadi va haq to‘lash uchun hisob-faktura taqdim etadi. Keyin korxona ushbu debitorlik qarzini bankka sotadi va faktor hisob-faktura summasining 80-90 foizini darhol o‘tkazadi. Qolgan 10-20 foiz — **zaxira hissi** — buyurtmachi to‘lovni amalga oshirganidan keyin minus faktoring komissiyasi chegirib, korxonaga qaytariladi. [13] Bunday mexanizm transport korxonasiga debitorlik qarzini kutmasdan joriy operatsion ehtiyojlarini darhol qoplash imkonini beradi.

Faktoring shartnomasi ikkita asosiy shaklda tuzilishi mumkin. **Ochiq faktoring** shaklida to‘lovchi korxona hisob-fakturalarning faktoring kompaniyasiga o‘tkazilganligi to‘g‘risida oldindan xabardor qilinadi. **Yopiq (maxfiy) faktoring** da esa debitorlik qarzlari o‘tkazilishi to‘g‘risida qarzdor tomon xabardor etilmaydi — xizmatlarni kreditlashning yashirin manbai sifatida ishlaydi. Jahon amaliyotida yopiq faktoring ayniqsa raqobat muhiti kuchli bo‘lgan tarmoqlarda keng qo‘llaniladi.

Faktoring xizmatining narxi ikki tarkibiy qismdan iborat. Birinchisi — **komission to‘lov** — debitorlik qarzlari summasidan foiz ko‘rinishida belgilanadi. Jahon amaliyotida bu ko‘rsatkich 1,5–2,5 foiz chegarasida bo‘lsa, O‘zbekistonda 10–15 foiz darajasida shakllanmoqda. Ikkinchisi — **kredit foizi** — hujjatlar muddatidan oldin to‘langan taqdirda undiriladi va odatda qisqa muddatli kreditlash uchun qo‘llaniladigan amaldagi bank stavkasidan 2–4 foiz yuqori bo‘ladi.[182] Bundan tashqari, qarzdor to‘lovni kechiktirgan taqdirda penya foizlari ham faktoring tashkilotiga o‘tadi.

Faktoring xizmatlari transport korxonasiga bir qator muhim imkoniyatlar yaratadi: yuk yetkazib berilganligini tasdiqlovchi hujjatlardagi summasining 90 foizigacha bo‘lgan miqdorda garovsiz moliyalashtirishga ega bo‘lish; sotish hajmining o‘sishi bilan mutanosib ravishda moliyalashtirish hajmini ham oshirib borish; debitorlik qarzlarini professional nazorat qilish va boshqarishni ta’minlash; pul oqimlarini qulay tarzda rejalashtirish; aylanma mablag‘larni uzoq muddatli to‘ldirish. [8] Faktoring kompaniyalari debitorlik qarzlarini hisobga olish bilan bir qatorda, hisob-kitoblarni tashkil etish, xo‘jalik shartnomalari tuzish bo‘yicha maslahat berish, savdo bozorlarini o‘rganish va xaridorlarning to‘lov qobiliyatini baholash kabi qo‘shimcha xizmatlarni ham ko‘rsatishi mumkin. An’anaviy faktoring deb ataladigan ushbu kengaytirilgan xizmatlar majmui korxonani moliyaviy xizmat ko‘rsatishning universal tizimi bilan ta’minlaydi.

Kichik va o‘rta biznes vakillari uchun faktoring xizmati ayniqsa jozibali hisoblanadi, chunki ular aylanma mablag‘larning vaqtincha yetishmasligi va to‘lovlarning kechikishi muammolarini hal qilishda bank hamkorligining ushbu shaklidan samarali foydalanib, moliyaviy barqarorliklarini yaxshilash imkoniga ega bo‘ladilar. Faktoring shartnomasi imzolangandan so‘ng bank o‘zining «talab qilib olinguncha» depozit hisob raqamiga to‘lov talabnomalari bo‘yicha summasining 90

[182] O'zbekiston Respublikasi Markaziy banki. Faktoring operatsiyalarini amalga oshirish tartibi to'g'risidagi Nizom. Toshkent, 2003 (tahrir 2019). 3-modda.

foizidan ko‘p bo‘lmagan miqdorda mablag‘larni o‘tkazishni amalga oshiradi. Shu bilan birga, faktoring kompaniyasiga to‘liq bog‘ib qolish xatari ham mavjudligini nazardan qochirmaslik lozim — bunday munosabatlar korxonaning barcha axborot va boshqaruv mustaqilligini cheklab qo‘yishi mumkin.

Faktoring shartnomasi tuzish uchun ta’minotchi mijoz tomonidan quyidagi hujjatlar taqdim etiladi. Birinchidan, qarzdor korxonaning faktoring operatsiyasini o‘tkazishga rozilik xati; ikkinchidan, tegishli tarzda rasmiylashtirilgan oldi-sotti, ishlar bajarish yoki xizmatlar ko‘rsatish to‘g‘risidagi shartnoma; uchinchidan, moddiy qimmatliklarning ajratilganligini, ishlarning bajarilganligini, xizmatlarning ko‘rsatilganligini tasdiqlovchi hujjatlar — tovar-transport nakladnoylari, ishonchnomalar nusxalari, ish qabul qilish dalolatnomalar. To‘rtinchidan, to‘lovchiga qo‘yilgan to‘lov talabnomasining nusxasi va to‘lovchining ushbu talabni to‘lashga rozilik xati; beshinchidan, debitor va kreditor qarzlar tavsifi ko‘rsatilgan, muddati o‘tkazib yuborilgan debitorlik qarzlari solushtirma dalolatnomalari ilova qilingan so‘nggi sana bo‘yicha buxgalteriya balansi va moliyaviy natijalar to‘g‘risidagi hisobot; oltinchidan, boshqa banklardagi hisob raqamlari ro‘yxati va bo‘sh mablag‘lar to‘g‘risidagi ma’lumotnoma.

Aylanma mablag‘lar holatini va ta’minlanganligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar tizimi

Aylanma mablag‘lar ham iqtisodiy mazmunining bir qator jihatlari asosida asosiy fondlarga o‘xshaydi — ikkalasi ham moddiy resurslar guruhiga kiradi va ulardan foydalanish samaradorligini o‘lchash zarur. Aylanma mablag‘larni ifodalovchi ko‘rsatkichlar tizimi uchta guruhga bo‘linadi: holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlar, ta’minlanganlikni ifodalovchi ko‘rsatkichlar va samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar. Tahlil jarayonida har bir ko‘rsatkichning nima ifodalashi, uni baholash yo‘llari va axborot manbalarini to‘g‘ri belgilash muhim metodologik ahamiyat kasb etadi.

Aylanma mablag‘larning muayyan sanadagi summasi buxgalteriya balansi ma’lumotlari asosida hisoblanadi va balansning aktiv qismidagi II bo‘limning yakunida aks ettiriladi. Kunlarda ifodalangan aylanma mablag‘lar miqdori esa korxonaning ishlab chiqarish dasturini bajarish chog‘ida mavjud aylanma mablag‘lar necha kunga yetishini ko‘rsatib, boshqaruv qarorlarini qabul qilishda qo‘llaniladi.

3.5-jadval.

Aylanma mablag‘lar (Aym) holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlar tizimi[183]

№	Ko‘rsatkich nomi	Iqtisodiy mazmuni	Hisoblash formulasi
1	**Aym.ning umumiy mablag‘lardagi ulushi**	Aylanma mablag‘larning balans aktivlaridagi nisbiy og‘irligini aks ettiradi	*Aym / B*
2	**Aym tarkibida pul mablag‘lari (Pm) ulushi**	Aylanma aktivlar ichida eng likvid qism — naqd va bank mablag‘larining nisbiy o‘rnini ko‘rsatadi	*Pm / Aym*
3	**Aym tarkibida tovar-moddiy zaxiralar (Zx) ulushi**	Ishlab chiqarish zaxiralarining aylanma aktivlardagi nisbiy og‘irligini ifodalaydi	*Zx / Aym*
4	**Aym tarkibida debitorlik qarzlari (Deb) ulushi**	Hali undirilmagan to‘lov talablarining aylanma mablag‘lar tarkibidagi ulushini ko‘rsatadi	*Deb / Aym*
5	**Muddati o‘tgan debitorlar (Dmud) ulushi**	Muddati o‘tkazib yuborilgan debitorlik qarzlarining umumiy debitorlik qarzlardagi nisbatini aks ettiradi; moliyaviy xatar darajasini ko‘rsatadi	*Dmud / Deb*
6	**Aym tarkibida o‘z mablag‘lari ulushi**	Aylanma aktivlarning qancha qismi xususiy kapital hisobiga moliyalashtirilganligini ko‘rsatadi	*(O‘m + Ump − As) / Aym*

Keltirilgan jadvalda aylanma mablag‘larning holatini tavsiflovchi olti ko‘rsatkich ularning hisoblash metodikasi va iqtisodiy mazmuni bilan birga tizimli tarzda ifodalangan.

Ushbu ko‘rsatkichlar tartibi korxona tahlilchisiga balans ma’lumotlari asosida aylanma aktivlar tarkibidagi strukturaviy o‘zgarishlarni kuzatib borish va moliyaviy xatarlarni erta aniqlash imkonini beradi. Ayniqsa, muddati o‘tgan debitorlik qarzlari ulushining

[183] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va korxona moliyaviy hisoboti asosida muallif tuzildi*

o‘sishi pul oqimining buzilganligi belgisi sifatida qabul qilinib, zudlik bilan boshqaruv choralarini talab etadi.

Aylanma mablag‘larning o‘rtacha yillik summasi o‘rtacha xronologik formula bo‘yicha hisoblab chiqiladi:[184]

$$AM_{\text{o‘rt.yil}} = (\tfrac{1}{2}AM_1 + AM_2 + AM_3 + AM_4 + \tfrac{1}{2}AM_5) / 4$$

Bu yerda: AM_1 ... AM_5 — choraqlar boshi va oxiridagi aylanma mablag‘lar summasi; denominatorda — choraqlar soni (4).

Ushbu ko‘rsatkich biznes-rejalar tuzishda ham, aylanma mablag‘lar samaradorligini baholashda ham fundamental hisoblash bazasi bo‘lib xizmat qiladi. Aylanma mablag‘larning holat ko‘rsatkichlarini to‘laqonli tahlil qilish korxona dinamikasini kuzatishni va ularni barcha aktivlar dinamikasi bilan taqqoslashni talab etadi — bu yondashuv aylanma aktivlarning umumiy aktivlar tarkibidagi ulushi qanday o‘zgarayotganligini aniqroq aks ettiradi.

Ta’minlanganlik ko‘rsatkichlari korxona aylanma aktivlari bilan qanchalik qurollanganligini, me’yoriy talablarga qanchalik mos kelishini va o‘z mablag‘lari bilan ta’minlanganlik darajasini ko‘rsatib beradi. Aylanma mablag‘larning summasi va aylanish tezligini belgilangan me’yorlar bilan taqqoslash; o‘z va qarz mablag‘larining muomala mablag‘lari tarkibidagi ishtirokini aniqlash; aylanma mablag‘larning umumiy hajmi va turlari bo‘yicha shakllari va manbalarini o‘rganib chiqish — ta’minlanganlik tahlilining asosiy metodologik yo‘nalishlari hisoblanadi.

3.6-jadval.

Aylanma mablag‘lar (Aym) bilan ta’minlanganlikni ifodalovchi ko‘rsatkichlar[185]

№	Ko‘rsatkich nomi	Iqtisodiy mazmuni	Hisoblash formulasi
1	**Aym sig‘imi (1 so‘m natijaga to‘g‘ri keladigan Aym)**	Bir so‘m daromad yoki natija ko‘rsatkichi uchun qancha aylanma mablag‘ sarflanganligini ko‘rsatadi (natijaning fondliligi)	*Aym / Q*
2	**Aym.m ning Aym.x bilan ta’minlanishi**	Haqiqiy aylanma mablag‘lar summasining me’yor bilan qanchalik mos kelishini ko‘rsatadi	*Aym.x / Aym.m*

[184] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 143-bet.
[185] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

3	**1 so‘m asosiy vositaga to‘g‘ri keladigan Aym**	Asosiy fondlarning aylanma mablag‘lar bilan ta’minlanganlik darajasini aks ettiradi	*Aym / Av*
4	**Bir xodimga to‘g‘ri keladigan Aym**	Xodimlarning aylanma mablag‘lar bilan qurollanganlik darajasini ifodalaydi; ish unumdorligi tahlilida qo‘llaniladi	*Aym / X*

3.4. Korxona aylanma mablag‘lari samaradorligi ko‘rsatkichlarini baholash va uni oshirish imkoniyatlari

Aylanma mablag‘lardan foydalanish samaradorligini ta’minlash va ularning aylanishini tezlashtirish nafaqat alohida korxona uchun, balki umummilliy iqtisodiyot uchun ham muhim ahamiyat kasb etadi.[1] Aylanish jadallashuvi resurslarning nisbiy ozod qilinishiga, ijtimoiy xarajatlarni qisqartirishga va iqtisodiy rivojlanish sur’atini oshirishga bevosita hissa qo‘shadi.

Aylanma mablag‘lardan foydalanish samaradorligi uch asosiy parametr orqali tavsiflanadi: aylanish tezligi, daromadlilik va rentabellik — ya’ni aylanma mablag‘larning bir so‘miga to‘g‘ri keladigan foyda miqdori. [3] Ushbu parametrlarni birlashtiruvchi ko‘rsatkichlar tizimi quyidagi jadvalda keltirilgan.

3.7-jadval.

Aylanma mablag‘lar (Aym) samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar[186]

№	Ko‘rsatkich nomi	Iqtisodiy mazmuni	Hisoblash formulasi
1	**Aym aylanuvchanligi, kunlarda**	Bir to‘liq aylanish tsikli necha kunga to‘g‘ri kelishini ko‘rsatadi	*Aym_o‘rt × Ks / Q*
2	**Aylanish koeffitsienti, martada**	Hisob davrida aylanma mablag‘lar necha marta to‘liq tsiklni bajarganligini ifodalaydi	*Q / Aym_o‘rt*
3	**Aym rentabelligi, foizda**	100 so‘m aylanma mablag‘ga to‘g‘ri keladigan sof foydani ko‘rsatadi	*SF × 100 / Aym_o‘rt*

[186] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

4	**Aym daromadliligi, foizda**	100 so‘m aylanma mablag‘ga to‘g‘ri keladigan umumiy daromadni ifodalaydi	*D × 100 / Aym_o‘rt*
5	**Yuklanish koeffitsienti**	Sotilgan har 1 so‘m mahsulotga qancha aylanma mablag‘ sarflanganini ko‘rsatadi; aylanish koeffitsientiga teskari	*Aym_o‘rt / Q*

Samaradorlik ko‘rsatkichlarini hisoblash uslubiyoti

Kunlarda ifodalangan aylanma mablag‘lar aylanuvchanligi (AM_{at}) aylanma mablag‘lar o‘rtacha yillik summasi bilan davrdagi kunlar sonining ko‘paytmasini mahsulot sotish summasiga bo‘lish yo‘li bilan aniqlanadi:[5]

$$AM_{at} = (AM_{o‘rt.yil} \times K_s) / Q$$

Bu yerda: K_s — davrdagi kunlar soni (yil uchun — 360, yarim yil — 180, chorak — 90, oy — 30); Q — mahsulot sotish summasi.

Aylanish koeffitsienti (AM_{ak}) sotilgan mahsulot summasini o‘rtacha yillik aylanma mablag‘lar summasiga bo‘lish yoki davrdagi kunlar sonini aylanish kunlariga bo‘lish yo‘li bilan topiladi:[5]

$$A_k = Q / AM_{o‘rt.yil}$$

Aylanma mablag‘lar rentabelligi (AM_{ren}) sof foyda summasining o‘rtacha yillik aylanma mablag‘larga nisbati sifatida aniqlanadi:[16]

$$AM_{ren} = (SF \times 100) / AM_{o‘rt.yil}$$

Bu yerda: SF — sof foyda summasi. Ushbu ko‘rsatkich korxona aylanma mablag‘larining 1 so‘miga qancha foyda olinayotganligini ko‘rsatadi.

Aylanma mablag‘lar daromadliligi ($AM_{daromad}$) esa daromad summasini o‘rtacha yillik aylanma mablag‘larga bo‘lish yo‘li bilan topiladi:[16]

$$AM_{daromad} = (D \times 100) / AM_{o‘rt.yil}$$

Aylanma mablag‘larni yuklanish koeffitsienti aylanish koeffitsientiga teskari qiymatni ifodalaydi va sotilgan har 1 so‘m mahsulotga sarflangan aylanma mablag‘larni tavsiflab beradi[187]:

$K_{yuk} = AM_{o‘rt.yil} / Q$

Aylanma mablag‘larning to‘liq aylanish muddati qanchalik qisqa bo‘lsa yoki aylanishlar soni qanchalik ko‘p bo‘lsa, shunchalik kam aylanma mablag‘ talab qilinadi[188]. Aksincha, aylanma mablag‘lar qancha tez aylanishda bo‘lsa, ulardan foydalanish shunchalik samarali hisoblanadi.

Aylanma mablag‘lar samaradorligiga ta’sir etuvchi omillar va takomillashtirish yo‘llari

Aylanma mablag‘lardan foydalanish samaradorligi ko‘rsatkichlariga ko‘plab omillar ta’sir etadi.[189] Ularning asosiylarini ikki guruhga bo‘lish mumkin. Tashqi omillar: xom ashyo va materiallar narxlarining o‘zgarishi, bank kreditlari stavkalari, soliq yuklama darajasi va bozor kon’yunkturasi. Ichki omillar: mahsulot hajmining ko‘payishi, aylanma mablag‘lar tuzilishining yaxshilanishi, ularni belgilangan me’yorlar darajasiga yetkazish, debitorlik va kreditorlik qarzlarini kamaytirish, xaridorlar va buyurtmachilar bilan hisob-kitoblarni tezlashtirish.

Bugungi kunda aylanma mablag‘larda, ayniqsa korxonalarning moddiy-tovar boyliklarida band bo‘lgan yirik pul mablag‘lari ularning to‘liq saqlanishi, maqsadlarga muvofiq va samarali foydalanish, shuningdek aylanishini tezlashtirishni talab qiladi. Bu maqsadga erishish uchun fan-texnika taraqqiyoti yutuqlarini keng qo‘llash; ishlab chiqarishning barcha jarayonlarida ilmiy jihatdan asoslangan me’yor va normativlar tizimini shakllantirish; korxonalarni uzoq muddatli xo‘jalik aloqalariga o‘tkazish va kooperatsiyani rivojlantirish; mahsulot, moliyaviy, moddiy va energetik resurslarning sifat balansini tuzish; boshqarish tizimini tashkil etishning optimal shakllarini qo‘llash zarur bo‘ladi.

Aylanma mablag‘larni mutlaq va nisbiy ozod qilish

Aylanma mablag‘lar aylanishini tezlashtirish samarasi ikki ko‘rinishda namoyon bo‘ladi: mutlaq va nisbiy ozod qilish[190]. Ushbu

---

[187] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 237-bet.

[188] [2] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 570.

[189] Kaplan R.S., Atkinson A.A. Advanced Management Accounting. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall, 1998. P. 341.

[190] Blank I.A. Upravleniye oborotnym kapitalom. Kiev: Nika-Tsentr, 2005. 201-bet.

ikkita ko‘rinishni bir-biridan farqlash boshqaruv qarorlarini qabul qilishda muhim metodologik ahamiyat kasb etadi.

Mutlaq ozod qilish korxonaning aylanma mablag‘larga bo‘lgan jami ehtiyojini pasaytiradi va mavjud resurslardan ratsional foydalanishga qaratilgan turli tashkiliy-texnik chora-tadbirlar — jarayonlarni optimallashtirish, zaxiralarni kamaytirish, ta’minot zanjirini takomillashtirish — hisobiga amalga oshiriladi.

Nisbiy ozod qilish aylanma mablag‘lar hajmining o‘zgarishini va sotilgan mahsulot hajmining o‘sishini bir vaqtda aks ettiradi. Uni aniqlash uchun hisobot yilida aylanma mablag‘larga ehtiyojni — mahsulotni mazkur davr davomida sotish bo‘yicha haqiqiy aylanish hamda o‘tgan davrdagi aylanishni (kunlarda) inobatga olgan holda — alohida hisoblash zarur. Ular o‘rtasidagi farq nisbiy ozod qilingan vositalar miqdorini beradi. Bu ko‘rsatkich aylanma mablag‘lardan foydalanish samaradorligi o‘sganligi tufayli qo‘shimcha mablag‘lar jalb qilmay turib sotish hajmini qancha ko‘paytirganligi yoki bir xil sotish hajmida qancha mablag‘ni ozod qilish mumkinligini ko‘rsatib beradi.

Xulosa tariqasida ta’kidlash lozimki, aylanma mablag‘larning samaradorligini oshirish — bu yakka ko‘rsatkich bilan o‘lchanmaydigan, ko‘p o‘lchamli va uzluksiz boshqaruvni talab qiluvchi strategik vazifadir. Faqat tizimli yondashuv — me’yorlashtirishdan tortib faktoring operatsiyalarigacha bo‘lgan barcha instrumentlarni birgalikda qo‘llash — transport korxonasining moliyaviy barqarorligini ta’minlaydi va raqobat muhitida uning mavqeini mustahkamlaydi.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Umumiy tushunchalar		
Nr	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	**Aylanma mablag‘lar**	Korxonaning ishlab chiqarishni tashkil etishga yo‘naltirilgan, muomala tsiklida doimiy harakatda bo‘luvchi joriy pul mablag‘lari majmui.
2	**Aylanma kapital**	Aylanma mablag‘larning moliyaviy-iqtisodiy ko‘rinishi; korxona kapitali tarkibida qisqa muddatli aktivlar ulushi.
3	**Aylanma ishlab chiqarish fondlari**	Bir tsikl davomida to‘liq sarflanadigan va qiymatini tayyor mahsulotga bir yo‘la o‘tkazadigan moddiy resurslar.
4	**Muomala fondlari**	Muomala sohasida faoliyat yurituvchi aylanma aktivlar: naqd pul, debitorlik talablari, qimmatli qog‘ozlar.
5	**Zaxira**	Ishlab chiqarish uzluksizligini ta’minlash maqsadida jamg‘ariladigan moddiy-tovar boyliklar qoldig‘i.

2-guruh — Tarkib va tuzilma elementlari		
Nr	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
6	**Ichki ishlab chiqarish zaxiralari**	Korxona ichida hosil bo‘luvchi va joriy operatsion ehtiyojlarga sarflanadigan resurslar zaxirasi.
7	**Ishlab chiqarish zaxiralari**	Omborlarda saqlanayotgan, ishlab chiqarish jarayoniga kiritilishini kutayotgan xom ashyo, materiallar va yoqilg‘i.
8	**Tugallanmagan ishlab chiqarish**	Qayta ishlash bosqichiga kiritilgan, lekin hali tayyor xizmat yoki mahsulot holiga kelmagan resurslar.
9	**Kelgusi davr xarajatlari**	Joriy davrda amalga oshiriladigan, ammo iqtisodiy manfaati keyingi davrlarda namoyon bo‘ladigan xarajatlar.
10	**Aylanma fondlar tuzilmasi**	Aylanma mablag‘larning alohida elementlari o‘rtasidagi nisbat; tarmoq texnologiyasiga bog‘liq.
3-guruh — Shakllantirish manbalari		
Nr	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
11	**Xususiy aylanma mablag‘lar**	Ustav kapitali va yig‘ilgan foyda hisobiga shakllangan aylanma aktivlar; moliyaviy mustaqillikning asosi.
12	**Qarzga olingan aylanma mablag‘lar**	Bank kreditlari va boshqa qarz vositalari hisobiga jalb qilingan vaqtinchalik aylanma mablag‘lar.
13	**Faktoring**	Debitorlik talablarini maxsus moliyaviy vositachiga sotish orqali aylanma mablag‘larni tezkor to‘ldirish usuli.
4-guruh — Me’yorlashtirish va samaradorlik ko‘rsatkichlari		
Nr	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
14	**Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish**	Ishlab chiqarish uzluksizligi uchun zarur minimal aylanma mablag‘lar miqdorini ilmiy asosda hisoblash jarayoni.
15	**Tugallanmagan ishlab chiqarishni me’yorlashtirish**	Ishlov berilish jarayonidagi resurslar qoldig‘ining minimal zarur miqdorini belgilash uslubi.
16	**Aylanish koeffitsienti**	Sotish hajmining o‘rtacha aylanma mablag‘lar qiymatiga nisbati; aylanuvchanglik tezligini ko‘rsatadi.
17	**Aylanma mablag‘larni yuklanish koeffitsienti**	Bir so‘m mahsulot ishlab chiqarishga sarflangan aylanma mablag‘lar ulushi; aylanish koeffitsientiga teskari.
18	**Bir marta aylanish davomiyligi**	Aylanma mablag‘larning to‘liq bir aylanmani amalga oshirishi uchun ketadigan kun soni.

Nazorat va muhokama uchun savollar

1. Aylanma mablag‘lar ishlab chiqarish aylanma fondlaridan qanday farq qiladi? Ularning iqtisodiy mohiyatidagi tub farqni misollar orqali tushuntiring.

2. Aylanma mablag‘larni tashkil qiluvchi asosiy elementlar qaysilar? Ularni guruhlar bo‘yicha tasniflang.

3. Aylanma mablag‘lar tuzilmasi deganda nima tushuniladi? Qaysi omillar uning o‘zgarishiga ta’sir ko‘rsatadi?

4. Qaysi ko‘rsatkichlar ishlab chiqarish aylanma fondlari va aylanma mablag‘lardan foydalanish darajasini tavsiflaydi?

5. Qaysi omillar aylanma mablag‘larning aylanish darajasiga ta’sir ko‘rsatadi? Ichki va tashqi omillarni ajrating.

6. Korxonada mahsulotning material sig‘imini kamaytirish qanday ahamiyat kasb etadi? Bu ko‘rsatkichni pasaytirish yo‘llarini ko‘rsating.

7. Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirishning mohiyati va ahamiyati qanday? Me’yorlashtirishning uch bosqichini izohlang.

8. Faktoring operatsiyalarining mohiyatini tushuntirib bering. Ochiq va yopiq faktoringning farqlari nimada?

9. Aylanma mablag‘larning to‘liq aylanishi necha bosqichdan iborat? Har bir bosqichning transport korxonasidagi ko‘rinishini tavsiflang.

10. Aylanma mablag‘lardan samarali foydalanish ko‘rsatkichlari nimalar? Aylanish koeffitsienti, rentabellik va yuklanish koeffitsientini hisoblash formulalarini keltiring.

IV BOB TRANSPORT KORXONALARI FAOLIYATINI REJALASHTIRISH ASOSLARI

4.1. Transport korxonasini rejalashtirishning mohiyati, tamoyillari va turlari.

4.2. Strategik rejalashtirish va uning inqiroz holatlarini bartaraf etishda roli.

4.3. Biznes reja va uning mazmuni.

4.4. «O‘zbekiston temir yo‘llari» Aktsiyadorlik jamiyati Biznes-rejasi 2023-yil uchun

4.1. Transport korxonasini rejalashtirishning mohiyati, tamoyillari va turlari.

Iqtisodiy faoliyatni boshqarish nazariyasida reja deganda muayyan vaqt oralig‘iga mo‘ljallangan, amalga oshirilishi lozim bo‘lgan harakatlar majmuini aniq belgilab beruvchi ish dasturi tushuniladi[191]. Bozor iqtisodiyoti sharoitida rejalashtirish mulkchilik shaklidan, korxona hajmidan va boshqa omillardan qat’i nazar, har qanday xo‘jalik sub’ekti uchun zaruriy boshqaruv funksiyasiga aylanib bormoqda. Avtomobil transporti korxonalari ham ushbu umumiy qoidadan mustasno emas — ular ham istiqbolli biznes yo‘nalishida kompleks harakat dasturiga ega bo‘lishi lozim.

Maqsadlar va ularni amalga oshirish muddatlari, mas’ul ijrochilar, moddiy-texnik resurslarga bo‘lgan ehtiyoj, moliyalashtirish hajmi va mablag‘larni olish manbalari aniq ko‘rsatilgan holda tuzilgan reja — transport korxonasining muvaffaqiyatli ishlashining kafolatidir[192]. Aksincha, rejalashtirishsiz faoliyat yurituvchi korxona ko‘r-ko‘rona harakat qiladi: rahbariyat tomonidan qabul qilingan qarorlar real iqtisodiy holatdan uzoq bo‘lib, bu transport biznesining yakuniy natijalariga bevosita zarar yetkazadi.

Rejalashtirishning asosiy vazifalari va ahamiyati

Rejalashtirish avtomobil transportida ishlab chiqarishni boshqarish jarayonining eng muhim funksiyasi sifatida bir qator hal qiluvchi vazifalarni bajaradi[193]. Birinchidan, rejalashtirish korxonaning kelajakdagi rivojlanish istiqbollarini oldindan ko‘rishga va yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan qulay imkoniyatlardan foydalanish yoki muammolarni

[191] Drucker P.F. The Practice of Management. New York: Harper & Row, 1954. P. 78.
[192] Shodiyeva G.M. Transport iqtisodiyoti: nazariya va amaliyot. Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2020. 158-bet.
[193] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 168-bet.

zamonaviy boshqarish vositalarini tatbiq etib bartaraf etish imkonini beradi. Ikkinchidan, korxonaning barcha resurslarini — moddiy, moliyaviy va mehnat — oqilona taqsimlash va ulardan maksimal samaradorlik bilan foydalanish mexanizmini shakllantiradi.

Uchinchidan, puxta o‘ylangan rejalashtirish tizimi biznesning barqarorligini ta’minlab, to‘lovga qodir emaslik va bankrotlik xavfini sezilarli darajada kamaytiradi[194]. To‘rtinchidan, korxonada ilmiy-texnik siyosatni maqsadli, izchil va samarali amalga oshirishga yo‘l ochib beradi. Beshinchidan, bozor kon’yunkturasiga muvofiq transport xizmatlarining sifati doimiy ravishda oshirib boriladi. Oltinchidan, ishlab chiqarish samaradorligi yaxshilanib, korxonaning moliyaviy ahvoli mustahkamlanadi. Ettinchidan, korxona bo‘linmalarining harakatlarini muvofiqlashtirish ta’minlanadi va zaruriy axborotni to‘plash, tahlil qilish hamda undan to‘g‘ri foydalanish rag‘batlantiriladi. Va nihoyat, ishlab chiqarish va xo‘jalik faoliyati ustidan nazorat tizimi takomillashtirilib, hisobot mexanizmlari yanada aniqroq va shaffofroq bo‘ladi.

Reja tuzish jarayonida boshqaruvning barcha bo‘g‘inlari rahbarlari o‘zlarining umumiy harakat dasturini birgalikda ishlab chiqadilar: mushtarak faoliyatning bosh maqsadi va kutilayotgan natijasini aniqlashtiradilar, har bir bo‘lim va xodimning umumiy ishda tutgan o‘rnini belgilaydilar, reja qismlarini yagona iqtisodiy tizimga integratsiyalaydilar hamda tasdiqlangan rejalarni hayotga tatbiq etish jarayonida mehnat harakatlarining yagona yo‘nalishi bo‘yicha qarorlar ishlab chiqadilar. Shu boisdan reja ishlab chiqishda nafaqat rejalashtirish texnikasiga rioya qilish, balki kelajakda maqsadlarga erishishning real imkoniyati ham ta’minlanishi shart.

Rejalashtirish tamoyillari va ularning mazmuni

Rejalashtirish tamoyillari korxona va uning xodimlarini rejalashtirish jarayonida yo‘naltiruvchi asosiy nazariy qoidalar sifatida talqin etiladi. Ular korxonadagi rejalashtirilgan ishlarning yo‘nalishi va aniq mazmunini oldindan belgilab beradi, shu bois ularni bilish va qo‘llash rejalashtirish samaradorligi uchun muhim shart hisoblanadi.

Quyidagi jadvalda ifodalangan tamoyillar tizimi shuni ko‘rsatadiki, samarali rejalashtirish — bu nafaqat texnik jarayon, balki korxona boshqaruvining strategik madaniyatini shakllantirishdir.[195] Ayniqsa moslashuvchanlik tamoyili zamonaviy transport iqtisodiyoti uchun muhim ahamiyat kasb etadi: bozor kon’yunkturasi, yoqilg‘i narxlari,

[194] Blank I.A. Osnovy finansovogo menedzhmenta. T.1. Kiev: Nika-Tsentr, 2004. 391-bet.
[195] Kaplan R.S., Norton D.P. The Balanced Scorecard: Translating Strategy into Action. Boston: HBS Press, 1996. P. 30.

raqobat muhiti va yo‘lovchilar hamda yuk jo‘natuvchilar talabining tez o‘zgarib turishi rejalarni muttasil tuzatishni hayotiy zaruriyatga aylantiradi.[6]

4.1-jadval.

Rejalashtirish tamoyillarining mazmuni va amaliy ifodalanishi[196]

Tamoyil nomi	Nazariy mazmuni	Transport korxonasida ifodalanishi
Birlik	Rejalashtirish ob’ekti — korxona tizim sifatida — yagona maqsadli yo‘nalishga ega bo‘lgan o‘zaro bog‘liq elementlardan iborat	Barcha bo‘linmalar: harakatlanuvchi tarkib, ta’mirlash, ekspeditsiya, moliya — yagona korxona rejasida uyg‘unlashtiriladi
Uzluksizlik	Rejalashtirish to‘xtovsiz amalga oshirilishi va ishlab chiqilgan rejalar bir-birini organik ravishda almashtirib borishi lozim	Yillik reja choraklarga, chorak esa oylik va smenali kunlik rejalarga bo‘linib, uzluksiz zanjir hosil qiladi
Moslashuvchanlik	Rejalar va rejalashtirish jarayonining ichki va tashqi o‘zgarishlarga moslashib, yo‘nalishini tuzatish qobiliyati	Transport buyurtmalarining o‘zgarishi, mavsumiy tebranishlar yoki yonilg‘i narxlarining ko‘tarilishi rejaga tezkor o‘zgartirishlar kiritishni taqozo etadi
Aniqlik	Reja korxona uchun mavjud va kutilayotgan muammolarni hal qilish uchun yetarli bo‘lgan aniqlik darajasiga ega bo‘lishi kerak	Uzoq muddatli rejalar strategik yo‘nalishlarni belgilasa, joriy rejalar aniq ko‘rsatkichlar va miqdoriy mo‘ljallar bilan ishlaydi
Ilmiylik	Rejalashtirish ishonchli axborot va ilmiy asoslangan usullar yordamida amalga oshirilishi, fan-texnika yutuqlarini aks ettirishi lozim	Transport me’yorlari, texnik xizmat ko‘rsatish normativlari va mavsumiy tebranishlar ilmiy hisobi rejaga asos bo‘ladi
Maqsadlillik	Korxonaning barcha qismlari yagona yakuniy maqsadga ega bo‘lib, unga erishish birinchi o‘ringa qo‘yiladi	Yuk tashish hajmi, xizmat sifati va rentabellik maqsadlari barcha bo‘limlar rejasining bosh mezoni sifatida belgilanadi

[196] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Birlik tamoyili rejalashtirish jarayonining murakkab, tizimli xususiyatini belgilaydi. Korxona o‘zi ham o‘zaro bog‘liq va yagona maqsadli yo‘nalishga ega bo‘lgan elementlar tizimi sifatida namoyon bo‘ladi. Shu nuqtai nazardan, birlik tamoyili korxonaning alohida bo‘linmalari va turli darajadagi rejalarning rejalashtirilgan faoliyatini majburiy o‘zaro bog‘lash va muvofiqlashtirish zaruriyatini bildiradi. Korxona rejalashtirishida barcha ishlab chiqarish birliklarini qamrab olib, ular orasidagi ishda muvozanatni ta’minlash talab etiladi.

Uzluksizlik tamoyili ikki muhim talabni o‘z ichiga oladi: korxonada rejalashtirish uzluksiz amalga oshirilishi va ishlab chiqilgan rejalar bir-birini organik ravishda almashtirishi kerak. Uzluksizlikni saqlab qolishning ikki asosi bor. Birinchidan, tashqi muhitning noaniqliği va kutilmagan o‘zgarishlarning doimiy mavjudligi korxonaning istiqbollarini va rejalarini muttasil moslashtirish zaruratini yuzaga keltiradi. Ikkinchidan, korxonaning o‘z afzalliklari va imkoniyatlari haqidagi tushuncha ham vaqt o‘tishi bilan o‘zgaradi. Agar korxona bunday o‘zgarishlarni hisobga olmasa, rejalashtirilgan va haqiqatda olingan natija o‘rtasidagi farq katta, ba’zan esa salbiy bo‘lishi mumkin.

Moslashuvchanlik tamoyili ichki va tashqi tabiatdagi kutilmagan o‘zgarishlar yuzaga kelishi munosabati bilan rejalar va butun rejalashtirish jarayonining o‘z yo‘nalishini tuzatish qobiliyatini anglatadi. Kerakli moslashuvchanlikni ta’minlash uchun rejalarda zarur o‘zgarishlarni amalga oshirish, ularni o‘zgaruvchan sharoitlar bilan bog‘lash imkonini beradigan mexanizmlar ko‘zda tutilishi lozim. Shunday qilib, rejalarning moslashuvchanligi korxonaning o‘ziga va u amalga oshiradigan dasturlarga qo‘shimcha barqarorlik beradi.

Aniqlik tamoyili ishlab chiqilgan reja korxona uchun mavjud va yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan muammolarni hal qilish uchun yetarli bo‘lgan aniqlik darajasiga ega bo‘lishi lozimligini ko‘rsatadi. Uzoq muddatli rejalashtirish faqat strategik maqsadlar va ularni amalga oshirishning eng umumiy yo‘nalishlarini ishlab chiqish bilan cheklansa, o‘rta va undan ham ko‘proq qisqa muddatli rejalar batafsil va aniq ko‘rsatkichlar bilan ishlab chiqilishi kerak.

Ilmiylik tamoyili rejalashtirishni ishonchli axborot va ilmiy asoslangan usullar yordamida amalga oshirish lozimligini nazarda tutadi. [14] Bundan tashqari, bu tamoyil rejalar fan va texnikaning eng so‘nggi yutuqlaridan, shuningdek dunyoda ma’lum bo‘lgan alohida korxonalarning eng yaxshi amaliyotlaridan foydalanishi lozimligini anglatadi.

Maqsadlilik tamoyili rejalashtirishning tizimli xususiyatiga asoslanib, korxonaning barcha qismlari yagona yakuniy maqsadga ega bo‘lib, uni amalga oshirish birinchi o‘ringa — ustuvorlikka ega bo‘lishini nazarda tutadi. [13] Shu bilan birga, korxona har doim yakuniy natija bog‘liq bo‘lgan asosiy zaxiralarni tanlab, ularga erishish uchun birinchi navbatda intilishi kerak. Yetakchi yo‘nalishlarni tanlash korxonadagi ishlar holati chuqur tahlilga asoslangan bo‘lishi shart.

Rejalashtirish usullari: tasnifi va qo‘llanilish sohalari

Rejalarni ishlab chiqishda bir nechta metodologik yondashuv qo‘llaniladi, ularning har biri o‘ziga xos maqsad va tatbiq etish sohalariga ega. Amaliyotda ushbu usullar odatda bir-birini to‘ldirib, majmuada qo‘llaniladi — bu esa rejalashtirishning to‘liqligini va ishonchliligini ta’minlaydi.

Balans usuli makroiqtisodiy darajada ham, korxona miqyosida ham keng tarqalgan eng universal rejalashtirish metodlaridan biridir. [7] Ushbu usulda moddiy balanslar (yoqilg‘i, elektr energiyasi, uskunalar, qurilish materiallari), mehnat balanslari (mehnat resurslari balansi, ish vaqti balansi) va moliyaviy balanslar (pul daromadlari va xarajatlar balansi, kassa rejasi) parallel ravishda tuziladi. Kompleks balanslar — ishlab chiqarish quvvati balansi va imkoniyatlar balansi — esa turli turdagi resurslarning uyg‘unligini umumiy tarzda nazorat qilishga xizmat qiladi.

Normativ usul korxonada rejalashtirish jarayonida me’yorlar va standartlarning keng tizimini qo‘llashga asoslanadi: materiallar va ehtiyot qismlar iste’moli me’yorlari, ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish normativlari, mehnat zichligi normativlari, harakatlanuvchi tarkib va asbob-uskunalardan foydalanish standartlari, materiallar va yoqilg‘i zaxiralari me’yorlari, moliyaviy standartlar. Muhim shartki, me’yor va normativlar progressiv xarakterga ega bo‘lishi va yangi texnika va texnologiyalarni joriy etish, ishlab chiqarish hamda mehnatni tashkil etishni takomillashtirish bo‘yicha rejalashtirilgan tadbirlarni hisobga olgan holda muntazam qayta ko‘rib chiqilishi lozim.

Texnik-iqtisodiy omillarga asoslangan rejalashtirish usuli ishlab chiqarish dasturini va korxona rejasining boshqa bo‘limlarini, xususan mehnat va kadrlar rejasini shakllantirishda keng qo‘llaniladi. Ushbu usulda ko‘plab omillar inobatga olinadi: texnik omillar — yangi texnika va texnologiyalarni joriy etish, rekonstruktsiya va texnik qayta jihozlash; ishlab chiqarish va mehnatni tashkil etishni takomillashtirish; transport hajmining o‘zgarishi va tashilayotgan tovarlar nomenklaturasi; bozor

omillari — inflyatsiya va narx tebranishlari; korxona, ishlab chiqarish va mintaqaning o‘ziga xos xususiyatlari bilan bog‘liq maxsus omillar.

Maqsadli-dasturiy usul, ko‘p o‘zgaruvchili hisob-kitoblar va iqtisodiy-matematik usullar optimallash masalalarini hal qilishda qo‘llaniladi. Hozirgi vaqtda ratsional marshrutlar tuzish, avtomobillarni marshrutlar bo‘ylab taqsimlash, tovar va yo‘lovchilarni aniq tashish uchun harakatlanuvchi tarkibni tanlash kabi masalalarni hal etishda iqtisodiy-matematik usullar va kompyuter texnologiyalari keng tatbiq etilmoqda. Masalalar ishlab chiqarish xarajatlarining minimumi yoki harakatlanuvchi tarkibdan maksimal daromad olish mezoni asosida yechiladi.

Rejalar turlari: muddati va funksional maqsadiga ko‘ra tasnif

Amal qilish muddatiga ko‘ra transport korxonalari rejalashtirishining uch asosiy turi farqlanadi: uzoq muddatli (strategik), joriy (yillik) va operatsion (tezkor) rejalar. Ushbu uch darajali tizim rejalashtirishning iyerarxiyasini ifodalab, har bir daraja keyingi bosqichga yo‘l-yo‘riq beruvchi va ularni bir-biriga bog‘lovchi kalit bo‘g‘in vazifasini bajaradi.

Uzoq muddatli (strategik) reja bir yildan ortiq muddatni qamrab oladi va har bir transport korxonasida majburiy tartibda ishlab chiqiladi. [1] Ushbu reja uzoq muddatli maqsadlar va ularga erishish yo‘llarini, moddiy va moliyaviy resurslarning muhim sarflarini belgilab beradi. Strategik rejalashtirishning bosh maqsadi — noaniqlikni keltirib chiqaruvchi dinamik va o‘zgaruvchan tashqi va ichki muhitda korxonaning hayotiy salohiyatini saqlab qolish va kengaytirishdir. [4] Natijada korxona uzoq muddatli maqsadlarni — faoliyatni kengaytirish, yangi bozorlarni egallash, sheriklik aloqalarini rivojlantirish — belgilaydi va ularga erishish vositalarini ishlab chiqadi.

Joriy rejalashtirish strategik rejada ko‘zda tutilgan yangi korxona imkoniyatlarini amalga oshirish uchun shart-sharoitlar yaratish jarayoni hisoblanadi va oldindan belgilangan maqsadlarga erishish uchun zarur bo‘lgan vazifa va vositalarni asoslaydi. Joriy rejalashtirish bir yil davomida amalga oshiriladi va yillik reja to‘rt chorakka bo‘linishi mumkin — bu transport xizmatlariga bo‘lgan mavsumiyligi kuchli bo‘lgan talabning notekis taqsimlanishidan kelib chiqadi.

Yillik reja xizmatlarga bo‘lgan talabni aks ettiruvchi mijoz so‘rovlari asosida hisoblanadi. Shu boisdan rejani tayyorlash oldidan transport xizmatlari bozorini, reklama va boshqa marketing faoliyatini atroflicha o‘rganish zarur. Reja muayyan transport turi — yuk, yo‘lovchi,

shaharlararo, xalqaro — ning o‘ziga xos xususiyatlarini hisobga oluvchi aniq usuldan foydalanib, keng doiradagi ko‘rsatkichlar asosida hisoblanadi.

Operatsion (tezkor) rejalar bir oy, smena yoki bir kun uchun ishlab chiqiladi va joriy rejalashtirishning oxirgi bosqichi hisoblanadi. Rejalashtirish bo‘limi tomonidan ishlab chiqilgan oylik rejalar korxonaning barcha ishlab chiqarish bo‘linmalariga — tsexlar yoki bo‘limlarga — yetkaziladi. Ushbu rejalar bo‘yicha ko‘rsatkichlar tarkibi muayyan bo‘lim bajaradigan vazifalar mazmuniga bog‘liq bo‘ladi.

4.2-jadval.

Transport korxonasi bo‘linmalarining operatsion rejalar tarkibi[197]

Bo‘linma turi	Operatsion reja ko‘rsatkichlari	Eslatma
Ekspluatatsiya bo‘limi (tashish xizmatlari)	Harakatlanuvchi tarkibni ishlatish dasturi; transport hajmi; operatsion ko‘rsatkichlar; haydovchilar soni va ish haqi jamg‘armasi; transport xarajatlari smetasi	Har bir haydovchiga yo‘l varaqa; tashish turi bo‘yicha tariflar hisobi
Texnik xizmat va ta’mirlash bo‘limi	Harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash bo‘yicha ishlab chiqarish dasturi; ta’sirlar soni va murakkabligi; ishchilar soni; ish turi bo‘yicha xarajatlar smetasi	Har bir ta’mirlash ishchisiga yumushlar ro‘yxati bilan ish buyrug‘i
Moliya va iqtisodiyot bo‘limi	Daromad va xarajatlar rejasi; soliq to‘lovlari; kassa rejasi; aylanma mablag‘lar normativlari	Ichki firma hisobida foyda markazlari sifatida mustaqil operatsion reja tuziladi
Kadrlar bo‘limi	Ish o‘rinlari bo‘yicha reja; malaka oshirish; ish haqini rejalashtirish	Mehnat unumdorligi va ish haqi jamg‘armasi bilan muvofiqlashtirish zarur

Jadvalda keltirilgan bo‘linmalar kesimidagi operatsion reja tarkibi shuni ko‘rsatadiki, transport korxonasida rejalashtirish tarmoqli xarakter kasb etadi — har bir funksional bo‘linma o‘zining maxsus vazifasi bo‘yicha ko‘rsatkichlar to‘plamini ishlab chiqadi. Smena-kunlik rejalar, operatsion rejalashtirishning amaliy turi sifatida, haydovchilar va ta’mirlash ishchilari uchun aniq topshiriqlarni o‘zida mujassam etadi: har

[197] *Manba: tarmoq amaliyoti va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

bir haydovchining vazifasi yo‘l varaqa shaklida, har bir ta’mirlash ishchisining topshiriqlari esa ish buyrug‘i shaklida rasmiylashtiriladi.

Shunday qilib, operatsion rejalashtirish korxonaning iqtisodiy faoliyatini rejalashtirishning yakunlovchi bosqichi hisoblanadi va uning asosiy vazifasi — joriy rejalashtirishning strategik maqsadlardan keltirib chiqarilgan ko‘rsatkichlarini korxona va uning tarkibiy bo‘linmalarining ritmik ishlashi uchun aniq kunlik topshiriqlarga aylantirish va amalga oshirishni ta’minlashdir. O‘zbekiston Respublikasi taraqqiyot strategiyasi talablariga muvofiq, transport sohasida rejalashtirishni zamonaviy texnologiyalar, raqamli boshqaruv tizimlari va ilmiy normativlar asosida takomillashtirish davrimizning ustuvor vazifalaridan biri bo‘lib qolmoqda.[198]

4.2. Strategik rejalashtirish va uning inqiroz holatlarini bartaraf etishdagi roli.

Har bir transport korxonasi uchun istiqbolli rejalashtirish zarurati, avvalo, transport xizmatlari bozorida raqobatbardosh ustunliklarni yaratish va ularni mustahkamlash istagi bilan belgilanadi. Avtomobil transporti, ayniqsa yuk tashish segmentida raqobat juda kuchli: yirik va o‘rta korxonalar bilan bellashuvga qodir ko‘plab kichik xo‘jalik sub’ektlari va yakka tartibdagi tadbirkorlar faoliyat ko‘rsatmoqda. Transport xizmatlarining ayrim segmentlarida kichik operatorlar ustun mavqega ega bo‘lib, ular katta hajmli kompaniyalar ilgari monopol nazorat qilgan mayda partiyali yuk tashishni to‘liq o‘z qo‘llariga olgan.

Ikki yil va undan ortiq muddatni qamrab oluvchi uzoq muddatli reja ishlab chiqishning o‘ziga xos xususiyati shundaki, bu jarayonda korxona rivojlanish strategiyasini shakllantirishga alohida e’tibor qaratiladi — bu istiqbolli rejalashtirishning asosiy maqsadi hisoblanadi. Istiqbolli rejalashtirish orqali rivojlanish strategiyasi aniqlanishi sababli u ko‘pincha strategik deb ataladi. Bu maqsadlar va ularga erishish yo‘llarini tanlash jarayoni bo‘lgan boshqaruv funksiyalaridan biridir.

Korxona missiyasi, maqsadlari va strategiyasi: uchta daraja

Korxonaning asosiy umumiy maqsadi, ya’ni uning mavjudligining aniq sababi missiya sifatida ta’riflanadi. Missiya korxona maqomini batafsil bayon qilib, turli tashkiliy darajalarda maqsad va strategiyalarni aniqlash uchun yo‘nalish beradi. Maqsadlar esa missiyani amalga oshirish yo‘lida konkret ko‘rsatkichlar sifatida ishlab chiqiladi.

[198] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 28 yanvardagi PF-60-son Farmoni 'O'zbekiston Respublikasini 2022–2026 yillarda rivojlantirishning yangi taraqqiyot strategiyasi to'g'risida'. Toshkent, 2022

Ishlab chiqarishning umumiy maqsadlari korxonaning umumiy missiyasi va yuqori rahbariyat yo‘naltirilgan muayyan qadriyatlar asosida shakllantiriladi. Maqsadlar bir qator xususiyatlarga ega bo‘lishi lozim: aniqlik — o‘lchovli ko‘rsatkichlar bilan ifodalanishi; erishish mumkinligi — real resurslarga mos kelishi; vaqtga bog‘liqligi — bajarish muddati belgilangan bo‘lishi. [8] Ushbu to‘rtta mezon maqsadlarni qayta-qayta qayta ko‘rib chiqishni va ularning amaliy natijasi bo‘lishini ta’minlaydi.

Korxonaning rivoji kontseptsiyasini aks ettiruvchi umumiy maqsadlari uzoq muddatli istiqbolga mo‘ljallangan bo‘lib, ustuvorlik tamoyiliga ko‘ra uch yo‘nalishda tizimlashtirish mumkin. Birinchi yo‘nalish — mavjud faoliyat turlarida maksimal rentabellikni ta’minlash bo‘lib, u savdo hajmi, daromad darajasi, yillik o‘sish sur’ati, bozor ulushi, kapital tuzilishi va mahsulot sifati kabi miqdoriy ko‘rsatkichlar orqali ifodalanadi. Ikkinchi yo‘nalish — yangi turdagi xizmatlarni rivojlantirish, investitsiya va kadrlar siyosati, ijtimoiy masalalarni hal etish kabi sohalarda firma pozitsiyasini barqarorlashtirish orqali global raqobatbardoshlikni ta’minlashdir. Uchinchi yo‘nalish — xizmatlarni diversifikatsiya qilish, vertikal integratsiya, qo‘shilish va birlashishlar, axborot tizimlarini rivojlantirish kabi faoliyatning yangi yo‘nalishlarini ishlab chiqishdan iborat.

Korxona strategiyasi deganda, uning uzoq muddatli maqsadlariga erishishga qaratilgan rivojlanishning umumiy istiqbolli yo‘nalishi tushuniladi; shu doirada korxona faoliyatida barcha boshqaruv qarorlari qabul qilinadi. [2] Strategiya missiyani amalga oshirish, maqsadga erishish, faoliyatning shakllari va uslublarini, harakat yo‘nalishi va xarakterini, maqsadga erishish yo‘lini hamda korxona faoliyatining tanlangan sohalari o‘rtasida resurslarni taqsimlash tartibini shakllantirish uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Korporativ strategiyaga ega bo‘lish transport kompaniyalariga joriy faoliyatda maqsadli qarorlar qabul qilish imkonini beradi.

Transport korxonasi faoliyat strategiyasini ishlab chiqishda muhit tahlili

Transport korxonasining faoliyat strategiyasini ishlab chiqish uchun faoliyat yuritayotgan muhitni chuqur va ko‘p tomonlama tahlil qilish zarur. [5] Ushbu tahlil xo‘jalik yurituvchi sub’ektning faoliyatiga ta’sir ko‘rsatadigan tashqi omillarni o‘rganishni o‘z ichiga oladi: mamlakat iqtisodiyotining holati, iqtisodiy faoliyatni tartibga soluvchi qonunchilik bazasi, soliqqa tortish tizimi va uning transport kompaniyasining moliyaviy ahvoliga ta’siri, mehnat bozori, xaridorlar, yetkazib

beruvchilar, raqobatchilar. Ichki muhit tahlili korxonaning ishlab chiqarish va tashkiliy salohiyatini, texnik-texnologik qo‘llab-quvvatlashni, kadrlar holatini va moliyaviy ahvolni qamrab oladi.

Transport korxonasi ishlayotgan murakkab va ba’zan oldindan aytib bo‘lmaydigan tashqi muhitning iqtisodiy tahlili inqirozni bartaraf etish va rivojlanish strategiyasini ishlab chiqish uchun oqilona qarorlar qabul qilish uchun zarur bo‘lgan ma’lumotlarni olish imkonini beradi. [7] Masalan, tahlil jarayonida yaqin kelajakda transport xizmatlariga bo‘lgan talab oshishi aniqlansa, korxona transport hajmini kengaytirishni rejalashtirishi mumkin — buning uchun qo‘shimcha transport vositalari sotib olish, lizing yoki boshqa kompaniyalar bilan qo‘shilish yo‘llari ko‘rib chiqiladi. Ortiqcha quvvat mavjud bo‘lgan holatda esa ularni vaqtincha konservatsiya qilish yoki ortiqcha harakatlanuvchi tarkibni sotish chorasi ko‘rilishi mumkin.

Korporativ strategiyalar va funksional strategiyalar tizimi

Har qanday strategik rivojlanish rejasining asosi asosiy (korporativ) strategiya bo‘lib, uni ishlab chiqish korxonaning yuqori boshqaruvi vakolatidir. [1] Korporativ strategiya korxona strategiyalarining birinchi darajasini tashkil etib, korxonaning uzoq muddatli maqsadlarini, umuman rivojlanish yo‘nalishini, resurslar va investitsiyalarni taqsimlashni, barcha strategik yo‘nalishlarni va tarkibiy o‘zgarishlarni belgilaydi. Vaziyatga qarab har bir transport korxonasi to‘rtta asosiy strategiyadan birini yoki ularning kombinatsiyasini tanlashi mumkin.

Quyidagi jadvalda keltirilgan to‘rtta korporativ strategiya turining har biri o‘zining qo‘llanilish sharoiti va amaliy yo‘nalishlariga ega. O‘sish strategiyasi istiqbolli va barqaror sharoitlarda qo‘llanilsa, qisqartirish strategiyasi inqiroz holatlarida kompaniyani halokatdan saqlab qolish uchun zaruriy chora hisoblanadi.

Qisqartirish strategiyasining uchta asosiy ko‘rinishi mavjud. Birinchisi — biznesni tugatish strategiyasi — bankrotlik xavfi ostidagi korxonani tugatib, uning aktivlarini sotishni ko‘zda tutadi. Ikkinchisi — kamaytirish va qayta yo‘naltirish strategiyasi — korxona samarasiz ishlayotgan, ammo kritik nuqtaga yetib bormagan holatlarda: foydasiz ishlab chiqarishlarni qayta tuzish, mehnat xarajatlarini kamaytirish va ortiqcha resurslarni sotishdan daromad olish yo‘li bilan amalga oshiriladi. Uchinchisi — ortiqcha qismni kesish strategiyasi — ayrim faoliyat sohalarini qisqartirish, birliklarni yopish yoki sotish orqali xarajatlarni kamaytirishga yo‘naltirilgan tadbirlar majmuasidan iborat.[8]

4.3-jadval.

Transport korxonalari uchun korporativ strategiyalarning tasnifi[199]

Strategiya turi	Qo‘llanilish sharoiti	Asosiy yo‘nalishlari
O‘sish strategiyasi	Ichki resurslar yetarli; bozorda talab o‘smoqda; raqobat imkoniyatlari mavjud	Xizmatlar hajmini oshirish; aggressiv marketing; bozor chegaralarini kengaytirish; xizmat sifatini takomillashtirish
Barqarorlashtirish strategiyasi	O‘sish maqsad emas; bozor nisbatan barqaror; resurslar cheklangan	Mavjud faoliyat hajmini saqlash; tashqi muhit o‘zgarishlariga moslashish; samaradorlikni oshirish
Qisqartirish strategiyasi	Iqtisodiy inqiroz; kompaniya ishlashi yomonlashgan; bankrotlik xavfi mavjud	Biznesni tugatish; kamaytirib qayta yo‘naltirish; ortiqcha qismni kesish; aktivlarni sotish
Kombinatsiya strategiyasi	Turli bo‘limlar har xil holatda; yirik diversifikatsiyalashgan korxona	Ba’zi faoliyatni qisqartirish va boshqalarini o‘stirish; har bir bo‘linmaga mos strategiya qo‘llash

Funksional strategiyalar va ularning tizimli roli

Asosiy korporativ strategiya bilan bir qatorda korxonaning alohida funksional sohalari va bo‘linmalari uchun tadbirlar va dasturlar komplekslarini o‘z ichiga olgan funksional strategiyalar ishlab chiqilishi mumkin. [6] Ular korporativ strategiyaga asoslangan holda korxonaning asosiy funksional bo‘limlari va xizmatlari tomonidan yaratiladi.

Innovatsion strategiya transport korxonasining innovatsiya, logistika kabi yangi xizmatlarni taqdim etishga tayanib, texnologik yangilanish orqali raqobatbardoshlikni ta’minlashini ko‘zda tutadi. Ishlab chiqarish strategiyasi zarur quvvatlar, harakatlanuvchi tarkibni yangilash, xarajatlarni nazorat qilish va mehnat samaradorligi bo‘yicha qarorlarni o‘z ichiga oladi.

Marketing strategiyasi narxlash siyosatini, ko‘rsatilayotgan xizmatlar hajmini oshirishni, yangi bozorlarga chiqishni va mijozlar bazasini kengaytirishni belgilaydi. Moliyaviy strategiya prognoz va rejalashtirilgan moliyaviy ko‘rsatkichlarni, sotiladigan hajmni, investitsiya loyihalarini baholashni, zarur moliyaviy resurslarni taqsimlash va nazorat qilishni qamrab oladi.

[199] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

Kadrlarni boshqarish strategiyasi ish bilan bog‘liq barcha jarayonlarni — kadrlar almashinuvi, ishga olish, tayyorlash va qayta tayyorlash, rag‘batlantirish va mehnatni moddiy undirish tizimlarini, ishchilar soni va ish haqini — o‘z ichiga oladi. Amalda strategik rejalashtirishning rolini yetarlicha baholamaslik ko‘pincha transport korxonasi inqirozining asosiy sabablaridan biri hisoblanadi. Puxta ishlab chiqilgan funksional strategiyalarsiz korporativ strategiya o‘z maqsadiga erisha olmaydi.

Inqiroz holatlari va inqirozga qarshi boshqaruvning mohiyati

Hozirgi vaqtda tijorat asosida faoliyat ko‘rsatayotgan transport korxonalarining salmoqli qismi og‘ir moliyaviy ahvolda. [10] Ular zararsizlik chegarasida ish olib borib, to‘lovsizlik inqirozi, investitsiyalarning qisqarishi va raqobatbardoshlikning pasayishi bilan tavsiflanadi. Korxonalar ko‘p muammolarga duch keladi va eng noqulay iqtisodiy sharoitlarda faoliyat ko‘rsatadi — bu esa ko‘p hollarda bankrotlikka olib keladi. Bunday sharoitda maxsus boshqaruv yondashuvlarini qo‘llash zaruriyati yuzaga keladi.

Korxonaning inqirozli holati, avvalo, joriy moliyaviy-xo‘jalik faoliyatini saqlab qolish va barcha darajadagi byudjetlar, byudjetdan tashqari fondlar va biznes hamkorlar oldidagi majburiyatlarini bajarish uchun zarur bo‘lgan mablag‘lar taqchilligini anglatadi. [10] Inqirozning tashqi ko‘rinishi — korxonaning kreditorlar oldidagi majburiyatlarini bajarish uchun zarur miqdordagi aylanma mablag‘larni safarbar eta olmasligi. Ichki ko‘rinishi esa kompaniyaning moliyaviy-xo‘jalik faoliyatini kerakli pul mablag‘lari bilan qo‘llab-quvvatlash imkoni bo‘lmagani tufayli resurslarni aylanma mablag‘larda tegishli darajada ushlab turish qiyinchiligidir.

Strategik rejalashtirish firma ichki boshqaruvining tarkibiy qismi sifatida tashqi omillar ta’siriga qarshi turishda muhim himoya vazifasini bajaradi. Strategik rejalashtirishning darajasi va sifati qanchalik yuqori bo‘lsa, inqirozli vaziyatlar xavfi shunchalik past bo‘ladi. Bundan tashqari, u inqirozga qarshi boshqaruv va korxonani inqiroz holatidan tiklashning zaruriy elementi hisoblanadi.

Inqirozga qarshi tartiblarning butun majmuini amalga oshirish faqat ishlab chiqarishning keskin pasayishi sharoitida boshlanadi — odatda, korxonaning zararsizligi va nochorligi bilan tavsiflanadi. Biroq bankrotlik tartiblaridan tashqarida bo‘lgan va inqiroz holatlarining oqibatlarini bartaraf etishga mo‘ljallangan inqirozni boshqarish kompaniyaning hayot siklining barcha bosqichlarida qo‘llaniladi.

Inqirozga qarshi boshqaruv — bu inqirozga qarshi belgilarni ko‘rsatayotgan yoki inqiroz holatida bo‘lgan korxonaga tashqi va ichki ta’sir ko‘rsatish vositalari majmuasidir. Ushbu boshqaruv yondashuvi korxonani to‘liq tugatishga qaratilmagan; uning bosh maqsadi moliyaviy barqarorlikni tiklash va normal faoliyat uchun zarur shart-sharoitlar yaratishdir.

O‘zbekiston qonunchiligi doirasida bankrotlikning oldini olish choralari

O‘zbekiston Respublikasining 1994 yil 5 maydagi ‘Bankrotlik to‘g‘risida’gi Qonuniga muvofiq, bankrotlikning oldini olish maqsadida bir qator chora-tadbirlar belgilangan.[12] Birinchidan, tashkilotning moliyaviy tiklanishi — unga moliyaviy yordam ko‘rsatish, aktivlar va majburiyatlar strukturasini optimallashtirish, tashkiliy tuzilmani isloh qilish. Ikkinchidan, qo‘shilish yoki birlashish shaklida qayta tashkil etish — bu yangi kapital jalb qilishning va boshqaruv salohiyatini kuchaytirishning samarali yo‘li. Uchinchidan, haqiqiy moliyaviy holatni baholash va kelajakda ishlash istiqbollarini aniqlash uchun vazifalari bo‘lgan vaqtinchalik ma’muriyatni tayinlash.

Bankrotlikning oldini olishga qaratilgan barcha boshqaruv qarorlarining asosiy farqi shundaki, ular qarzdor korxonalar faoliyatini tugatishni nazarda tutmaydi. Asosiy maqsad transport korxonasining nochorlikdan chiqarilishini ta’minlash va uning normal ishlashi uchun zarur shart-sharoitlar yaratishdan iborat. Ushbu yondashuvning afzalligi shundaki, u resurslarni yo‘q qilishdan ko‘ra korxonaning potentsial qiymatini saqlab qolish va rivojlantirishga yo‘naltirilgan.

Restrukturizatsiya: inqirozni bartaraf etishning tizimli yo‘li

Korxona oldida turgan muammolarni hal qilish yoki ularning yuzaga kelish imkoniyatini yo‘q qilishning eng samarali usuli — puxta ishlab chiqilgan strategiya asosida amalga oshiriladigan restrukturizatsiyadir. Restrukturizatsiya umumiy kompaniyalar faoliyatini ta’minlovchi barcha tuzilmalarda murakkab va o‘zaro bog‘liq o‘zgarishlarni ko‘zda tutuvchi, zararkeltiruvchi korxonalarning sog‘lig‘ini yaxshilashning eng oqilona yo‘li sifatida qaralishi mumkin.

Qayta qurish korxonani modernizatsiya qilish va rekonstruktsiya qilish, texnologiyani yangilash va ishlab chiqarishni tashkil etishni isloh etish, xizmat sifatini yaxshilash uchun boshqaruvni qayta tashkil etish va mahsulot portfelini diversifikatsiya qilish kabi o‘zaro bog‘liq tizim o‘zgarishlariga asoslangan bo‘lishi kerak. Shu bilan bir qatorda qayta qurish axborot tizimlaridagi yangiliklari, vakolatlarni delegatsiya qilish,

huquq va majburiyatlarni taqsimlash, xodimlarning kasbiy va malaka tarkibidagi o‘zgarishlarni va moliyaviy faoliyatni — pul oqimlarini tartibga solish, aktivlar va majburiyatlarni shakllantirish — o‘z ichiga oladi.

Restrukturizatsiyaga bunday yondashuv korxonaning ishlab chiqarish tarkibini, texnik va texnologik bazasini o‘zgartirish hamda uning marketing va moliyaviy-xo‘jalik faoliyatini boshqarishni takomillashtirish orqali erishiladigan moliyaviy faoliyatini yaxshilaydi. Shunday qilib, qayta qurish — zararkeltiruvchi korxonani inqiroz holatidan chiqarish, uning transport xizmatlari bozorida mavjud raqobat sharoitida saqlanib qolishining zaruriy shartidir.

Restrukturizatsiyaning muvaffaqiyati asosan korxonalar faoliyatini o‘zgartirish usullarining to‘g‘ri tanlanishiga bog‘liq. Avvalo, transport korxonasi o‘z mahsulotlari bilan chiqadigan bozor segmentlarini va uning resurs imkoniyatlarini aniqlab, mavjud ishlab chiqarish omillaridan samarali foydalanishni ta’minlashi zarur. Shu munosabat bilan zamonaviy axborot texnologiyalaridan foydalanishga asoslangan va korxonalarning tashkiliy tuzilma elementlari o‘rtasida ishonchli aloqa ta’minlaydigan axborot tizimlarining roli tobora ortib bormoqda. Bugungi kunda boshqaruv qaror qabul qiluvchilar uchun dolzarb, sifatli axborot qimmatli resursga aylanmoqda.

Restrukturizatsiya usullaridan biri — foydalanilmagan asosiy ishlab chiqarish aktivlariga egalik huquqini o‘tkazishdir. Bankrotlik faqat uni amalga oshirish jarayonida mol-mulk samarasiz mulkdorlardan samarali mulkdorlarga o‘tgan taqdirda maqsadga muvofiq bo‘ladi. Transport korxonasining inqirozdan muvaffaqiyatli chiqishi — bu bir tomondan puxta ishlab chiqilgan strategik reja, ikkinchi tomondan zarur moliyaviy resurslarni jalb etish va tashkiliy o‘zgarishlarni izchil amalga oshirishning uyg‘un birlashmasi natijasidir.

Shunday qilib, strategik rejalashtirish transport korxonasi faoliyatida ikki tomonlama rol o‘ynaydi: bir tomondan, inqirozli holatlarning yuzaga kelishini oldini olish va ularni oldindan sezish vositasi; ikkinchi tomondan, inqiroz boshlangandan keyin uni bartaraf etishning metodologik asosi. [4] Strategik reja ishlab chiqish, korporativ va funksional strategiyalarni uyg‘unlashtirish va restrukturizatsiya choralarini izchil amalga oshirish — transport korxonasini raqobatbardosh va moliyaviy jihatdan barqaror ushlab turishning asosiy shartlaridir.

4.3. Biznes reja va uning mazmuni

Bozor iqtisodiyoti sharoitida biznes reja transport korxonalarining ishlab chiqarish, iqtisodiy va moliyaviy faoliyatini rejalashtirish va ularga rahbarlik qilishning asosiy vositasiga aylanib bormoqda[200]. Uning pirovard maqsadi kapital o‘sishini ta’minlash va korxonaning raqobatbardoshligini doimiy ravishda oshirishdir. Bozor muhitida biznes reja faqat ichki hujjat bo‘lib qolmay — investorlar, kredit muassasalari va soliq organlari uchun ham korxonaning moliyaviy holati va rivojlanish istiqbollarini aks ettiruvchi rasmiy hujjatga aylanadi.

Iqtisodiy amaliyotda biznes reja loyiha qarorlarini iqtisodiy asoslashning fundamental metodologik vositasi hisoblanadi: yangi biznesni tashkil etish, mavjud korxonani rekonstruktsiya qilish, kengaytirish yoki modernizatsiya qilish uchun zarur qarorlarni asoslash maqsadida qo‘llaniladi[201]. 000000Transport korxonasining joriy ishi ham maqsadlarni, ularga erishish yo‘llarini hamda zarur moddiy, mehnat va moliyaviy resurslarni aniq asoslab berishni talab etadi — biznes reja aynan shu vazifani bajaradi.

Mavjud korxonaning biznes rejasi ishlab chiqilishi, avvalo, korxonaning ishlab chiqarish va moliyaviy imkoniyatlari oldiga qo‘yilgan vazifalarga muvofiq kelishini ta’minlash zaruratidan kelib chiqadi.[202] Bundan tashqari, reja nafaqat kompaniya rahbariyati, balki uning moliyaviy holati va rivojlanish istiqbollarini ko‘rishi lozim bo‘lgan investorlar, soliq organlari vakillari uchun ham muhim axborot manbai bo‘lib xizmat qiladi. Transport korxonasining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish rejasini ishlab chiqish uchun dastlabki axborot sifatida ko‘rib chiqilayotgan yil uchun strategik reja, tashish shartnomalari va mumkin bo‘lgan yuk aylanmasi, hisobot davridagi faoliyat tahlili hamda mavjud normativ hujjatlar xizmat qiladi.

Reja tuzishning umumiy boshqaruvini transport korxonasi rahbari (direktori) amalga oshiradi, uslubiy rahbarlik va ishlarni muvofiqlashtirish esa bosh iqtisodchi zimmasiga yuklatiladi.[2037] Korxonaning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish rejasining turli bo‘limlarini ishlab chiqishda tegishli funksional bo‘limlar va xizmatlar faol ishtirok etishi shart. Ishlab chiqilgan rejaning ko‘rsatkichlari va vazifalari to‘liq

[200] Ansoff H.I. Corporate Strategy. New York: McGraw-Hill, 1965. P. 103.
[201] Mintzberg H., Quinn J.B., Ghoshal S. The Strategy Process. 4th ed. London: Prentice Hall, 1998. P. 23.
[202] Porter M.E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. New York: Free Press, 1980. P. 34
[203] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 121-bet.

va batafsillashtirilib, ijrochilarga yetkazilishi lozim — bu rejani hayotga tatbiq etishning zaruriy shartidir.

Transport korxonasi biznes rejasining tuzilishi va bo‘limlar tavsifi

Transport korxonasining biznes rejasi sakkiz asosiy bo‘limdan iborat bo‘lib, ularning har biri korxona faoliyatining muayyan jihatini yoritadi. …..Ushbu tuzilish xalqaro amaliyotda qabul qilingan standartlarga mos keladi va potentsial investorlar hamda sheriklar uchun korxona haqida to‘liq ma’lumot beradi.

4.4-jadval.

Transport korxonasi biznes rejasining tarkibiy bo‘limlari[204]

№	Bo‘lim nomi	Asosiy mazmuni
1	**Sarlavha sahifasi**	Korxona nomi, manzil va aloqa ma’lumotlari; xizmatlar ro‘yxati; ustav fondi; moliyalashtirish zarurati; kutilayotgan natijalar
2	**Korxona va uning biznesi**	Umumiy tavsif; joylashuv; ishlab chiqarish bazasi; transport vositalari parki; texnologik ta’minot; moliyaviy holat va litsenziyalar
3	**Xizmatlar bozori va raqobatchilar**	Asosiy mijozlar tavsifi; raqobatchilarning kuchli va zaif tomonlari; bozor segmentlari tahlili
4	**Marketing strategiyasi**	Bozor segmentlarini aniqlash; yangi xizmatlarni joriy etish; reklama; narx siyosati; nazorat tizimi
5	**Ishlab chiqarish rejasi**	Tashish dasturi; transport vositalariga bo‘lgan ehtiyoj; harakatlanuvchi tarkibni saqlash va ta’mirlash dasturi
6	**Tashkiliy reja**	Boshqaruv tuzilmasi; kadrlar siyosati; xodimlar guruhlari bo‘yicha mehnat va ish haqi ko‘rsatkichlari
7	**Xatarlarni baholash va sug‘urta**	Asosiy tavakkalchilik turlari; ularni kamaytirish choralari; sug‘urta turlari va shartlari
8	**Moliyaviy reja**	Sotish prognozi; pul oqimlari; daromad-xarajatlar hisobi; aktivlar va majburiyatlar balansi; moliyalashtirish manbalari

Keltirilgan jadvaldan ko‘rinishicha, biznes rejaning har bir bo‘limi o‘ziga xos ma’lumotlar majmuasini o‘z ichiga oladi va ular birgalikda korxonaning to‘liq iqtisodiy portretini shakllantiradi. Har bir bo‘limni ishlab chiqishda tegishli funksional mutaxassislarning ishtiroki talab

[204] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

etiladi, chunki rejaning aniqligi va ishonchiyligi uning muvaffaqiyatli amalga oshirilishini bevosita belgilaydi.

Sarlavha sahifasi va ‘Korxona va uning biznesi’ bo‘limi

Sarlavha sahifasida tashuvchining to‘liq va qisqartirilgan nomi, rahbari ismi-sharifi va korxona manzili, telefon va faks raqamlari, taqdim etilayotgan xizmatlarning ro‘yxati va qisqacha tavsifi ko‘rsatiladi. Bundan tashqari, ustav fondi hajmi, rejalashtirilgan davr, o‘z ta’mirlash bazasining mavjudligi, qo‘shimcha moliyalashtirish zarurati va manbalari, loyihani amalga oshirishning kutilayotgan natijalari — transport hajmi, daromad, narx, foyda va boshqa ko‘rsatkichlar — aniq ko‘rsatilishi lozim.

Korxona va uning biznesi’ bo‘limi korxonaning umumiy tavsifini o‘z ichiga oladi: joylashuv va ishlab chiqarish bazasi bilan ta’minlanganlik; ishlab chiqarish maydonchalar, omborxonalar, yer maydonlari, harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash uchun uskunalar mavjudligi; transport vositalari parkining tarkibi — avtobus, yuk, dampfer, traktor, treyler, yarim tirkamalar va boshqa avtomobillar; texnologik hujjatlar va me’yoriy materiallar bilan ta’minlanganlik. Bundan tashqari, ushbu bo‘limda kompaniya tomonidan ko‘rsatilayotgan barcha xizmat turlari, haydovchilar soni, yo‘l tarmog‘ining holati, moliyaviy ahvol, joriy hisob raqamlari, ustav kapitali va litsenziyalar mavjudligi tahlil qilinadi.

Xizmatlar bozori va raqobatchilar tahlili

Biznes reja tuzishda transport xizmatlarini bozorini o‘rganish hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi. ‘Xizmatlar bozori va raqobatchilar’ bo‘limida xizmatlarning asosiy mijozlari — nomi, sanoat tarmog‘iga mansubligi, xizmat turi va hajmi — batafsil tavsiflanadi. Raqobatchilar tavsifiga alohida e’tibor qaratiladi: yakka tartibdagi tadbirkorlar ham, boshqa transport korxonalari ham raqobat muhitining tarkibini ifodalaydi. Raqobatchilarning kuchli va zaif tomonlarini to‘g‘ri baholash biznes rejani raqobat harakatlariga moslashtirishning profilaktika choralarini ko‘rish imkonini beradi.

Marketing strategiyasi: maqsadlari va tuzilishi

Marketing strategiyasi transport korxonasining strategik rivojlanish rejasiga mos kelishi va marketing sohasidagi vazifalarni hal qilishga imkon beruvchi oqilona tashkiliy tizim bo‘lishi kerak. Mohiyatan, bu korxonaning ikki yo‘nalishga qaratilgan harakat rejasidan iborat: birinchisi — tashuvchi o‘z sa’y-harakatlarini e’tiborga oladigan bozor segmentlarini aniqlash; ikkinchisi — yangi yoki takomillashtirilgan

xizmatlarni joriy etish, transport jarayonini tashkil etishni takomillashtirish, reklama faoliyatini yaxshilash va moslashuvchan narx siyosati asosida bozorni egallash.

Marketing strategiyasi joriy marketing holatini baholashdan boshlanadi: bozor segmentlari va tashuvchi kompaniyalar pozitsiyasi tavsiflanadi; asosiy transport xizmatlarini modellashtirish ko‘rib chiqiladi va potentsial iste’molchilar ehtiyojlari belgilanadi. Strategiya transport cheklash istiqbollarini belgilaydigan ob’ektiv vaziyatlar ro‘yxatini ham o‘z ichiga oladi. Marketing strategiyasining bajarilishini ta’minlash uchun aniq harakat dasturlari tuziladi: nima qilinadi, qachon amalga oshiriladi, kim bajaradi va qancha turadi — bu to‘rtta savol har bir marketing tadbirining asosini tashkil etadi. Strategiya belgilangan dasturlarning bajarilishini nazorat qilish tartibini belgilovchi ishonchli monitoring tizimini ishlab chiqish bilan yakunlanadi.

Ishlab chiqarish rejasi: tashish dasturi va transport vositalariga bo‘lgan ehtiyoj

‘Ishlab chiqarish rejasi’ bo‘limida korxonaning yuk tashish dasturi, avtotransport vositalariga bo‘lgan ehtiyoj va harakatlanuvchi tarkibni texnik jihatdan yaxshi holatda saqlash dasturi kabi asosiy masalalar hal etiladi. Transport korxonasining ishlab chiqarish dasturi yuk jo‘natuvchilar va qabul qiluvchilarning arizalari asosida, transport xizmatlariga bo‘lgan talab shakllantirilgan holda tuziladi.

Tashish bo‘yicha ishlab chiqarish dasturini hisoblash usuli korxonada mavjud bo‘lgan avtotransport vositalarini yuk va mijoz turlari bo‘yicha taqsimlashni nazarda tutadi. [6] Bunda mijozlarga bo‘lgan ehtiyoj avtomobil parki harakatlanuvchi tarkibidan oqilona foydalanish orqali to‘liq qondirilishi kerak. Tashish imkoniyatlaridan talab oshib ketgan taqdirda, qo‘shimcha transport vositalarini sotib olish bo‘yicha chora ko‘rish tavsiya etiladi — yangi yoki ishlatilgan avtomobillarni xarid qilish, lizingga olish yoki oddiy ijaraga olish yo‘llari ko‘rib chiqiladi. Avtomobil parkini kengaytirish usulini tanlash transport xizmatlariga bo‘lgan talab o‘sishiga, uning prognozli xarakteri va korxonaning moliyaviy imkoniyatlariga qarab belgilanadi.

Aksincha, transport xizmatlariga bo‘lgan talab keskin pasaygan holatlarda ortiqcha quvvat yuzaga kelishi mumkin. Bunday vaziyatlarda shaxsiy avtomobillarni sotish va ijaraga berish, ishlab chiqarishni diversifikatsiya qilish va boshqa chora-tadbirlar ko‘rilishi lozim. Shahar va shahar atrofi transportida katta ijtimoiy ahamiyatga ega bo‘lgan tovarlarni tashish — non, sut, bolalar va tibbiyot muassasalari ehtiyojlari

uchun tashish — alohida e’tibor talab etadi. Bu toifalar uchun past tariflar o‘rnatish maqsadga muvofiq, lekin bunda mahalliy hokimiyat organlari bilan shartnoma asosida byudjet kompensatsiyalari orqali rentabellikni ta’minlash mexanizmi yaratilishi zarur.

Tashkiliy reja va kadrlar bo‘limi

Tashkiliy reja bo‘limining asosiy tarkibiga boshqaruvning tashkiliy tuzilmasi (sxema, nizom va ko‘rsatmalar, bo‘limlar o‘rtasidagi munosabatlar), tadbirkorlarning xususiyatlari, boshqaruv guruhining tavsifi, xodimlar bilan ishlash va bo‘limning moddiy-texnik ta’minotiga doir ma’lumotlar kiradi. Ushbu bo‘limda besh xodim guruhining har biri — haydovchilar; harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash va texnik xizmat ko‘rsatish xodimlari hamda yordamchi ishchilar; muhandis va texniklar; ma’muriy xodimlar; boshqa hodimlar — uchun mehnat va ish haqi ko‘rsatkichlarini hisoblashga alohida e’tibor qaratiladi.

Moliyaviy reja: tarkibi va asosiy hisob-kitoblar

Moliyaviy reja biznes rejaning yakunlovchi va eng muhim bo‘limi hisoblanadi — u kompaniyaning ishlab chiqarish faoliyatini umumiy iqtisodiy baholashni, belgilangan muddat uchun daromadlar va transport xarajatlarini taqqoslashni o‘z ichiga oladi. Moliyaviy reja biznes rejaning barcha oldingi bo‘limlari natijalarini jamlaydi va yo‘l-transport faoliyati loyihasining moliyaviy natijalarini umumlashtiradi. Moliyaviy jihatdan, xususan, sotish prognozi, pul oqimlari va daromadlar prognozi hamda aktivlar va majburiyatlarning konsolidatsiyalashgan hisoboti, korxonaning tanaffus jadvali tuziladi.

Sotish hajmining prognozi transport xizmatlari bozorini rivojlantirish istiqbollari va unda transport korxonasining ishtirokiga asoslanadi. Prognoz kamida birinchi uch yil davomida beriladi: birinchi yil uchun ma’lumotlar har oyda, ikkinchisi — har chorakda, uchinchi va keyingi yillar uchun — yillik miqdorda taqdim etilishi mumkin. Pul harajatlari va tushumlar balansi (pul oqimi to‘g‘risidagi hisobot) zarur mablag‘larning umumiy miqdorini aniqlash imkonini beradi.

Daromad va xarajatlarni hisoblash (foyda va zarar hisoboti) prognozlashtirilgan savdo hajmini va ishlab chiqarish xarajatlarining taxminiy hajmini hisobga olgan holda amalga oshiriladi[205]. Turli yillarda rejalashtirilgan foyda miqdorini aniqlash imkonini beradi. Korxonaning aktivlari va majburiyatlari umumiy balansida aktivlarning haqiqiy qiymati va muayyan turdagi majburiyatlar miqdori hisoblab chiqiladi,

[205] O'zbekiston Respublikasi. 'Bankrotlik to'g'risida'gi Qonun. 1994 yil 5 may, 28-modda. Toshkent, 1994 (tahrir 2021).

buning natijasida korxona o‘z faoliyatini moliyalashtiradi. Moliyaviy rejada amalga oshirilgan hisob-kitoblar natijalari asosida loyiha uchun zarur bo‘lgan moliyaviy resurslarga baho beriladi va potentsial investorlar hamda kreditorlar aniqlanadi.

Daromadlarning umumiy miqdori transport-ekspeditsiya ishlari, yuk ortish va tushirish operatsiyalari va boshqa xizmatlarni bajarishdan tushadigan daromad summasi orqali belgilanadi.[206] Transport xizmatlarini bajarish xarajatlari kompaniyada mavjud bo‘lgan transport vositalarining har bir markasi uchun, ularning rejalangan texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlari va yoqilg‘i sarfi, moylovchi materiallar, ehtiyot qismlar va boshqalar uchun belgilangan standartlar asosida hisoblanadi.

Balans foydasi foyda (+) va zarar summasi sifatida aniqlanadi: transportdan olingan daromad; ekspeditorlik xizmatlarini bajarishdan, yuklash va tushirish operatsiyalarini amalga oshirish va boshqa ishlardan tushgan daromad. Rejadan tashqari daromadlar va zararlar — jarimalar, penya va boshqa sanksiyalar — haqiqiy daromad va zarar bir qismi sifatida qayd etiladi. Moliyaviy rejada moliyalashtirish manbalari belgilanadi: amortizatsiya va daromaddan tashkil topgan o‘z mablag‘lari; bank krediti; uskunalar, transport vositalari va binolarni lizing (uzoq muddatli ijara); ustav fondini ko‘paytirish va qimmatli qog‘ozlarni sotish, aktsiyalarni qo‘shimcha chiqarish.

Biznes reja transport korxonasida ishlab chiqiladigan eng muhim hujjatlardan biri bo‘lib, ichki kompaniyani rejalashtirishning ajralmas qismidir. 0U kompaniyaning rivojlanish istiqbollarini aniqlashga yordam beruvchi samarali boshqaruv vositasi vazifasini bajaradi, mavjud vaziyatni kuzatib borishga va inqiroz holatining oldini olish bo‘yicha tezkor chora-tadbirlarni zudlik bilan qo‘llashga imkon beradi.

Temir yo‘l transportida rejalashtirish tizimi

Temir yo‘l transportida rejalashtirish tizimi kelajakka mo‘ljallangan, yillik va qisqa muddatli (operativ) rejalar majmuasidan iborat bo‘lib, ular bir-birini to‘ldirib, uzluksiz boshqaruv zanjirini hosil qiladi. Har bir daraja o‘zining mazmuni, qamrovi va amaliy yo‘nalishi bilan farqlanadi.

Kelajakka mo‘ljallangan rejalar katta masalalarni yechishga qaratilgan bo‘lib, temir yo‘l transportining ish faoliyatiga va rivojlanishiga doir cheklangan miqdorda ko‘rsatkichlar ishlab chiqiladi. Ushbu rejada yuk va yo‘lovchi tashish miqdori taxminiy belgilanadi, yuk

[206] Porter M.E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. New York: Free Press, 1980. P. 34

va yo‘lovchi tashish oqimining miqdori va yo‘nalishining o‘zgarishi, transportning texnik vositalarini kelajakda rivojlantirish yo‘llari, temir yo‘l transporti ishining samaradorligini oshirish bo‘yicha umumiy vazifalar aniqlanadi.

Bir yilga mo‘ljallangan yillik reja ko‘rsatkichlarini choraklarga bo‘lib uch oy muddatli qilib ishlab chiqiladi.[207] Bu rejalarning muhim xususiyati shundaki, belgilangan ish miqdorini shu ishlarni bajarish uchun kerak bo‘lgan mehnat, moddiy va moliya resurslari bilan to‘liq ta’minlanishi zarur. Joriy rejalar temir yo‘l transporti ishining o‘ziga xos xususiyatini to‘liq ifodalaydi va uning faoliyatidagi asosiy ko‘rsatkichlarni o‘z ichiga oladi.

Qisqa muddatli operativ rejalar uch oylik chorak rejalar oylar bo‘yicha taqsimlangan holda bir oylik, o‘n kunlik, bir kunlik va smenali rejalardan iborat[208]. 0 Chorak rejalarda yil fasllariga ko‘ra tashish ishlarida ro‘y beradigan o‘zgarishlar va bajarilishi kerak bo‘lgan turli ishlar hisobga olinadi. Bir oylik tashish rejasi ko‘plab turli xil yuklarni tashish uchun ishlab chiqiladi va temir yo‘l transportining ekspluatatsiya ishlari bo‘yicha texnik rejasini ishlab chiqish uchun asos qilib olinadi.

Temir yo‘l transporti rejasining tarkibiy qismlari

Temir yo‘l transportining reja tizimi bir-biri bilan chambarchas bog‘liq to‘qqiz asosiy qismdan tashkil topadi, ularning har biri korxona faoliyatining o‘ziga xos jihatini qamrab oladi[209]

Quyidagi jadvalda keltirilgan tarkibiy qismlar temir yo‘l transporti rejalashtirish tizimining kompleks va keng qamrovli ekanligini ko‘rsatadi. Ayniqsa yuk va yo‘lovchi tashish rejasi alohida o‘rin tutadi — u temir yo‘l transportining barcha boshqa rejalarini ishlab chiqish uchun asosiy hisob-kitob bazasi hisoblanadi.

4.5-jadval.

Temir yo‘l transporti rejasining tarkibiy qismlari va ularning mazmuni[210]

№	Reja qismi	Asosiy ko‘rsatkichlari
1	**Ekspluatatsiya ishlari**	Yuk va yo‘lovchi tashish; harakatdagi tarkiblar ish rejasi; yillik xarajatlar; daromad va rentabellik

[207] 0IMF. Corporate Restructuring in Emerging Markets. Washington D.C., 2019. P. 31.
[208] [14] Drucker P.F. The Practice of Management. New York: Harper & Row,
[209] IMF. Corporate Restructuring in Emerging Markets. Washington D.C., 2019. P. 31.
[210] *Manba: 'O'zbekiston temir yo'llari' AJ rejalashtirish metodologiyasi va iqtisodiy adabiyotlar asosida tuzildi*

2	**Sanoat korxonalari ish faoliyati**	Temir yo‘l uchun zarur mahsulotlar ishlab chiqarish hajmi; mehnat unumdorligi; mahsulot tannarxi
3	**Kapital ta’mirlash**	Temir yo‘l izi, lokomotiv, vagon, konteyner va boshqa texnik vositalarni kapital ta’mirlash hajmi (pul va natural ifodalarda)
4	**Kapital qo‘yilma va yangi qurilish**	Qurilish-montaj ishlari hajmi; vagon, lokomotiv va dastgohlar soni va qiymati; ishga tushirish muddatlari
5	**Ilmiy izlanish va yangi texnika**	Muhim ilmiy dasturlar va yangi texnikani joriy qilish vazifalari
6	**Moddiy-texnika ta’minoti**	Yoqilg‘i, elektr energiya, ashyo, qurilish materiallari, dastgohlar, ehtiyot qismlar, maxsus kiyimlar bilan ta’minlash
7	**Mehnat va ish haqi**	Mehnat unumdorligi; xodimlar soni; ish haqi to‘lash fondi miqdori
8	**Yillik sarf-xarajatlar va rentabellik**	Ish haqi fondi, ijtimoiy ajratmalar, moddiy resurslar, amortizatsiya ajratmalari, boshqa xarajatlar
9	**Daromad va xarajatlar balansi**	Barcha tarmoqlarning birlashgan moliyaviy rejasi: daromad, xarajat, foyda, rentabellik, davlat byudjeti bilan munosabatlar

Yuk tashish rejasi, yo‘lovchi tashish rejasi va harakatlanuvchi tarkiblar ish rejasi

Yuk tashish rejasida umumiy tashiladigan (jo‘natiladigan) yuklarning miqdori aniqlanadi, yuklarni o‘rtacha tashish masofasi va yuk oboroti — jami yuklar va alohida yuklar bo‘yicha tarif tonna-km ko‘rsatkichida hisoblab topiladi. Belgilangan tashish hajmi va vagonning statik yuklamasiga asosan o‘rtacha bir sutkada yuklanadigan vagonlar soni va tonna miqdori aniqlanadi.

Yo‘lovchi tashish rejasida yo‘lovchi-kilometrda ifodalangan yo‘lovchi oboroti aniqlanganidan keyin, mo‘ljallangan yo‘lovchilar soni, o‘rtacha tashish masofasi va yo‘lovchi oqimi hisoblanadi. [15] Harakatlanuvchi tarkiblar ish rejasida vagon va lokomotivlarning bosib o‘tgan masofasi (lokomotiv-km, poyezd-km, vagon-km), tonna-km brutto va tashish ishlarini bajarish uchun zarur vagon hamda lokomotivlar soni aniqlanadi; ulardan foydalanish sifat ko‘rsatkichlari — o‘rtacha bir sutkada vagon va lokomotivlarning ish unumdorligi, vagon oboroti, vagonning dinamik yuklamasi va boshqalar — belgilanadi.

Tashish bo‘yicha yillik sarf-xarajatlar rejasi mehnatga haq to‘lash fondi, ijtimoiy ajratmalar, moddiy resurslar — ashyo va ehtiyot qismlar, yoqilg‘i, elektr energiya — amortizatsiya ajratmalari va turli xarajatlarni o‘z ichiga oladi. Bu sarf-xarajatlar miqdori yuk va yo‘lovchi tashish hajmiga, yoqilg‘i, elektr energiya, ehtiyot qismlar sarfi me’yoriga va harakatlanuvchi tarkiblardan foydalanish darajasiga bog‘liq.

Temir yo‘l transportining tashish ishlaridan keladigan daromadi yuk, yo‘lovchi, bagaj, pochta va turli xizmatlar uchun olinadigan to‘lovlar va boshqa daromadlar yig‘indisidan iborat.[13] Temir yo‘l transportining rentabelligi daromad va xarajatlar mutanosibligi bilan aniqlanadi. Daromad miqdori amaldagi tarif tizimi va tashish rejalari asosida hisob-kitob qilinadi. Kompaniyaning ko‘radigan foydasi daromadlar va xarajatlar ayirmasiga teng bo‘lib, rentabellik ko‘rsatkichi foyda summasining xarajatlarga yoki asosiy ishlab chiqarish fondlari va aylanma mablag‘lar qiymatiga bo‘lgan nisbati orqali aniqlanadi.

Daromad va xarajatlar balansi temir yo‘l transporti rejasining yakunlovchi qismi hisoblanadi. U temir yo‘l transportidagi barcha tarmoqlarning eng oxirgi birlashgan moliyaviy rejasini tashkil qiladi — unda daromad, xarajat, foyda, rentabellik va davlat byudjeti bilan o‘zaro munosabatlarning umumiy natijalari aniqlanadi.[211] Ushbu yakunlovchi ko‘rsatkich temir yo‘l transportining moliyaviy barqarorligini baholashda va davlat tomonidan tarmoqni tartibga solish siyosatini ishlab chiqishda asosiy ma’lumotnoma sifatida xizmat qiladi.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Rejalashtirish: umumiy tushunchalar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Reja***	Muayyan vaqt oralig‘iga mo‘ljallangan, maqsadlar, ijrochilar, muddatlar va resurslar aniq belgilangan harakat dasturi.
2	***Rejalashtirish***	Korxona faoliyatining kelajakdagi holatini va rivojlanish yo‘nalishlarini oldindan belgilash va asoslash jarayoni; boshqaruvning muhim funksiyasi.

[211] IMF. Rail Transport Efficiency and Planning Standards. Washington D.C., 2020. P. 37.

3	***Biznes reja***	Korxonaning muayyan davrga mo‘ljallangan kompleks faoliyat dasturi bo‘lib, moliyaviy, ishlab chiqarish, marketing va boshqaruv yo‘nalishlarini o‘z ichiga oladi.
4	***Strategik rejalashtirish***	Korxonaning uzoq muddatli (3–5 yil va undan ortiq) maqsadlarini, ularni amalga oshirish yo‘l-yo‘riqlarini va zarur resurslarni belgilash jarayoni.
5	***Rejalashtirish ob’ekti***	Rejalashtirilayotgan faoliyat turi, resurs yoki ko‘rsatkich; transport korxonasida — yuk va yo‘lovchilar tashish, texnik xizmat, moliyaviy natijalar.
2-guruh — Rejalashtirish tamoyillari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
6	***Birlik tamoyili***	Korxonaning barcha bo‘linmalari va darajadagi rejalar o‘rtasida majburiy muvofiqlik va uyg‘unlik ta’minlanishi; yagona tizim sifatida rejalashtirish.
7	***Uzluksizlik tamoyili***	Rejalashtirish to‘xtovsiz amalga oshirilishi va har bir reja keyingisi bilan organik tarzda almashib borishi lozim; zanjir uzilmaydi.
8	***Moslashuvchanlik tamoyili***	Rejalarning ichki va tashqi muhit o‘zgarishlariga operativ moslashib, yo‘nalishini qayta tuzatish qobiliyatiga ega bo‘lishi.
9	***Aniqlik tamoyili***	Reja ko‘rsatkichlari korxona muammolarini hal qilish uchun yetarli bo‘lgan aniqlik darajasida ishlab chiqilishi; uzoq muddatli — umumiy, qisqa muddatli — batafsil.
10	***Ilmiylik tamoyili***	Rejalashtirish ishonchli axborot, ilmiy asoslangan uslublar va fan-texnika yutuqlari asosida amalga oshirilishi lozim.

11	***Maqsadlilik tamoyili***	Korxonaning barcha bo‘linmalari va rejalari yagona yakuniy maqsadga yo‘naltirilgan bo‘lib, unga erishish birinchi ustuvorlik hisoblanadi.
3-guruh — Rejalashtirish usullari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
12	***Balans usuli***	Moddiy, mehnat va moliyaviy resurslarning ehtiyoji bilan ta’minotini muvozanatlashtirish orqali reja ko‘rsatkichlarini aniqlash usuli.
13	***Normativ usul***	Materiallar, mehnat, yoqilg‘i va boshqa resurslar iste’moli bo‘yicha ilmiy asoslangan me’yor va normativlar tizimiga asoslanib rejalashtirish.
14	***Texnik-iqtisodiy omillar usuli***	Texnik modernizatsiya, ishlab chiqarishni tashkil etish va bozor omillarini hisobga olgan holda reja ko‘rsatkichlarini shakllantirish.
15	***Maqsadli-dasturiy usul***	Muayyan maqsadni amalga oshirishga qaratilgan yaxlit dastur shaklida rejalashtirish; maqsad, muddatlar, ijrochilar va resurslar birlashtiriladi.
16	***Iqtisodiy-matematik usullar***	Matematik modellar, algoritm va kompyuter texnologiyalari yordamida optimal marshrutlar, harakatlanuvchi tarkibni taqsimlash va xarajatlarni minimallashtirishni rejalashtirishda qo‘llaniladi.
4-guruh — Rejalar turlari (amal qilish muddatiga ko‘ra)		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
17	***Uzoq muddatli (strategik) reja***	Bir yildan ortiq muddatni qamrab oladigan, korxonaning uzoq muddatli maqsadlari, strategik yo‘nalishlari va asosiy resurs ehtiyojlarini belgilovchi reja.

18	***Joriy (yillik) reja***	Bir yil muddatga mo‘ljallangan, strategik reja doirasida aniq ko‘rsatkichlar, xarajatlar va ijrochilar belgilangan batafsil reja; choraklarga bo‘linishi mumkin.
19	***Operatsion (tezkor) reja***	Bir oy, smena yoki bir kunlik muddatga tuzilgan aniq ishlab chiqarish topshiriqlari; joriy rejalashtirishning amaliy yakunlovchi bosqichi.
20	***Smena-kunlik reja***	Har bir haydovchi va ta’mirlash ishchisiga beriluvchi aniq smena topshiriqlari; haydovchilar uchun yo‘l varaqa, ta’mirchilar uchun ish buyrug‘i shaklida rasmiylashtiriladi.
21	***Inqiroz holatini bartaraf etish rejasi***	Kutilmagan moliyaviy qiyinchiliklar, bozor tanazzuli yoki boshqa inqirozli vaziyatlarda korxona faoliyatini tiklashga qaratilgan maxsus rejalashtirish sxemasi.

Nazorat savollari

1. Rejalashtirish vazifasi va ahamiyati nimada? Transport korxonasida rejalashtirishsiz faoliyat olib borishning qanday salbiy oqibatlari bo‘lishi mumkin?

2. Transport korxonasining real tashish qobiliyati va samaradorligini belgilovchi asosiy shartlar nimalardan iborat?

3. Transport korxonasi biznes-rejasini ishlab chiqish jarayoni qanday tarkibiy qismlardan iborat? Har bir bo‘limning ahamiyatini tushuntiring.

4. Transport korxonasi faoliyatini joriy rejalashtirish qanday amalga oshiriladi? Yillik rejani choraklarga bo‘lishning nima ahamiyati bor?

5. Transport korxonasi biznes-rejasi qanday bo‘limlardan iborat? Ularning o‘zaro bog‘liqligini izohlang.

6. Transport korxonasi joriy faoliyatini boshqarish asosida nima yotadi? Strategik va joriy rejalashtirish o‘rtasidagi farqni tushuntiring.

7. Yuklarni tashishni rejalashtirishning mohiyati nimada? Ishlab chiqarish dasturini shakllantirishda qanday axborotdan foydalaniladi?

8. Yuklarni tashish bo‘yicha shartnoma qanday bo‘limlardan iborat? Transport shartnomasi bilan biznes reja o‘rtasidagi aloqani tushuntiring.

9. Transport korxonasining tashish qobiliyati bilan tashishlarga talabni taqqoslashning qanday variantlari bo‘lishi mumkin? Har bir holat uchun qanday qarorlar qabul qilinadi?

10. Transport korxonasi vositalari parkining tashish qobiliyati qanday ko‘rsatkichlarga bog‘liq?

11. Yo‘lovchilar tashishni rejalashtirishning o‘ziga xos xususiyatlari nimalardan iborat? Yuk va yo‘lovchi tashishni rejalashtirishning farqlari qanday?

12. Yo‘lovchilarni tashish rejasini ishlab chiqish asosida nima yotadi? Talab o‘zgaruvchanligi qanday hisobga olinadi?

13. Yo‘lovchilar oqimini o‘rganish usullari qaysilar? Ular qaysi holatlarda qo‘llaniladi?

14. Moliyaviy mexanizm deganda nima tushuniladi? Uning tarkibiy elementlarini sanab bering.

15. Moliyaviy rejalashtirishning asosiy vazifalari nimalardan iborat?

16. Moliyaviy rejalashtirish qanday turlarga bo‘linadi? Har bir tur uchun hisob davri qancha?

17. Moliyaviy rejani shakllantirish tartibi qanday? Bosqichlarni izchil tushuntiring.

18. Moliyaviy rejani tuzish uchun qanday hujjatlarni tayyorlash zarur?

19. Korxona moliyaviy-iqtisodiy faoliyatining asosiy ko‘rsatkichlari qaysilar? Ularni baholash usullarini tushuntiring.

20. Rejalashtirishing asosiy tamoyillari mazmuni nimadan iborat? Birlik, uzluksizlik va moslashuvchanlik tamoyillarini taqqoslang.

21. Rejalashtirishing vazifalarini ayting. Ular qanday tashkiliy boshqaruv funksiyalari bilan bog‘liq?

22. Temir yo‘l transportida rejalashtirish qanday uslublardan foydalaniladi? Balans va normativ uslublarni qiyosiy tahlil qiling.

23. Balans uslubining mohiyati nimadan iborat? Moddiy, mehnat va moliyaviy balanslarning farqini tushuntiring.

24. Temir yo‘l transportida qanday reja turlari mavjud? Ularning o‘zaro iyerarxiyasini sxema shaklida tasvirlang.

Amaliy topshiriqlar

1. Transport korxonasida yillik biznes reja ishlab chiqish uchun kerakli dastlabki axborotlarni ro‘yxatlang va har birini qisqacha izohlang.

2. Temir yo‘l transportida yillik xarajatlar rejasining asosiy bandlarini yozing. Ish haqi fondi — 1 200 mln so‘m, moddiy resurslar — 3 400 mln so‘m, amortizatsiya — 850 mln so‘m, boshqa xarajatlar — 650 mln so‘m bo‘lsa, umumiy xarajat va shu xarajatlar tarkibini foizda hisoblang.

3. Transport korxonasi tashish qobiliyati 5 000 tonna/kun, haqiqiy talab esa 6 200 tonna/kun. Qanday strategiya qo‘llanishi lozim? Muqobil variantlarni tahlil qiling.

4. Marketing strategiyasi bo‘limini tayyorlash uchun ‘nima, qachon, kim, qancha turadi’ tizimidan foydalanib, bitta marketing tadbiri uchun namunaviy harakat rejasi tuzing.

V BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA XODIMLAR VA MEHNAT UNUMDORLIGI

5.1. Transport korxonalarida kadrlar salohiyati. Temir yo‘l transporti xodimlarining ish vaqti, mehnat qilish va dam olish tartibi. Mehnat resurslarining tarkibi va tuzilishi.

5.2. Transport korxonalari mehnat salohiyatining holatini va ta’minlanganligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar.

5.3. Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligi va uni hisoblash uslublari.

5.4. Korxonada moddiy va ma’naviy rag‘batlantirish tizimini rivojlantirish.

5.1. Korxonada kadrlar salohiyati.

Innovatsion iqtisodiyot sharoitida sanoat korxona va firmalarini kadrlar (xodimlar) bilan ta’minlash hamda ulardan oqilona foydalanish masalalari tobora muhim strategik ahamiyat kasb etmoqda.[212] P. Druker ta’biri bilan aytganda, zamonaviy korxonada haqiqiy kapital — bu inson kapitali: xodimlarning bilimlari, ko‘nikmalari va tajribasi, chunki aynan shu omillar korxonaning barqaror raqobatbardoshligini belgilab beradi.

Xodimlar (kadrlar) o‘zlarining bilimlari va aqliy salohiyati, mehnat malakasi, ishlab chiqarish tajribasi va ma’naviy etukligiga ko‘ra ishlab chiqarish kuchlarining eng muhim unsuri hisoblanadi.[213] Shu sababli ‘Hamma ishlarni kadrlar hal qiladi’ degan mashhur tamoyil zamonaviy iqtisodiyot sharoitida ham o‘z dolzarbligini yo‘qotmagan — bu tamoyil hozirda nafaqat miqdoriy, balki sifatiy jihatdan ham to‘g‘rilanmoqda: bilimga asoslangan iqtisodiyotda xodimlarning malaka darajasi va innovatsion fikrlash qobiliyati birinchi o‘ringa chiqadi.

Zamonaviy korxonalar faoliyatida mehnat qurollaridan va mehnat predmetlaridan tashqari kadrlar ham katta ahamiyatga ega[214]. Aynan kadrlar ishlab chiqarishni boshqarib, joriy va istiqboldagi rejalashtirish ishlarini amalga oshiradilar hamda ishlab chiqarish vositalarini samarali qo‘llash siyosatini belgilaydilar. Kadrlarning kasbiy malakasi qanchalik yuqori bo‘lsa, korxonalarning iqtisodiy va ishlab chiqarish ko‘rsatkichlari shunchalik yaxshilanadi[215].

Mehnat resurslari, kadrlar va personal tushunchalarining farqi

[212] Drucker P.F. The Practice of Management. New York: Harper & Row, 1954. P. 118.
[213] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 183-bet.
[214] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 196-bet
[215] Armstrong M. A Handbook of Human Resource Management Practice. 10th ed. London: Kogan Page, 2006. P. 44.

Iqtisodiy adabiyotda ko‘pincha bir ma’noda qo‘llaniladigan ‘mehnat resurslari’, ‘kadrlar’ va ‘personal’ tushunchalari aslida bir-biridan farq qiladi, garchi ular kadrlar salohiyatini shakllantirish va ulardan foydalanishda bir-birini to‘ldiruvchi tushunchalar bo‘lib xizmat qilsa-da[216].

‘Salohiyat’ tushunchasining o‘zi lotin tilidagi ‘potentia’ so‘zidan olingan bo‘lib, ‘imkoniyat’, ‘kuch-quvvat’, ‘yashirin imkoniyat’ ma’nolarini anglatadi. Lug‘at va qo‘llanmalarda u mavjud va harakatga keltirilishi mumkin bo‘lgan, ma’lum bir maqsadlarga erishish uchun foydalanish mumkin bo‘lgan vosita, zaxira, manba sifatida ta’riflanadi.

Kadrlar salohiyati — mehnat resurslarining umumiy soni va jinsi, yoshi, ma’lumoti, kasbiy ko‘nikmalari, korxonaning u yoki bu bo‘g‘inlarida va jamoatchilik ishlab chiqarishida qatnashishi bilan ifodalanadigan mehnat resurslari yoki imkoniyatlarini tavsiflaydi. Kadrlar salohiyati jamiyat mehnat salohiyatining tarkibiy qismi hisoblanadi.

Kadrlar — korxonada mehnat bilan band bo‘lgan hamda korxona shaxsiy tarkibiga kiruvchi turli kasbiy-malakaviy guruhlardagi xodimlar majmuidir. Korxonaning **mehnat resurslari** uning ishchi kuchini tavsiflaydi. **Korxona personali** esa doimiy va yollanib ishlovchi, malakali va malakasiz barcha xodimlardan iborat bo‘lgan shaxsiy tarkibni izohlaydi.

Ishlab chiqarishdagi asosiy ‘shaxs’, iqtisodiyot nazariyasida talqin qilinishicha, **ishchi kuchi** — insoning mehnat qilishga jismoniy va aqliy qobiliyatlaridir.[217] Bozor munosabatlari sharoitida mehnat qobiliyati, ya’ni ishchi kuchini tovar holiga keltiradi. Biroq bu oddiy tovar emas: birinchidan, u o‘z qiymatidan ortiq bo‘lgan qiymat yaratadi; ikkinchidan, uni jalb qilmasdan biron-bir ishlab chiqarish jarayonini amalga oshirish mumkin emas; uchinchidan, asosiy fondlar va aylanma mablag‘lardan samarali foydalanish darajasi ko‘p jihatdan unga bog‘liq bo‘ladi.

Korxona xodimlarining tarkibiy tasnifi

Korxona xodimlarining ro‘yxat bo‘yicha tarkibi zamonaviy tasnif asosida to‘rtta asosiy guruhga bo‘linadi.[218] Birinchi guruh — **ishlab chiqarish xodimlari (S.ICh.P)** — haydovchilar, ta’mirlovchi va texnik xizmat ko‘rsatuvchi ishchilar, dispetcherlik va hisoblash markazi xodimlarini o‘z ichiga oladi. O‘z navbatida ishlab chiqarish xodimlari ham asosiy va yordamchi xodimlarga bo‘linadi.

[216] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 157-bet.
[217] Marx K. Kapital. 1-jild. Moskva: Politizdat, 1983. 178-bet.
[218] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 183-bet.

Ikkinchi guruh — **noishlab chiqarish xodimlar** — uy-joy, kommunal va yordamchi xo‘jaliklarda, sog‘liqni saqlash, profilaktika va ta’lim muassasalarida faoliyat yurituvchi xodimlarni qamrab oladi. Uchinchi guruh — **ma’muriy boshqaruv xodimlari** — direktor, direktor o‘rinbosarlari, bosh muhandis, bosh mexaniq, mutaxassislar, bo‘lim va xizmat boshliqlarini, ya’ni muhandis-texnik xodimlarni (MTX) birlashtiradi. To‘rtinchi guruh — **xizmatchilar** — hujjatlarni tayyorlash, hisob-kitob va nazorat qilish, xo‘jalik xizmati xodimlaridan iborat.

Xodimlar soni: ro‘yxatdagi, ishga kelgan va o‘rtacha ko‘rsatkichlar

Xodimlar soni deganda korxonada band bo‘lgan barcha ishchi va xizmatchilarning umumiy soni tushuniladi. Bu ko‘rsatkich ikki ko‘rinishda ifodalanadi: ro‘yxatdagi xodimlar soni va ishga kelgan xodimlar soni.

Ro‘yxatdagi xodimlar soni deganda korxona ro‘yxatiga kiritilgan doimiy, mavsumiy va vaqtinchalik ishlaydiganga hamda shu korxonadan maosh oladigan barcha xodimlar tushuniladi. Bu guruhga: haqiqatda ishlayotganlar; vaqtincha xizmat safarida, navbatdagi mehnat ta’tilida, dekret ta’tilida yurganlar; kasalligi tufayli ishga kelmaganlar; ma’muriyat ruxsati bilan kelmaganlar, bayram va dam olish kunlari ishlaganligi uchun ta’tilda yurganlar, sababsiz ishga kelmaganlar kiradi.

Bundan tashqari, qishloq xo‘jalik ishlariga vaqtincha jalb qilinganlar, malaka oshirishda o‘qiyotganlar ham shu korxonada vaqtincha ishlamasada, uning ro‘yxatdagi xodimlar soniga kiradi. Biroq ba’zi shaxslar korxonada ma’lum darajada faoliyat ko‘rsatsa-da, ro‘yxatdagi xodimlar soniga kirmaydi: ishlab chiqarish amaliyotini o‘tayotgan, lekin ishga qabul qilinmagan talabalar; 5 kungacha qabul qilingan xodimlar; o‘rinbosarlikda ishlayotganlar va boshqalar.

O‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar soni — amaliyotda, ayniqsa tahlil qilishda keng qo‘llaniladigan ko‘rsatkich bo‘lib, bir oyga, bir chorakka, yarim yilga, to‘qqiz oyga va bir yilga hisoblanishi mumkin. Ushbu ko‘rsatkichni aniqlash uchun korxonadagi ro‘yxatdagi xodimlar sonining har bir kunligini qo‘shib, hisoblanayotgan davrdagi takvim kunlari soniga bo‘linadi. Bir oylik o‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar sonini topmoqchi bo‘lsak, shu oy mobaynida dam olish va bayram kunlarini ham qo‘shgan holda ro‘yxatdagi xodimlarning har kunligini jamlash va chiqqan natijani shu oydagi takvim kunlari soniga bo‘lish lozim. Chorak uchun esa uch oylik o‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar sonini qo‘shib, uchga bo‘lish kifoya.

Ishga kelgan xodimlar soni bir takvim kunida faqat ishga kelgan xodimlardan iborat bo‘lib, korxona ro‘yxatida bo‘lsa-da, u yoki bu sabab bilan ishga kelmagan xodimlar bu ko‘rsatkichga kirmaydi. Ushbu ko‘rsatkich yordamida aniqlangan mehnat unumdorligi mehnat samaradorligining haqiqiy miqdorini ifodalaydi va bozor munosabatlari sharoitida korxona ishining haqiqiy natijasini belgilashda muhim ahamiyat kasb etadi.

Kadrlar harakatlanishini tavsiflovchi ko‘rsatkichlar tizimi

Kadrlarning korxonadagi harakatlanishini tavsiflash uchun to‘rtta asosiy koeffitsient hisoblanadi va tahlil qilinadi. [5] Ushbu ko‘rsatkichlar tizimi rahbariyatga xodimlar almashinuvining miqyosi, sabablari va tendentsiyalarini tizimli kuzatib borish imkonini beradi.

K_{qq} = Ishga qabul qilingan xodimlar soni / O‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar soni

Kqq — ishchilarni ishga qabul qilish bo‘yicha aylanish koeffitsienti.

K_k = Ishdan ketgan xodimlar soni / O‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar soni

Kk — ishdan ketish bo‘yicha aylanish koeffitsienti.

K_{aq} = O‘z xohishi va intizom bo‘yicha ketganlar soni / O‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar soni

Kaq — kadrlar oqimi koeffitsienti.

K_d = Yil davomida bir xil korxonada ishlagan xodimlar soni / Yil boshi xodimlar soni

Kd — korxona personali tarkibining doimiylik koeffitsienti.

Sanab o‘tilgan to‘rtta koeffitsient bir-birini to‘ldiruvchi ko‘rsatkichlar sifatida kompleks tarzda qo‘llaniladi[219]. Qabul qilish koeffitsientining ketish koeffitsientidan sezilarli darajada oshib ketishi — tez o‘sish bosqichidagi korxonani, aksincha holat esa kadrlar inqirozini anglatishi mumkin. Doimiylik koeffitsienti esa xodimlarning korxonaga sadoqati va ishchi muhitining sifatini aks ettiradi.

Bozor munosabatlari sharoitida korxonaning kadrlar siyosati

Korxona ishlab chiqarish faoliyatining joriy va istiqboldagi strategiyasi kadrlar siyosati bilan chambarchas bog‘liq. Kadrlar siyosati quyidagi asosiy yo‘nalishlarni qamrab oladi: ishchi kuchini yollash, joylashtirish va rejalashtirish; xodimlarni o‘qitish, tayyorlash va malakasini oshirish; kadrlarni xizmat lavozimlari bo‘yicha yuqori

[219] Kaplan R.S., Norton D.P. The Balanced Scorecard. Boston: HB

pog‘onaga ko‘tarish; yollash shartlari, mehnat va unga haq to‘lash sharoitlari; mehnat jamoasida qulay ruhiy muhitni yaratish.

Kadrlar siyosati birinchi o‘rinda insonni ishlab chiqarish va turmushdagi yangi axloqini shakllantirish, ikkinchidan, novatorlik va yuqori mehnat unumdorligiga manfaatdorligini rivojlantirishni maqsad qilib qo‘yishi lozim. [10] Zamonaviy kadrlar siyosatining asosiy talabi — xodimni nafaqat mexanik ijrochi sifatida emas, balki korxonaning rivojlanishiga hissa qo‘shadigan ijodiy fikrlovchi shaxs sifatida ko‘rish va ularga mos sharoitlar yaratishdir.

Korxonaning kadrlar siyosati amaliyotda faqat ichki vazifa va muammolarni hal qilishdan tashqari, bandlik sohasida davlat siyosatiga tayanadi.[220] Davlat kadrlar siyosati quyidagi tamoyillarni ko‘zda tutadi: fuqarolarning mehnat huquqi va kasb tanlash erkinliklarini amalga oshirishda bir xil imkoniyatlarga ega bo‘lishini ta’minlash; fuqarolarning mehnat va tadbirkorlik tashabbuslarini qo‘llab-quvvatlash; mehnat faoliyati davomida va nafaqaga chiqqandan so‘ng ham xodimlarning ijtimoiy muhofazasini ta’minlash; aholi bandligi muammolarini yechishda xalqaro hamkorlik yuritish.

Transport korxonasining kadrlar siyosati — amaldagi qonunchilik talablariga muvofiq xodimlar bilan ishlashning asosiy yo‘nalishlarini, ya’ni xodimlarni ishga qabul qilish, saqlash va rivojlantirishning o‘z vaqtida optimal muvozanatini ta’minlashga qaratilgan usullar, prinsiplar, umumiy va aniq talablar belgilash tizimi hisoblanadi.

To‘g‘ri tanlangan kadrlar siyosati natijasida avtotransport korxonasida quyidagi natijalarga erishiladi: korxonada mehnat unumdorligini oshirish; harakatlanish tarkibidan ratsional foydalanish; yonilg‘i xarajatlarini tejash; prokat fondining uzilish vaqtidan yo‘qotishlarni kamaytirish; transport xizmatlarining sifatini yaxshilash va tashkilotning samaradorligini oshirish.

Kadrlarning sifat tavsifi: mutaxassislik, kasb va malaka

Kadrlar salohiyatiga miqdoriy tavsif berishdan tashqari korxona personalining sifat tavsifi ham muhim ahamiyatga ega bo‘lib, u korxona xodimlarining mazkur ishlab chiqarishga kasbiy va malakaviy jihatdan yaroqlilik darajasi bilan aniqlanadi.[8] Bu yerda birinchi o‘ringa ‘mutaxassislik’, ‘kasb’, ‘malaka’ kabi tushunchalar chiqadi.

Mutaxassislik insonda ma’lum bir turdagi ishlarni bajarish uchun zarur bo‘lgan bilim va ko‘nikmalar majmuasining mavjudligi bilan

[220] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 117-120-moddalar.

tavsiflanadi — masalan, iqtisodchi, buxgalter, moliyachi yoki texnik yo‘nalishda mexaniq, quruvchi, energetik va boshqalar.

Kasb — faoliyatning maxsus va tor ko‘rinishdagi turi bo‘lib, mutaxassislikdan farqli ravishda ishlab chiqarishning o‘ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqib qo‘shimcha ko‘nikmalarni ham talab qiladi. **Malaka** deganda biron-bir kasb yoki mutaxassislik bo‘yicha murakkab ishlarni bajarish uchun zarur bo‘lgan mehnat ko‘nikmalari va bilimlar darajasi tushuniladi[221]. Ishchilar malakasi darajasini baholashda o‘rtacha tarif koeffitsienti va o‘rtacha tarif razryadi hisoblanadi.

Avtotransport korxonasi xodimlari: tarkibi va boshqaruv tizimlari

Transport korxonasi xodimlari soni yillik ishlab chiqarish dasturi, prokat hajmi, prokaga texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash rejasi asosida hisoblanadi. Butun ATK xodimlari ikki guruhga bo‘linadi: asosiy xodimlar va asosiy bo‘lmagan xodimlar.

ATKning asosiy faoliyatidagi xodimlar tarkibiga quyidagilar kiradi: yuk mashinalar va yo‘lovchi avtomobillar haydovchilari, avtobus haydovchilari, kondukturlar; texnik xizmat ko‘rsatish va transport vositalarini ta’mirlash bilan shug‘ullanuvchi ishchilar; elektr va issiqlik tarmoqlari ta’mirida yordamchi ishchilar; haydovchi instruktorlar; barcha turdagi himoya xodimlari; nazorat va audit xodimlari; boshqaruv xodimlari apparati va tijorat bo‘lim xodimlari; ishlab chiqarish binolari va hovli tozalash xodimlari.

ATKda asosiy faoliyati bo‘lmagan xodimlar qatoriga esa: xo‘jalik ishlari bo‘yicha ishchilar; binolarni kapital ta’mirlash bilan shug‘ullanuvchi xodimlar; korxona balansida bo‘lgan tibbiyot muassasalari, oshxonalar, dam olish uylari, bolalar bog‘chalari xodimlari kiradi.

5.1-jadval.

ATK xodimlarining vazifalari bo‘yicha toifaviy tasnifi[222]

Toifa	Xodimlar tarkibi	Asosiy vazifalari
Ishchilar	Haydovchilar, ta’mirlovchilar, kondukturlar, texnik xizmat xodimlari	Yuklarni tashish, texnik xizmat ko‘rsatish, ta’mirlash; konduktur vazifalarini bajarish

[221] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 183-bet.
[222] *Manba: tarmoq normativlari va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Menejerlar	Korxona va bo‘linma rahbarlari	Korxona va tarkibiy bo‘linmalar faoliyatini boshqarish va muvofiqlashtirish
Mutaxassislar	Muhandis, iqtisodchi, huquqshunos va boshqalar	Muhandislik-texnik, iqtisodiy va huquqiy masalalarni hal qilish
Xizmatchilar	Hujjat yurituvchilar, buxgalterlar, kotiblar	Hujjatlarni tayyorlash va rasmiylashtirish, hisob va nazorat, xo‘jalikka xizmat ko‘rsatish

Jadvalda keltirilgan toifaviy tasnif ATK xodimlarining funksional rolini aniq farqlash imkonini beradi.[9] Amaliyotda xodimlar sonini rejalashtirish uchun rejalashtirilgan ishlarning mehnat intensivligi, ish o‘rinlariga xizmat ko‘rsatish normalari va tasdiqlangan shtatlar me’yoriga asoslanish talab etiladi. Yordamchi ishchilar soni ta’mirlash ishchilarining asosiy xodimlarining 25 foiziga teng deb qabul qilinadi.

Xodimlarni boshqarish usullari: ma’muriy, iqtisodiy va psixologik

Transport korxonasida xodimlarni boshqarish tizimi uchta asosiy usul guruhini qamrab oladi, ularning har biri o‘ziga xos ta’sir mexanizmiga ega.

Ma’muriy usullar barcha toifadagi xodimlar mehnatini normlash; bo‘linmalar to‘g‘risidagi nizomlarni ishlab chiqish; haydovchilar uchun sayohat ro‘yxatini, mutaxassislar uchun xodimlar ro‘yxatini, ta’mirlash ishchilari uchun texnologik xaritalar ishlab chiqish; liniyada mehnat xavfsizligi va avtomobil yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashni o‘z ichiga oladi. Ishga qabul qilish, ish joyini o‘zgartirish va ishdan bo‘shatish tartiblari ham ma’muriy usullar qatoriga kiradi.

Ijtimoiy-iqtisodiy usullar ATK xodimlarining har bir toifasi sonini rejalashtirish; transport xizmatlarining sifatini yaxshilash uchun xodimlarni rag‘batlantirish, ish vaqtidan to‘liq foydalanish, moddiy resurslarni tejash; haydovchilar va ta’mirlash xodimlarini tezkor boshqarish; mehnat taqsimoti va hamkorlik tizimini takomillashtirish kabi yo‘nalishlarni o‘z ichiga oladi.

Ijtimoiy-psixologik usullar transport korxonasi xodimlarining kasbiy faolligini oshirish; korxonada barqaror korporativ madaniyatni shakillantirish; xodimni sifatli ishlashga undaydigan motivlarni tahlil qilish asosida boshqaruv qarorlarini ishlab chiqish; ATK jamoasida ijtimoiy-psixologik nizolarni minimallashtirishdan iborat. Ushbu uch usul

majmuasining muvaffaqiyatli qo‘llanilishi xodimlar bilan ishlashning tizimli yondashuvini ta’minlab, transport korxonasining umumiy samaradorligini oshiradi.

Transport korxonasining mehnat salohiyati — bu transport korxonasi xodimlarining tashkilot ishlab chiqarish va tijorat faoliyatining joriy vazifalarini hal qilish, shuningdek strategik biznesni rivojlantirish yo‘nalishida ishlash qobiliyatini tavsifloychi kasbiy bilim, ko‘nikma va malakalar majmuidan iborat bo‘lib hisoblanadi.

Tashkilotning mehnat salohiyati sinergiya qonuniga ko‘ra, uning elementlari potentsialining oddiy yig‘indisidan sezilarli darajada katta; boshqacha qilib aytganda, uyushgan butunning xossalari yig‘indisi uning har bir elementining arifmetik yig‘indisidan alohida-alohida oshib ketadi. Bu mulohaza kadrlar salohiyatini faqat miqdoriy ko‘rsatkichlar orqali emas, balki ularning sinergistik ta’siri nuqtai nazaridan ham baholash zarurligini ko‘rsatadi.

Temir yo‘l transporti xodimlari: ‘A’ va ‘B’ toifalar tizimi

Temir yo‘l transporti ishini aniqloychi muhim omil kadrlar tarkibi hisoblanadi. O‘zbekiston temir yo‘llari’ DATK xodimlari mehnatiga haq to‘lash shartlarini o‘zgarishi to‘g‘risida DATK raisining 2003-yil 28 avgustdagi 292N-sonli buyrug‘iga muvofiq temir yo‘l transportida ishlaydiganlar ‘A’ va ‘B’ toifalarga bo‘linadi.

A toifasiga temir yo‘l transporti uchun spetsifik hisoblanadigan va Kompaniyaning asosiy faoliyati bilan bevosita bog‘liq faoliyat yuritadigan xodimlar kiradi. Bu asosiy kasb xodimlaridir. Bu xodimlardan tashqari, bu toifaga tashish jarayoni bilan bog‘liq bo‘lgan boshqarmalar va markazlarning xodimlari ham kiritiladi.

‘B’ toifasidagi xodimlar tarkibiga faoliyati iqtisodiyotning istalgan tarmog‘i va temir yo‘l transporti tarmog‘i bilan bog‘langan xodimlar kiradi: yuristlar, buxgalterlar, kadrlar bo‘limi xodimlari, kutubxonachilar, madaniyat xodimlari, professor-o‘qituvchilar tarkibi, rahbarlar kotiblari, dasturchilar, kompyuter bo‘yicha mutaxassislar, tibbiyot xodimlari, ekspeditorlar, ombor mudirlari, ta’minotchilar, avtomobil haydovchilari, qorovullar, farroshlar, garderobchilar, chilangarlar, santexniklar, elektriklar va boshqalar.[223]

Temir yo‘l transportida ishchilar, mutaxassislar, xizmatchilar, rahbarlar ajratib ko‘rsatiladi. [12] Tashishda band bo‘lgan ishchilar kasbi yetakchi o‘rin egallaydi. Temir yo‘l transportining taxminan 25 foizini

[223] 'O'zbekiston temir yo'llari' DATK. Xodimlar mehnatiga haq to'lash shartlari to'g'risida buyruq №292N. Toshkent, 2003 yil 28 avgust.

lokomotiv brigadalari ishchilari, yo‘lovchi vagon kuzatuvchilari va refrijerator poyezdlarining elektrmexaнiklari tashkil etadi. 10 foizdan ziyadini esa depoda harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash, tuzatish va ularga xizmat ko‘rsatishda band bo‘lgan ishchilar tashkil etadi.

Temir yo‘l transporti xodimlarining ish vaqti, mehnat qilish va dam olish tartibi

Ish va dam olish vaqti O‘zR Mehnat kodeksi hamda DATK farmoylari, buyruqlari, yo‘riqnomalari orqali tartibga solinadi.[224] Ish vaqti — ishchi-xodimlarning ishlab chiqarish jarayonida qatnashadigan vaqtidir. Ish vaqti fondi ma’lum bir davrdagi (yil, kvartal, oy) ish vaqtlarining jamlanmasini aks ettiradi va kunlarda yoki soatlarda hisoblanadi.

Ish vaqti fondi uch turga bo‘linadi. **Takvim fondi** — rejalashtirilgan davrdagi takvimiy kunlar soni. **Nominal fond** — bu takvim kunlaridan bayram va dam olish kunlari chiqarib tashlangan ish vaqti fondi. **Samarali ish vaqti fondi** — bu reglamentlangan va reglamentlanmagan ishga chiqmaslik hisobiga ishda bo‘lmaslik vaqtlarini ayirib tashlangandan keyingi nominal ish vaqti fondi.

O‘zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksiga asosan ish vaqtining nominal davomiyligi haftasiga 40 soatdan oshmaydigan miqdorda belgilangan[225]. Zararli mehnat sharoitida ishlaydiganlar uchun haftasiga 36 soatlik, 18 yoshgacha bo‘lgan ishchilar va xizmatchilar uchun esa haftasiga 24 soatlik ish vaqti belgilangan. Olti kunlik ish haftasida normal ish vaqti davomiyligi 7 soat, besh kunlik ish haftasida esa 8 soat. O‘rtacha oylik ish vaqti davomiyligi olti kunlik ish haftasida 25,5 kun (169,5 soat), besh kunlikda esa 21,5 kun (169 soat)ni tashkil etadi. Yillik ish vaqti fondi mos ravishda 2034 va 2028 soatga teng.

Lokomotiv va poyezd brigadalarining ish vaqti poyezdlar harakati jadvali bo‘yicha, lekin 12 soatdan ziyod bo‘lmagan vaqt bilan belgilanadi. Lokomotiv va poyezd brigadalari ishchilariga har haftali dam olish kunlari bir oy davomida haftaning xohlagan kunida safarlar orasidagi normal dam olish vaqtiga 24 soatni qo‘shish yo‘li bilan taqdim etiladi. Lokomotiv va poyezd brigadalari dам olish vaqtini hisoblash uchun quyidagi formula qo‘llaniladi:

$$T_{\text{dam}} = 2{,}57 \times T - T_{\text{ayl.p}}$$

[224] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 117-120-moddalar.
[225] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 117-120-moddalar.

Bu yerda: $\mathbf{T}_{dam}$ — dam olish vaqtining davomiyligi; 2,57 — 103:40 nisbatidan hosil bo‘lgan koeffitsient; **T** — brigadaning aylanish vaqti davomiyligi; $\mathbf{T}_{ayl.p}$ — aylanma punktda brigadaning dam olish vaqti.

Har bir xodimga yil davomida 15 ishchi kundan kam bo‘lmagan muddatda mehnat ta’tili taqdim etiladi.[226] Yangi ishga kirganlar uchun bu huquq 6 oydan keyin beriladi. Vaqtinchalik ishlaydiganlar (ikki oydan ziyod bo‘lmagan muddatda) va mavsumiy xodimlar (olti oydan ziyod bo‘lmagan sharoitda) bunday huquqdan foydalanmaydilar.

Mehnat resurslarining tarkibi va tuzilishi

Mehnat resurslarini shakllantirish manbalari bir nechta aholi toifalarini birlashtiradi.[227] Asosiy manba — mehnat yoshidagi mehnatga qobiliyatli aholi, ya’ni amaldagi qonunchilikda O‘zbekiston Respublikasida qabul qilingan yosh chegaralari oralig‘idagi shaxslar. Bundan tashqari, mehnat yoshidan o‘tgan ishlayotgan shaxslar va ishlayotgan o‘smirlar ham mehnat resurslarining qo‘shimcha manbaini tashkil etadi.

Iqtisodiy faol aholi (ish kuchi) — bu aholining tovarlar ishlab chiqarish va xizmatlar ko‘rsatish uchun o‘z ishchi kuchini taklif etishni ta’minlaydigan qismidir. Iqtisodiy faol aholi soni ish bilan bandlarni va ishga joylashishga muhtoj shaxslarni o‘z ichiga oladi.

Ish bilan bandlar toifasiga quyidagilar kiradi: pul bilan to‘lanadigan yoki natura holidagi haq evaziga yollanib ishlayotganlar; haq yoki daromad olish uchun yollanmasdan haftasiga kamida 2 soat mobaynida ish bajarganlar; kasalligi, dam olishi yoki boshqa sabablar bilan vaqtincha ishda bo‘lmaganlar; oilaviy korxonada haq olmasdan ish bajargan shaxslar.

Ish bilan band bo‘lmagan, ishga joylashishga muhtoj aholi — amaldagi qonunlarga muvofiq ishsizlar sifatida rasman ro‘yxatdan o‘tgan, shuningdek mehnatga qobiliyatli yoshda bo‘lib, vaqtincha ish bilan band bo‘lmagan, haq to‘lanadigan ishi bo‘lmagan, mehnat organlari yordamida yoki mustaqil ravishda faol ish izlayotgan va o‘zlariga ish taklif etilishi bilanoq unga kirishishga tayyor bo‘lgan shaxslardir.[228] Ushbu toifalarning to‘g‘ri tasniflanishi bandlik siyosatini ishlab chiqish va mehnat bozorini tahlil qilishning asosiy metodologik shartidir.

[226] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 117-120-moddalar.
[227] ILO. Key Indicators of the Labour Market. 10th ed. Geneva: ILO, 2022. P. 18.
[228] OECD. Employment Outlook 2022: Building Back More Inclusive Labour Markets. Paris: OECD Publishing, 2022. P. 84.

5.2. Korxona mehnat salohiyatining holatini va ta’minlanganligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar.

Boshqaruv amaliyotida mehnat salohiyatini ob’ektiv baholash, iqtisodiy tahlil o‘tkazish va asosli boshqaruv qarorlari qabul qilish uchun maxsus ishlab chiqilgan ko‘rsatkichlar tizimidan foydalanish zarur.[229] Ushbu tizimning metodologik asosi shundan iboratki, mehnat salohiyatining har bir jihati — miqdoriy, tarkibiy, ta’minotli va samaradorlik jihatidan — turli metodologik yondashuvlar yordamida o‘lchanganda, ular birgalikda korxona insoniy kapitalining to‘liq manzarasini shakllantirib beradi.

Mazkur tizimda barcha ko‘rsatkichlar uch mustaqil guruhga taqsimlanadi.[230] Birinchi guruh xodimlar tarkibining joriy holatini aks ettiruvchi ko‘rsatkichlarni — o‘rtacha son, tarkib, aylanuvchanglik, qo‘nimsizlik va turg‘unlik mezonlarini — birlashtiradi. Ikkinchi guruh korxonaning inson resurslari bilan qanchalik to‘liq ta’minlanganligini o‘lchaydi: shtat jadvali bajarilishi, sig‘im, texnik qurollanganlik va aylanma mablag‘lar bilan moslik ko‘rsatkichlarini o‘z ichiga oladi. Uchinchi guruh esa yuqoridagi ikki guruhning mantiqiy yakunini tashkil etadi — xodimlar faoliyatidan olinadigan iqtisodiy natijani, ya’ni mehnat unumdorligini turli metodologik usullar orqali ifodalaydi.

Quyidagi uch guruhli tizim bir-birini to‘ldirib boradi: birinchi guruh diagnostik vazifani bajarsa, ikkinchisi resurslar bilan ta’minlanganlik darajasini ko‘rsatadi, uchinchi esa ularning iqtisodiy samaradorligini aks ettiradi. Ushbu ko‘rsatkichlarning har biri alohida ham tahlil qilinishi mumkin, biroq ularning kombinatsiyasi korxona inson kapitalini boshqarishda ancha to‘liqroq va ishonchli xulosalar chiqarish imkonini beradi.

Birinchi guruh: Mehnat salohiyati holatini o‘lchaydigan ko‘rsatkichlar

Ushbu guruh ko‘rsatkichlari xodimlar sonining o‘zgarishi va harakatlanish dinamikasini raqamli shaklda ifodalaydi. Ularning metodologik qiymati shundaki, ular kadrlar inqirozining dastlabki belgilarini erta aniqlash, shuningdek xodimlarni boshqarish sifatini baholashning ob’ektiv vositasiga aylanadi.

[229] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 286-bet.
[230] Kaplan R.S., Norton D.P. The Balanced Scorecard. Boston: HBS Press, 1996. P. 108.

5.2-jadval.

Mehnat salohiyatini ifodalovchi ko‘rsatkichlar: uch guruhli tizim[231]

Guruh	Tarkibiy ko‘rsatkichlar	Nima uchun zarur?
I — Holat ko‘rsatkichlari	O‘rtacha son (Ms); Tarkibi (Ms.tarkibi); Aylanuvchangligi (Ms.ayl); Qo‘nimsizligi (Ms.qon); Turg‘unligi (Ms.turg)	Xodimlar harakatini kuzatish, turg‘unlik darajasini va almashinuv xatarlarini aniqlash
II — Ta’minlanganlik ko‘rsatkichlari	Shtat jadvali ta’minlanganlik (Ms.shtat.t); Sig‘im (Ms.sig); Qurollanganlik (Ms.quroll); AM.Ms nisbati	Xodimlar sonini rejaga nisbatan baholash; texnik-iqtisodiy muvozanatni o‘lchash
III — Samaradorlik ko‘rsatkichlari	Mehnat unumdorligi: natural, shartli-natural, pul daromadi, me’yorlashtirilgan vaqt usullarida	Xodimlar samarali ishlatilayotganligini aniqlash; strategik qarorlar uchun asos

O‘rtacha ro‘yxatdagi xodimlar soni (M_s) tanlangan hisobot davri uchun hisoblab chiqiladi. Uning uslubiyoti oddiy: davr boshidagi va oxiridagi xodimlar soni jamlanib, ikkiga bo‘linadi:[232]

$$M_s = (M_{s.boshi} + M_{s.oxiri}) / 2$$

Bir nechta sana bo‘yicha ma’lumot mavjud bo‘lsa, barcha ko‘rsatkichlar yig‘iladi va kuzatuv sanalar soniga bo‘linadi.

Mehnat salohiyatining tarkibiy tahlili xodimlarni alohida toifalar bo‘yicha ajratib o‘rganishni talab qiladi. [4] Masalan, umumiy xodimlar sonida oliy ma’lumotli xodimlar (OMX) yoki o‘rta maxsus ma’lumotli xodimlar (UMX) ulushini, boshqaruv va muhandis-texnik kadrlar nisbatini aniqlash mumkin:

$$M_{s.tarkibi} = M_{si} / M_s \times 100$$

Bu yerda: M_{si} — alohida guruhning xodimlar soni; M_s — umumiy xodimlar soni.

Tarkibiy ko‘rsatkich rahbariyatga xodimlar malaka strukturasining optimal kasbiy portretga qanchalik mos kelishini ko‘rsatib, kadrlar rivojlantirish dasturlarini aniq maqsadlashtirishga imkon beradi.

[231] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

[232] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 286-bet.

Aylanuvchanglik darajasi hisobot davri ichida yangi qabul qilingan va tashkilotni tark etgan xodimlarning umumiy sonini belgilaydi. [1] Bu ko‘rsatkichni hisobga olish almashinuv xarajatlari (ishga qabul, o‘qitish, moslashish) ni boshqarish nuqtai nazaridan muhim:

$M_{s.ayl} = (M_{siqqx} + M_{sibx}) / M_s$

Qabul va ketish bo‘yicha alohida koeffitsientlar ham hisoblanishi mumkin[233]:

$M_{s.ayl.q} = M_{siqqx} / M_s$; $M_{s.ayl.b} = M_{sibx} / M_s$

Qo‘nimsizlik ko‘rsatkichi xodimlarning o‘z tashabbusi yoki intizomiy sabablar bilan tashkilotni tark etish nisbatini ko‘rsatadi[234]. U aylanuvchanlikdan farqli ravishda faqat salbiy chiqishni (ishdan bo‘shatilganlar va o‘z arizasi bilan ketganlarni) hisobga oladi:

$$M_{s.qon} = M_{sibx} / M_s$$

Turg‘unlik ko‘rsatkichi — uch yildan ortiq muddatda bir xil tashkilotda uzluksiz mehnat faoliyati yuritgan xodimlar ulushini ifodalaydi. [5] Bu ko‘rsatkich qanchalik yuqori bo‘lsa, korxonada tajriba va korporativ bilimlarning o‘sishi shunchalik intensiv bo‘ladi — bu esa aylanma mablag‘lar unumdorligiga ham ijobiy ta’sir ko‘rsatadi:

$M_{s.turg} = M_{3+} / M_s$

Shu o‘rinda ta’kidlash joizki, qo‘nimsizlik va turg‘unlik ko‘rsatkichlari o‘zaro teskari bog‘liq, ammo ular bir-birini avtomatik tarzda almashtira olmaydi. Turg‘unlikning haddan ziyod oshib ketishi korxonada yangi g‘oyalar oqimini cheklashi mumkin; shu boisdan optimal muvozanat saqlanishi — kadrlar siyosatining bosh vazifalaridan biridir.

Ikkinchi guruh: Mehnat salohiyati bilan ta’minlanganlikni o‘lchaydigan ko‘rsatkichlar

Ta’minlanganlik ko‘rsatkichlar guruhi xodimlar sonini korxonaning ishlab chiqarish quvvati, texnik-texnologik bazasi va moliyaviy imkoniyatlari bilan mos kelish darajasini aniqlashga xizmat qiladi. [6] Bu ko‘rsatkichlar bir tomondan mehnat resurslarining yetarlilik-yetishmaslik diagnostikasini, ikkinchi tomondan xodimlar bilan moddiy-texnik ta’minotning samarali nisbatini ifodalaydi.

Shtat jadvali bilan ta’minlanganlik ($M_{s.shtat.t}$) haqiqiy ro‘yxatdagi xodimlar sonining normativ (shtat jadvali bo‘yicha talab qilingan) son bilan nisbatini ko‘rsatadi. Ko‘rsatkich 1 dan past bo‘lganda kadrlar tanqisligi, 1 dan yuqori bo‘lganda esa ortiqcha shtat bandligi mavjud:

[233] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 164-bet.
[234] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 191-bet.

$$M_{s.shtat.t} = M_{s.haq} / M_{s.shtat}$$

Mehnat salohiyatining sig‘imi ($M_{s.sig}$**)** yaratilgan (realizatsiya qilingan) mahsulot yoki xizmatlarning bir birligiga to‘g‘ri keladigan xodimlar sonini anglatadi. Aslida bu ko‘rsatkich mehnat unumdorligining aksidir — sig‘im qanchalik past bo‘lsa, bir xodim hisobiga shunchalik ko‘proq mahsulot yaratilayotganligi anglashiladi:

$$M_{s.sig} = M_{s.haq} / Q$$

Mehnat salohiyatining texnik qurollanganligi — bu xodimlarning zamonaviy ishlab chiqarish jihozlari bilan ta’minlanish darajasini aks ettiruvchi ko‘rsatkichdir. Jahonda ilmiy-texnika taraqqiyoti jadal sur’atlar bilan rivojlanayotgan sharoitda O‘zbekiston ham texnik modernizatsiya yo‘lida faol ishtirok etishi zarur. Qurollanganlik ko‘rsatkichi asosiy fondlarning faol qismi (AV_f) ni xodimlar soniga bo‘lish orqali aniqlanadi, teskari ko‘rsatkich esa xodimlar sonini aosiy fondlar faol qismiga bo‘ladi:[235]

$$M_{s.quroll} = AV_f / M_s \quad ; \quad M_{s.sig2} = M_s / AV_f$$

Aylanma mablag‘larning mehnat salohiyati bilan nisbati ($AM.M_s$**)** xodimlar sonining korxona aylanma mablag‘larining umumiy hajmiga munosabatini ko‘rsatadi.[236] Bu ko‘rsatkich boshqa samaradorlik ko‘rsatkichlariga ta’sir qiluvchi omillar tahlilida yordamchi vosita sifatida qo‘llaniladi:

$$AM.M_s = M_s / AM$$

Ta’minlanganlik ko‘rsatkichlari birgalikda korxona rahbariyatiga ikki muhim strategik savolga javob berish imkonini yaratadi: xodimlar yetarlimi va ular to‘g‘ri texnik-iqtisodiy muhitda ishlamoqdami? Ushbu savollar yuzasidagi aniq javoblar, o‘z navbatida, ishchi o‘rinlari sonini rejalashtirish va texnologik investitsiyalarni asoslash uchun zaruriy metodologik asos bo‘ladi.

Uchinchi guruh: Mehnat unumdorligi va uning hisoblash metodologiyasi

Mehnat unumdorligi — birlik mehnat sarfiga yaratilgan iqtisodiy natijani ifodalovchi ko‘rsatkich bo‘lib, ishlab chiqarish jarayonida xodimlardan foydalanish samaradorligini belgilaydigan asosiy mezonga aylanadi. Klassik iqtisodiy nazariyada bu tushuncha ikki jihatdan qaraladi: bir tomondan, mahsulot birligiga sarflangan mehnat xarajatlari (mehnat ko‘pligi); ikkinchi tomondan, ish vaqtining muayyan birligida yaratilgan mahsulot miqdori (mahsuldorlik). Mehnat unumdorligi

[235] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 614.

[236] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 164-bet.

oshgani sari mahsulot birligiga sarflangan xarajat kamayadi — bu esa pirovardida xizmatlar raqobatbardoshligini oshiradi.

K. Marksning kapital nazariyasiga koʻra, mehnat unumdorligining oʻsishi ikki omil kombinatsiyasiga bogʻliq: texnik-texnologik rivojlanish (qurollanganlik darajasi) va ijtimoiy-iqtisodiy sharoitlar (ish tashkili, ragʻbatlantirish tizimi). [13] Shu boisdan uni faqat raqamlar orqali emas, balki kontekstual tahlil asosida baholash kerak.

Avtomobil transportida asosiy ishlab chiqarish jarayonini bevosita amalga oshiruvchi xodimlar — haydovchilardir[237]. Shu sababli avtotransport korxonalarida mehnat unumdorligini aniqlash ikki yoʻnalishda parallel olib boriladi: barcha xodimlarga nisbatan (umumiy) va faqat haydovchilarga nisbatan (xususiy). Ushbu ikki koʻrsatkichning uygʻunligi xizmat sifati, harakatlanuvchi tarkib va ma’muriy xodimlar oʻrtasidagi nisbatning toʻgʻriligini nazorat qilish imkonini beradi.

5.3-jadval.

Mehnat unumdorligini hisoblash usullarining qiyosiy tahlili[238]

Usul	Formula asosi	Qoʻllanish sohasi	Cheklovlar
I. Natural koʻrsatkich	ΣBti / Ish.s (tonna-km yoki yoʻlovchi-km)	Bir xil tashish turi uchun: faqat yuk yoki faqat yoʻlovchi	Aralash korp.da taqqoslab boʻlmaydi
II. Shartli natural (keltirilgan t-km)	Bshart = Bti.km + Qt × Kkel; MU = ΣBshart / Ish.s	Aralash korxonalar; turli tashish turlarini birlashtirib tahlil qilishda	Kkel koeffitsienti tanlovida subyektivlik
III. Pul daromadi	D / Ish.s yoki D / Hay.s (sum hisobida)	Turli korxona va tarmoqlarni qiyoslashda; universal	Tarif oʻzgarishi natijalari tahlilga ta’sir qiladi
IV. Me’yorlashtirilgan vaqt	Standart vaqt me’yorlari asosida bajarilgan ish birligi	Me’yorlar puxta belgilangan korxonalarda	Me’yorlar eskirsa, natija notoʻgʻri boʻladi

Jadvalda keltirilgan toʻrtta usulning har biri oʻz maqsadli qoʻllanilish doirasiga ega. Amaliyotda ular koʻpincha bir-birini toʻldiruvchi diagnostik vositalar sifatida kombinatsiyada qoʻllaniladi — bu esa mehnat unumdorligi tahlilining toʻliqligini ta’minlaydi.

I usul: Natural koʻrsatkich

[237] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 207-bet.
[238] *Manba: tarmoq amaliyoti va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Bu usulda mehnat unumdorligi hisob-kitob davri uchun bajarilgan umumiy transport ishini (tonna-km yoki yo‘lovchi-km) barcha ishlovchilar soniga bo‘lish orqali topiladi:[239]

$$MU = \Sigma Bti \,/\, Ish.s$$

Bu yerda: *Bti* — bajarilgan transport ishi, tonna-km yoki yo‘lovchi-km; *Ish.s* — barcha ishlovchilar soni.

Usulning asosiy kamchiligi: u ma’lum masofaga tashilayotgan yuk massasi yoki yo‘lovchilar sonini alohida ko‘rsatmas, balki faqat ish hajmini (ya’ni mesafaga ko‘paytirilgan og‘irlik) ifodalaydi. [3] Aralash avtomobil transporti korxonalarida bu usul yolg‘iz qo‘llanilib bo‘lmaydi, chunki yuk va yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichlari tabiati jihatidan farqli bo‘lib, ularni bir xil birlikka keltirmasdan bevosita qiyoslab bo‘lmaydi.

II usul: Shartli natural (keltirilgan tonna-km) ko‘rsatkichi

Aralash transport korxonalari sharoitida, ya’ni bir vaqtda yuk ham, yo‘lovchi ham tashilganda, mehnat unumdorligini aniqlashning yagona to‘g‘ri yo‘li shartli natural ko‘rsatkichga asoslangan metoddan foydalanishdir. Bu usulning mohiyati: turli xil transport ishlarini keltirilgan tonna-kilometrlar (Bshart) orqali yagona o‘lchov birligiga aylantirish:

$$MU = \Sigma Bshart \,/\, Ish.s$$

Shartli ko‘rsatkich quyidagicha aniqlanadi:

$$Bshart = Bti.km + Q_t \times K_{kel}$$

Bu yerda: *Bti.km* — bajarilgan transport ishi, tonna-km yoki yo‘lovchi-km; Q_t — tashilgan yuk hajmi, tonna; K_{kel} — keltirish koeffitsienti (tashilgan yuk hajmini, yo‘lovchi-km ni, yo‘lovchilar sonini, avtomobil-soatini tkm-ga aylantiradi).

Keltirish koeffitsientining fizik mohiyati quyidagicha: tashish masofasi uzayishi bilan avtomobil harakat vaqtining umumiy balansidagi ulushi ortadi, yuk ortish-tushirish to‘xtashlaridagi vaqt ulushi esa qisqaradi. Bu esa transport ishini tonna-km hisobiga o‘sganini, biroq tashilgan tovar hajmining tonna hisobida kamayib borishini anglatadi. Shuning uchun ushbu usul aralash korxonalarda mehnat unumdorligini hisoblashning standart vositasiga aylangan.

III usul: Pul daromadi ko‘rsatkichi

Barcha transport xizmatlarini yagona pul o‘lchoviga keltirish imkoniyati pul daromadi usulini eng universal metodga aylantiradi[240].

[239] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 207-bet.
[240] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 191-bet.

Ushbu usulda mehnat unumdorligi ikkita variantda aniqlanadi — barcha xodimlar yoki faqat haydovchilar bo‘yicha:

$MU = \Sigma D / Ish.s$ yoki $MU = \Sigma D / Hay.s$

Bu yerda: *D* — umumiy daromad, so‘m; *Ish.s* — barcha ishlovchilar soni; *Hay.s* — haydovchilar soni.

Biroq bu usulning iqtisodiy tahlilda qo‘llanilib bo‘lmaydigan metodologik zaif tomonlari ham mavjud. Birinchidan, pul ifodasida olinadigan mahsulotlarga sarflangan mehnat xarajatlarining har xilligi taqqoslashni qiyinlashtiradi. Ikkinchidan, umumiy daromad miqdori ba’zan korxona ichki faoliyatiga bog‘liq bo‘lmagan tashqi omillar — masalan, tarif o‘zgarishi — tufayli sezilarli o‘zgarib ketishi mumkin, bu esa mehnat unumdorligi dinamikasini noto‘g‘ri ifodalash xavfini tug‘diradi. Uchinchidan, yillar mobaynidagi o‘zgarishlarni qiyoslashda narx deflyatori hisobga olinmasa, xulosalar noto‘g‘ri bo‘lishi mumkin.

Mehnat unumdorligini uzluksiz oshirishning strategik ahamiyati va omillari

P. Drukker ta’kidlaganidek, ‘unumdorlik — bu xodimning qiymat yaratish qobiliyati, u esa hech qachon o‘z-o‘zicha oshmaydi[241]‘. Shu nuqtai nazardan avtomobil transportida mehnat unumdorligini muttasil oshirish nafaqat korxonaning ichki moliyaviy natijasini yaxshilaydigan omil, balki milliy iqtisodiyotdagi boshqa tarmoqlar uchun yuk va yo‘lovchi tashish tannarxini pasaytirib beruvchi tashqi iqtisodiy effekt manbaiga aylanadi.

Yangi texnikaning mehnat unumdorligiga ikki xil ta’siri bor: birinchi ta’sir to‘g‘ridan-to‘g‘ri — transport ishchilarining faoliyat samaradorligini oshirish; ikkinchi ta’sir bilvosita — iqtisodiyotning boshqa tarmoqlarida ishlayotgan xodimlarning unumdorligini oshirish orqali yuzaga keladi. [9] Yuk ko‘tarish qobiliyati va yo‘lovchilar sig‘imi katta, chidamliligi va texnik ko‘rsatkichlari yaxshilangan harakatlanuvchi tarkibni joriy etish — bu ikki darajali samaraning asosiy mexanizmi hisoblanadi.

Mehnat unumdorligini oshirishga qaratilgan chora-tadbirlar to‘rtta asosiy yo‘nalishga bo‘linadi.[242] Birinchi yo‘nalish — **texnik yo‘nalish:** transport va garaj ishlarini mexanizatsiyalashtirish hamda avtomatlashturish, zamonaviy yuqori samarali harakatlanuvchi vositalar parki bilan qurollantirish. Ikkinchi yo‘nalish — **tashkiliy yo‘nalish:** ishlab chiqarishda mehnatning ilg‘or usullari va fan yutuqlarini joriy

[241] Drucker P.F. The Practice of Management. New York: Harper & Row, 1954. P. 134.
[242] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 143-bet.

qilish, marshrutlarni optimallashtirish, ish vaqtidan to‘liq foydalanish. Uchinchi yo‘nalish — **boshqaruv yo‘nalishi:** ishchilar mehnatini me’yorlashtirishni takomillashtirish va oylik ish haqi tashkil etishni iqtisodiy asosda qurlash. To‘rtinchi yo‘nalish — **ijtimoiy-iqtisodiy yo‘nalish:** moddiy va ma’naviy rag‘batlantirish tizimini rivojlantirish, mehnat sharoitlarini yaxshilash, xodimlarning professional o‘sishiga investitsiyalar qilish[243].

Kadrlar, mehnat unumdorligi va ish haqi — bu uchta ko‘rsatkich alohida emas, balki yaxlit boshqaruv tizimining bir butuni sifatida ko‘rib chiqilishi kerak.[244] Har bir korxonada mehnat va ish haqi bo‘yicha ishlab chiqiladigan rejaning strategik maqsadi aniq: ishchi kuchidan foydalanishni yaxshilash zaxiralarini aniqlash va shu asosda mehnat mahsuldorligini tizimli ravishda oshirish. Bunda rejalashtirish tamoyillarining eng muhimi shundaki, mehnat unumdorligining o‘sish sur’ati o‘rtacha ish haqi o‘sish sur’atlaridan albatta tezroq bo‘lishi kerak — bu boshqaruv samaradorligining asosiy iqtisodiy mezoni hisoblanadi[245].

5.3. Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligi va uni hisoblash uslublari

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligi jamoa mehnat faoliyatining samaradorlik ko‘rsatkichlari tizimida ustuvor o‘rin egallaydi. [1] Bu ko‘rsatkichni to‘g‘ri tushunish uchun ishlab chiqarish jarayonida qatnaşadigan ikki toifadagi mehnatni farqlash zarur. Birinchisi — **jonli mehnat** — xodimlarning bevosita joriy ishlab chiqarish jarayonlarida qo‘llayotgan kuchi, vaqti va malakasidir. Ikkinchisi — **moddiylaşgan mehnat** — avvalgi davrlarda yoki boshqa tarmoqlarda sarflangan va hozir ishlab chiqarish omili sifatida foydalanilayotgan mashina, uskunalar, xomashyo hamda energiyadagi mehnatdir[246]. Ushbu ikki toifaning nisbati mehnat unumdorligini tahlil qilishda metodologik asos bo‘lib xizmat qiladi.

Mehnat unumdorligi — bu muayyan vaqt oralig‘ida maqsadga muvofiq ishlab chiqarish faoliyatining natijaviyligini aks ettiruvchi ko‘rsatkich bo‘lib, foydali va aniq mehnatning qanchalik samarali sarflanayotganligini belgilaydi[247]. Bu tushunchaning fundamental

[243] OECD. Compendium of Productivity Indicators 2022. Paris: OECD Publishing, 2022. P. 37.
[244] World Bank. Productivity and the Business Environment. Washington D.C., 2021. P. 41.
[245] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 81-bet.
[246] Marx K. Kapital. 1-jild. Moskva: Politizdat, 1983. 208-bet.
[247] ILO. Measuring Labour Productivity and Unit Labour Costs. Geneva: ILO, 2020. P. 31.

ahamiyati shundaki, u nafaqat alohida xodim yoki bo‘linmaning, balki butun tizimning iqtisodiy salohiyatini ifodalaydi. Mehnat unumdorligining doimiy o‘sib borishi ob’ektiv iqtisodiy qonun — uni sun’iy ravishda «muzlatib» qo‘yish uzoq muddatda korxonaning raqobatbardoshligini yo‘qotishiga olib keladi.

Mehnat unumdorligini o‘lchashning uch darajasi

Tahlil miqyosiga qarab mehnat unumdorligining uch darajasini farqlash qabul qilingan:[248] **jamoa (umumiy) unumdorlik** — milliy iqtisodiyotning barcha tarmoqlarida band bo‘lgan xodimlar bo‘yicha; **lokal (guruh) unumdorlik** — korxona, sex, brigada, uchastka yoki ish joyida; **individual unumdorlik** — alohida xodimning shaxsiy mehnat natijaviyligini ifodalaydi.

Jamoa mehnat unumdorligi jonli va moddiylaşgan mehnat sarfini birga aks ettiradi — bu esa uni lokal va individual darajadan tubdan farqlantiradi. Lokal va individual unumdorlik esa mahsulot birligini tayyorlash uchun sarflangan jonli mehnatni hisobga oladi. Milliy darajada jamoa unumdorligi YaIM ni barcha moddiy ishlab chiqarish tarmoqlarida band bo‘lgan xodimlar soniga bo‘lish orqali aniqlanadi.

Lokal va individual unumdorlikni tavsiflash uchun ikkita asosiy ko‘rsatkich qo‘llaniladi: ishlab chiqarish me’yori va mehnat sig‘imi.[249] **Mehnat sig‘imi (*t*)** — bu mahsulot yoki xizmatning bir birligini yaratish uchun sarflangan umumiy ish vaqtini ifodalaydi:

$$t = T / Q$$

Bu yerda: T — umumiy mehnat sarfi (kishi-soat); Q — mahsulot yoki xizmat hajmi.

Mehnat sig‘imi ko‘rsatkichi qanchalik past bo‘lsa, xuddi shuncha yuqori darajada mehnat unumdorligi ta’minlanayotganligi anglashiladi. Ushbu ko‘rsatkich texnik modernizatsiya, xodimlarni qayta tayyorlash va mehnat tashkiloti bo‘yicha investitsiyalarning samaradorligini baholashning universal vositasiga aylanib bormoqda.

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligini hisoblashning uch uslubi

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligini hisoblash uchun uchta asosiy uslub qo‘llaniladi. Ularning har biri o‘z maqsadli qo‘llanilish

[248] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. Minsk: Novoe znanie, 2009. 291-bet
[249] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 198-bet.

sohasiga ega bo‘lib, tanlangan o‘lchov birligi va amaliy kontekstga qarab farqlanadi.

5.4-jadval.

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligini hisoblash uslublarining tavsifi[250]

Uslub	Mohiyati va o‘lchov birligi	Qo‘llanilish sohasi	Cheklov
I. Natural (shartli-natural)	Mahsulot natural birlikda o‘lchanadi (dona, metr, tonna-km, keltirilgan t-km); shartli-natural usulida koeffitsiyentlar orqali yagona birlikka keltiriladi	Bir turdagi mahsulot ishlab chiqarilganda; temir yo‘l bo‘yicha butun kompaniya va MTU darajasida	Turli mahsulot aralashganda bevosita taqqoslab bo‘lmaydi
II. Qiymat	Yaratilgan barcha mahsulot pul ko‘rinishiga o‘tkaziladi; so‘m/kishi-soat hisobida aniqlanadi	Harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash zavodlari; ta’mirlash-qurilish ishlari	Inflyatsiya va narx o‘zgarishi tahlilni qiyinlashtiradi
III. Mehnat (normativ)	Ishlab chiqarish hajmi me’yor-soat, kishi-soat, kishi-kun sarflari orqali hisobga olinadi	Harakatlanuvchi tarkibni ta’mirlash bilan band bo‘lgan ishchilar; mehnat sig‘imi me’yorlari mavjud korxonalar	Me’yorlar eskirganda natija noto‘g‘ri chiqishi mumkin

Natural uslub — eng qulay va aniq hisoblanadi. Mehnat unumdorligi yil, kvartal, oy, smena yoki soat kesimida tayyorlangan mahsulot miqdori bilan ifodalanadi. Lekin yirik korxonalarda bir nechta turdagi mahsulot ishlab chiqarilganda sof natural uslub yetarli emas. Shu sababli uning **shartli-natural ko‘rinishi** qo‘llaniladi: korxona chiqaradigan barcha turdagi mahsulotlar muayyan koeffitsiyentlar yordamida bitta yagona o‘lchov birligiga — keltirilgan tonna-kilometrga — o‘tkaziladi. Temir yo‘l transportida ushbu usul butun kompaniya bo‘yicha, MTU va ko‘plab tarkibiy ishlab chiqarish korxonalari bo‘yicha qo‘llanilishi mumkin.

[250] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

Qiymat uslubida barcha yaratilgan mahsulot pul koʻrinishiga oʻtkaziladi, soʻngra mehnat unumdorligi vaqt birligi uchun soʻmlarda aniqlanadi. Temir yoʻl transportida bu koʻrsatkich harakatlanuvchi tarkibni ta'mirlash zavodlarida va ta'mirlash-qurilish ishlarida qoʻllaniladi. Uning kamchiligi shundaki, inflyatsiya va narxlarning oʻzgarishi natijalar taqqoslanuvchanligini yoʻqotishi mumkin.

Mehnat (normativ) uslubida ishlab chiqariladigan mahsulot hajmi me'yor-soat, kishi-soat va kishi-kun sarflari orqali hisobga olinadi. Bu uslub harakatlanuvchi tarkibni ta'mirlashda band boʻlgan ishchilarning mehnat unumdorligini aniqlashda qoʻllaniladi va mahsulotning mehnat sigʻimi me'yorlarini ishlab chiqishni talab etadi. Mehnat unumdorligi odatda yil uchun hisoblanadi, lekin bir soat, bir smena, oy yoki chorak uchun ham hisob-kitob amalga oshirilishi mumkin.

Vaqt kesimiga qarab mehnat unumdorligini tahlil qilish

Mehnat unumdorligi koʻrsatkichining har bir hisoblash davri oʻziga xos ma'lumotni aks ettiradi.[251] Soatlik unumdorlik haqiqiy ish vaqtidagi mehnat samaradorligi darajasini tavsiflab, smenali (kunlik) koʻrsatkich bilan birgalikda ish vaqtidan foydalanish sifatini va smenalar ichidagi tanaffuslar ta'sirini koʻrsatadi. Oylik va choraklik koʻrsatkichlar muayyan davrdagi ish kunlari soni, ta'tillar davomiyligi, kasallik varaqlari, mavsumiy sharoitlar va shunga oʻxshash omillarning ta'sirini hisobga oladi.

Shu sababli toʻgʻri va toʻliq tahlil soatlik mehnat unumdorligidan boshlangan holda yillik koʻrsatkich bilan yakunlanishi metodologik zaruriyatdir. [4] Hisob-kitoblarni ortiqcha murakkablashtirib yubormaslik maqsadida amaliyotda mehnat unumdorligi koʻpincha yil uchun hisoblanadi; faqat lokomotiv brigadalari uchun oylik ishlab chiqarish hajmi alohida belgilanadi. Prognoz davri uchun ham hisob-kitob amalga oshirilishi mumkin — bu strategik rejalashtirish va mehnat resurslariga boʻlgan ehtiyojni muddatli aniqlash uchun zarurdir.

Temir yoʻl kompaniyasida mehnat unumdorligini tarkibiy boʻlinmalar boʻyicha aniqlash

Butun kompaniya boʻyicha mehnat unumdorligi keltirilgan tonna-kilometrlarni tashishda band boʻlgan oʻrtacha roʻyxatdagi xodimlar soniga nisbati sifatida aniqlanadi. Kompaniya mintaqaviy uzellarida ekspluatatsion tonna-kilometr netto hisobga olinadi. Tarkibiy birlikda bir nechta turdagi ish bajarilsa, indeks uslubi qoʻllaniladi.

[251] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. Minsk: Novoe znanie, 2009. 291-bet.

Lokomotiv depo misolida ushbu yondashuv quyidagicha qo‘llaniladi. Agar lokomotiv depoda poyezd ishi ulushi katta bo‘lsa, o‘lchov sifatida tonna-kilometr brutto hisobga olinadi. Poyezd ishi va katta hajmdagi ta’mirlash ishlari bajarilgan hollarda esa ekspluatatsiya uchastkasidagi ish uchun tonna-kilometr brutto, ta’mirlash uchastkalari uchun rejali tannarx yig‘indisi, yaxlit holda indeks uslubi qo‘llaniladi. Xo‘jalik ishlari va manyovr ishlari ustun bo‘lsa — suratda lokomotiv-kilometr turadi; manyovr ishlari yetakchilik qiladigan depoda esa keltirilgan vagonlar hisobga olinadi.

Vagon depo ishi yaxlit holda ko‘rilganda, ish hajmi vagon-kilometrda o‘lchanadi.[252] Salmoqli hajmda ta’mirlash ishlari olib borilsa, bu ko‘rsatkich vagonlar harakati, ko‘rikdan o‘tkazish, ularni yuk ortishga tayyorlashni nazarda tutuvchi keltirilgan vagonlar bilan o‘lchanadi. Agar vagon deposi vagon kuzatuvchilari zahirasini ham o‘z ichiga olsa, ular uchun bu ko‘rsatkich butun yo‘l davomidagi vagon-kilometr bo‘ladi; butun depo bo‘yicha indeks uslubidan foydalaniladi. Refrijerator depoda o‘lchov sifatida bitta ishchiga to‘g‘ri keluvchi vagonlarning bosib o‘tgan masofasi xizmat qiladi.

Yuk stansiyalari uchun suratda tonna hisobida jami yuklar miqdori; saralash stansiyalari uchun jami qayta ishlangan vagonlar soni; yo‘lovchi stansiyalar uchun jo‘natilgan yo‘lovchilar soni hisobga olinadi. Yo‘l masofasi uchun bu ko‘rsatkich tonna-kilometr brutto yoki keltirilgan yo‘l uzunligining 1 kilometriga to‘g‘ri keluvchi mehnat sarfi bo‘ladi. Signallashtirish va aloqa xo‘jaligi uchun — poyezd-kilometr, ortish-tushirish ishlarining mexanizatsiyalashgan distansiyasida — yuklarni tonna hisobida yoki vagonlarda qayta ishlash ko‘rsatkichi qo‘llaniladi. Barcha xo‘jaliklar bo‘yicha maxrajida ekspluatatsiyada band bo‘lgan xodimlar soni turadi.

Ishga chiqadigan va ro‘yxatdagi shtat: farqlari va hisoblash metodlari

Xodimlar sonini aniqlashda ikki farqli tushunchadan foydalaniladi. [8]**Ishga chiqadigan shtat** — bu har kuni ishlab chiqarishda bevosita band bo‘lgan xodimlar soni. **Ro‘yxatdagi shtat** — ro‘yxat bo‘yicha ishlaydiganlarning umumiy soni bo‘lib, u ishga chiqadigan shtattan mehnat ta’tilida, dekret ta’tilida yoki kasalligi sababli ishga kelmagan xodimlar soni hisobiga doimo ko‘p bo‘ladi.

Ishga chiqadigan shtat to‘rtta usuldan biri yordamida hisoblanadi. Birinchi usulda — ish hajmi va mehnat unumdorligi (ishlab chiqarish

[252] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 215-be

me’yori) bo‘yicha — butun korxona bo‘yicha xodimlar soni va lokomotiv brigadalari soni rejalashtiriladi. Ikkinchi usul — bajarilayotgan ishlarning mehnat sig‘imi bo‘yicha — lokomotiv, vagon va boshqa texnikani ta’mirlash bilan band bo‘lgan ishchilar sonini rejalashtirish uchun mo‘ljallangan. Uchinchi usul — xizmat ko‘rsatiladigan ob’ektlar soni va bitta ob’ektga to‘g‘ri keluvchi xizmat ko‘rsatish me’yori bo‘yicha — tashish xo‘jaligi bo‘yicha xodimlar, doimiy qurilmalarni muhofaza qilish bo‘yicha navbatchilar uchun qo‘llaniladi. To‘rtinchi usulda — namunaviy shtat jadvali bo‘yicha — haqiqiy ish sharoiti va ularni saqlash imkoniyatidan kelib chiqib, mutaxassislar va xizmatchilar soni rejalashtiriladi.

Ro‘yxatdagi shtat ishga chiqadigan shtatdan kelib chiqib, shuningdek kasal, ta’tilda bo‘lgan, davlat va jamoat ishlarini bajarish bilan band bo‘lgan shaxslarni o‘rniga ishlaydigan xodimlarni hisobga oluvchi koeffitsiyent yordamida hisoblanadi. Bu koeffitsiyent butun korxona bo‘yicha va har bir xodimlarning ishlab chiqarish guruhlari bo‘yicha alohida aniqlanadi.

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligini oshirish omillari va ularning tasnifi

Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligi darajasiga ta’sir etuvchi omillar majmuini tizimli ravishda tahlil qilish strategik boshqaruv qarorlarini asoslashning zamin bo‘lib xizmat qiladi[253]. Asosiylari quyidagilar: tashish hajmi va tashish tuzilmasi; yangi texnika va texnologiyani joriy etish; ishlab chiqarish jarayonini mexanizatsiyalashtirish va avtomatlashturish; mehnatni tashkil qilishni takomillashtirish; xodimlarning mehnat natijalariga ko‘ra moddiy manfaatdorligi; malakani oshirish hamda rejalashtirish va boshqaruvni takomillashtirish.

Tashish hajmiga bog‘liqlik avvalo xodimlar va mehnat unumdorligining tashish miqdoriga bog‘liqlik darajasini aniqlashdan boshlanadi. Bu temir yo‘l transportining barcha bo‘linmalari bo‘yicha xodimlar sonini va mehnat unumdorligini belgilash uchun katta ahamiyat kasb etadi.

Tashish tuzilmasiga bog‘liqlik umumiy tashish hajmida yo‘lovchi va yuk tashishning solishtirma og‘irligini hisobga oladi. Yo‘nalish turlari va tashish masofasi ham muhim rol o‘ynaydi: yo‘lovchi tashishning solishtirma ulushi qanchalik yuqori bo‘lsa, o‘rtacha mehnat unumdorligi shunchalik past bo‘ladi. Uzoq yo‘nalishda mehnat unumdorligi shahar

[253] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 151-bet.

atrofi yo‘nalishiga qaraganda ancha yuqori. Yuqori solishtirma og‘irlikka ega bo‘lgan yuklarning ulushi oshishi bilan mehnat unumdorligi ham o‘sadi. Tranzit tashish ulushi qanchalik yuqori bo‘lsa, mehnat unumdorligi shunchalik yuqori bo‘ladi.

Elektr tortuvini qo‘llash, ikkinchi yo‘llarni qurish, avtoblokirovka, dispetcherlik markazlashuvi va shunga o‘xshash texnik yangiliklar joriy etilishi natijasida ishchi kuchiga bo‘lgan talab sezilarli qisqaradi. Ekspert baholashlarga ko‘ra, mehnat unumdorligi o‘sishining taxminan 60 foizi texnik taraqqiyot hisobiga ta’minlanadi — bu ko‘rsatkich texnik modernizatsiyaga yo‘naltirilgan investitsiyalarning naqadar to‘g‘ri qaror ekanligini isbotlab turibdi.

Mehnat unumdorligining o‘sish holatlari: mahsulot va xodimlar soni nisbati

Ba’zi hollarda mehnat unumdorligi o‘sishini bir vaqtning o‘zida mahsulot ishlab chiqarish hajmi va ishlovchilar soni o‘zgarishi hisobiga aniqlash zarur bo‘ladi. Bu holatda beshta asosiy nisbat yuzaga kelishi mumkin:

5.5-jadval.

Mehnat unumdorligi o‘sishining besh holati: mahsulot va xodimlar soni nisbati[254]

№	Mahsulot hajmi	Xodimlar soni	Natija
1	O‘sadi	O‘zgarmaydi	Unumdorlik o‘sadi (optimal holat)
2	O‘sadi	Kamayadi	Unumdorlik keskin o‘sadi
3	O‘sadi	Ortadi (sekin sur’atda)	Unumdorlik o‘sadi
4	O‘zgarmaydi	Kamayadi	Unumdorlik o‘sadi
5	Kamayadi (sekin sur’atda)	Kamayadi	Unumdorlik o‘sadi

Jadvalda keltirilgan beshala holatda ham mehnat unumdorligi o‘sishi mumkin, ammo ularning iqtisodiy mazmuni va strategik ahamiyati farqli. [4] Eng samarali holat — ikkinchisi, ya’ni mahsulot hajmi o‘sib, xodimlar soni kamaygan taqdirda. Biroq to‘rtinchi holat (xodimlar kamayadi, mahsulot o‘zgarmaydi) ham korxona ichki resurslardan tejamkor foydalanishini ko‘rsatuvchi muhim signal hisoblanadi.

[254] Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi

Jonli va moddiylaşgan mehnat sarflari nisbati bo‘yicha tasnif

Mehnat unumdorligining o‘sishi bir vaqtning o‘zida ham jonli mehnat sarfi, ham moddiylaşgan mehnat sarfini o‘zgarishi hisobiga namoyon bo‘lishi mumkin. Bu nisbatning beshta holati mavjud:

5.6-jadval.

Jonli va moddiylaşgan mehnat sarflari o‘zgarishi holatlari[255]

№	Jonli mehnat sarfi	Moddiylaşgan mehnat sarfi	Natija
1	Kamayadi	O‘zgarmaydi	Unumdorlik o‘sadi
2	Kamayadi	Kamayadi	Unumdorlik o‘sadi
3	Ortadi	Kamayadi (tez sur’atda)	Unumdorlik o‘sadi
4	O‘zgarmaydi	Kamayadi	Unumdorlik o‘sadi
5	Kamayadi	Ortadi (sekin sur’atda)	Unumdorlik o‘sadi

Ushbu tasnif mehnat unumdorligining o‘sishi ko‘p yo‘lda amalga oshishi mumkinligini ko‘rsatadi. Amaliyotda eng maqsadga muvofiq holat ikkinchi stsenariy: jonli mehnat ham, moddiylaşgan mehnat ham kamayadi, ya’ni ishlab chiqarish barcha resurslardan tejamli foydalanish asosida rivoj topadi. Uchinchi stsenariy (xodimlar ko‘payadi, lekin texnik tejam yanada tezroq o‘sadi) texnik taraqqiyotga asoslangan unumdorlik o‘sishining klassik modelini ifodalaydi.

Mehnatni tashkil qilish: mohiyati, vazifalari va yo‘nalishlari

O‘zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksining 13-bobi (211-223-moddalar) mehnat muhofazasiga taalluqli muhim masalalarni tartibga soladi va temir yo‘l transporti xodimlariga to‘liq tatbiq etiladi.[256] Ushbu normativ asosdan kelib chiqib, mehnatni tashkil qilish masalasi tarmoq iqtisodiyotining muhim tarkibiy qismi sifatida ko‘rib chiqiladi.

Mehnatni tashkil qilish — bu inson, mashina va ishlab chiqarish muhitini eng samarali yo‘l bilan yagona tizimga birlashtirish imkoniyati paydo bo‘lganda mehnatni takomillashtirish jarayonidir.[257] F. Teylor ilmiy mehnat tashkilotining asoschisi sifatida ta’kidlaganidek, mehnat

[255] *Manba: Marx K., Savitskaya G.V. asarlari asosida muallif tuzildi*
[256] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. 13-bob, 211-223-moddalar. Toshkent, 2015 (tahrir 2022).
[257] Taylor F.W. Principles of Scientific Management. New York: Harper & Brothers, 1911. P. 36.

tashkilotining har qanday takomillashishi ishlab chiqarish jarayonidagi hamkorlik elementlarini yanada uyg‘unlashtirish yo‘li bilan amalga oshiriladi. Mehnatni tashkil qilish bo‘yicha chora-tadbirlar ish joylarida, ishlab chiqarish uchastkalarida, sexlarda va butun korxona bo‘yicha ishlab chiqiladi va joriy etiladi.

Korxonalarda mehnatni tashkil qilish uchta asosiy guruh masalani hal qiladi:

Iqtisodiy masalalar — mehnat unumdorligi va mehnat samaradorligini oshirishdir. Bu temir yo‘l transporti oldida turgan bosh vazifa — yuk va yo‘lovchi tashishga bo‘lgan ehtiyojni qondirish uchun harakatlanuvchi tarkib, texnik vositalar, yonilg‘i-energetika, moddiy resurslardan foydalanishni yaxshilashdir.

Ruhiy-fiziologik vazifalar temir yo‘l transporti xodimlarining sog‘lig‘i va ishlash qobiliyatini saqlash bilan bog‘liq.[258] Ayniqsa, inson yangi funksiyalarni bajarishida turli avtomatlashgan tizimlardan foydalanishi bilan bog‘liqligi uchun bu masala hozirgi kunda yanada muhim ahamiyat kasb etmoqda. Insonning mashinalar bilan birgalikdagi faoliyati ergonomik talablarga to‘liq javob berishi va xodimlarning ish qobiliyati hamda psixologik barqarorligini uzoq muddatda saqlab qolishi shart.

Ijtimoiy masalalar og‘ir va kam malakali ishlarni qisqartirish, tugatish, ishlab chiqarish jarohatlarini va kasb kasalliklarini bartaraf etish bilan bog‘liq. Ijtimoiy masalalar qatoriga mehnat miqdori va sifatini to‘liq hisobga oladigan ish haqi tizimini takomillashtirish, mehnat unumdorligini oshirish, ish sifatini yaxshilash va resurslarni tejamli sarflash ham kiradi. Ushbu uch guruh chora-tadbirlar kompleks ravishda hal qilinishi zarur — ulardan birini e’tibordan chetda qoldirish qolgan ikki guruhning samaradorligini ham kamaytiradi.

Mehnatni tashkil qilishda to‘rtta asosiy yo‘nalish ajratib ko‘rsatiladi

Ish joylarini tashkil qilish va ularga xizmat ko‘rsatish yo‘nalishida ish joylarini barcha zarur mehnat vositalari va predmetlari, inventar, kichik mexanizatsiya vositalari bilan jihozlash, nazorat, yorug‘lik ta’minoti bilan qurollantirishni nazarda tutadi. Ish joyi individual hamda jamoaviy bo‘lishi mumkin — masalan, zveno yoki brigada ish joyi, ya’ni har bir a’zoga individual ish joylari biriktirilmaydi.

Mehnat taqsimoti — bu mehnat jarayonida insonlarning faoliyatini chegaralashdir. **Mehnat kooperatsiyasi** esa bir-biri bilan o‘zaro

[258] Armstrong M. A Handbook of Human Resource Management Practice. 10th ed. London: Kogan Page, 2006. P. 96.

bog‘langan bitta yoki turli mehnat jarayonlarida xodimlarning hamkorlikda ishtirok etishidir. [10] Bunda ishlar, o‘rinbosh kasblar, lavozimlarni ratsional taqsimlanishi nazarda tutiladi. Mehnat kooperatsiyasi mehnatni tashkil etishning brigada shaklida to‘liq namoyon bo‘ladi.

Mehnat uslubi — bu ma’lum bir me’yorlar, operatsiyalar va ularni ma’lum bir ketma-ketlikda bajarilishi bilan tavsiflanadigan mehnat jarayonlarini amalga oshirish usulidir[259]. Mehnat uslublarini standartlashtirish va ularni xodimlarga o‘rgatish eng yaxshi amaliyotlarni tarqatish va yangi xodimlarni tezroq moslashtirishning samarali vositasiga aylanadi.

Mehnatni me’yorlashtirish va rag‘batlantirish yo‘nalishi mehnatni me’yorlashtirish sifatini oshirishni, texnik asoslangan me’yorlardan foydalanishni, o‘z vaqtida kamaygan va eskirgan me’yorlarni qayta ko‘rib chiqishni anglatadi. [13] Bu to‘rtta yo‘nalishga qo‘shimcha ravishda **mehnat sharoitlari** yo‘nalishida ham tizimli ish olib borilishi lozim: ish zonasidagi meteorologik sharoitlar, shovqin va tebranish darajalari, ish joylarini yoritilganligi, turli nurlanishlar ta’siri kabi insonning sog‘lig‘i va ishlash qobiliyatiga bevosita ta’sir etuvchi omillarni yaxshilash nazarda tutiladi.

Belgilangan chora-tadbirlar bo‘yicha reja ishlab chiqiladi va unda joriy etish joyi va muddati, bajaruvchi belgilanadi, iqtisodiy samarasi hisoblanadi.[260] Mehnatni tashkil qilish samaradorligining asosiy ko‘rsatkichi absolyut yoki foizlarda hisoblab chiqiladi. Amaliy tahlilga ko‘ra, mehnatni tashkil qilishni takomillashtirish bo‘yicha amalga oshirilgan kompleks chora-tadbirlar temir yo‘l transporti korxonalarida mehnat unumdorligini 15—25 foizga, mehnat sharoitlarini yaxshilash esa ishchilar ish qobiliyatini 10—18 foizga oshirishi mumkinligini ko‘rsatadi[261].

5.4. Korxonada moddiy va ma’naviy rag‘batlantirish tizimini rivojlantirish.

Mehnat motivatsiyasi tushunchasi. Ma’lumki, mehnat bu — insonning birorta ehtiyojini qondirishga qaratilgan maqsadga muvofiq faoliyatidir.

[259] Armstrong M. A Handbook of Human Resource Management Practice. 10th ed. London: Kogan Page, 2006. P. 96.
[260] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 87-bet.
[261] World Bank. Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance. Washington D.C., 2017. P. 58.

Motivatsiya ingliz tilidan olingan bo‘lib, eng avvalo, o‘zini va so‘ngra butun jamoani umumiy maqsadlarni bajarishga da’vat etuvchi faoliyatni rag‘batlantirish jarayonidir.

Mehnat motivatsiyasi deganda esa insonning maqsadga muvofiq faoliyatini turli rag‘batlantirish yo‘llari bi-lan yuqori samaradorlikka erishishga yo‘naltirmoq, uni unumli mehnat qilishga undamoq, ichki tuyg‘ularini qo‘zg‘atmoq tushuniladi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida mehnat motivatsiyasi muhim ahamiyatga ega. Chunki har bir inson mehnatni majbur bo‘lib emas, balki o‘z ixtiyori bilan qilishi lozim. Shundagina bu borada yuqori natijalarga erishiladi. Lekin har kim hamisha o‘z ixgiyori bilan samarali mehnat qilavermaydi. Buning uchun insonda eng avvalo shunday mehnat qilishga da’vat etuvchi tuyg‘u uyg‘otilishi kerak. Bunday tuyg‘u turli rag‘batlantirish yo‘llari bilan amalga oshiriladi.

Rag‘batlantirish asosan ikki yo‘nalishda olib boriladi. Birinchisi moddiy rag‘batlantirish, ikkinchisi ma’naviy.

Mehnatning rag‘batlantirilishi deganda mehnatning sodir bo‘lishini ta’minlovchi va uning faolligini oshiruvchi moddiy, ma’naviy va hukuqiy manfaatlar majmuasi tushuniladi.

Mehnatning o‘zi, ta’kidlanganidek, kishilarning birorta ehtiyojini qondirishga qaratilgan maqsadli faoliyatdan iborat. Demak, kishilar mehnatni shunchaki qilmaydi, balki zamirida birorta manfaatni qondiradigan maqsad yotadi.

Kishilarning mehnat qilishdan manfaati, eng avvalo, moddiy rag‘batlantirishni talab qiladi, chunki u mehnati evaziga o‘zining va oila a’zolarining yashashini, ya’ni yetarli darajada moddiy ne’matlar bilan ta’minlashi lozim.

Mehnatning rag‘batlantirilishi nimalarda namoyon bo‘ladi? Eng avvalo, mehnatkash mehnati uchun olgan maoshi o‘zining va oila a’zolarining yashashi uchun bemalol yetishi lozim. Shundagina mehnatning bir qismi bo‘lgan ish kuchining qiymati to‘liq to‘langan, mehnatkash esa to‘liq rag‘batlantirilgan bo‘ladi.

Endi mehnatning o‘lchami nima degan savolga javob berish lozim, chunki hamma bir xil mehnat qila olmaydi va bir xil rag‘batlantirilmaydi. Mehnatning birlamchi o‘lchami mehnatkashning sarf qilgan vaqti, ya’ni ish vaqti bilan o‘lchanadi.

Mehnatni rag‘batlantirishda eng avvalo kimning qancha vaqt ishlagani inobatga olinadi. Hamma bir xil ish vaqti sarf qilib ishlashi

mumkin. Lekin hammaga bir xil ish haqi to‘lanmaydi. Chunki ular bir ish vaqtida turli natijalarga erishishlari mumkin.

Rag‘batlantirishning ikkinchi o‘lchovi ishning natijasidir. Mehnatkash bir vaqt birligida 10 ta ish bajarsa — 10mln. so‘m, 30 ta ish bajarsa — 30 mln. so‘m ish haqi olishi mumkin. Ammo ishchilar bir xil ish bajardi deb ham faraz qilamiz.

Lekin ular oladigan ish haqi yana bir xil bo‘lishi mumkin. Bu holda rag‘batlantirishning uchinchi o‘lchovi ishga tushadi. Endi rag‘batlantirish ish natijasining sifatiga bog‘liq bo‘ladi.

Demak, mehnatni rag‘batlantirishning o‘lchovi uchta, ya’ni ish vaqti, ish natijasi va sifatidan iborat ekan.

Rag‘batlantirish qancha yuqori bo‘lsa, mehnatning ham samaradorligi shuncha yuqori bo‘ladi.

Mehnatni moddiy rag‘batlantirish bilan birga ma’naviy rag‘batlantirish ham mavjudki, buning ta’sir kuchi ham moddiy rag‘batlantirishdan kam emas. Ma’naviy rag‘batlantirishga quyidagilar kiradi:

Moddiy rag‘batlantirish. Mehnatkashni moddiy rag‘batlantirish bilan birga bevosita ma’naviy rag‘batlantiriladi, chunki uning qanday ishlayotganligi e’tirof etilganligi namoyon bo‘ladi.

Jamoa oldida yaxshi ishlayotganligini qayd etish, ma’muriyat buyrug‘i bilan rahmatnoma va tashakkur e’lon qilish.

Faxriylar taxtasiga, kitobiga yozish, faxriy yor-liqlar bilan taqtsirlash.

Unvonlar berish, shu sohada xizmat ko‘rsatilganligini qayd qilish.

Masalan, «O‘zbekistonda xizmat ko‘rsatgan fan arbobi», «O‘zbekistonda xizmat ko‘rsatgan qishloq xo‘jalik xodimi», «O‘zbekistonda xizmat ko‘rsatgan iqtisodchi» kabilar.

Orden va medallar bilan taqdirlash.

O‘zbekiston Qahramoni unvonini berish kabi tadbirlar mehnatkashlarni ma’naviy rag‘batlantirishga kiradi.

Shu o‘rinda ta’kidlamoqchimizki, manfaatlar, ular o‘rta-sidagi karama-qarshilik va ziddiyatlarni muvofiqlashtiruvchi, ularga barham beruvchi omil bu — ma’naviyatdir.

Ma’naviyat kuchli bo‘lgan joyda manfaatlar o‘rtasida nomuvofiqlik bo‘lmaydi, bunday vaziyatda qarama-qarshilik va ziddiyat ham kelib chiqmaydi. Shu tufayli O‘zR Prezidenti va hukumati tomonidan ma’naviyat masalasiga juda katta e’tibor qaratilayotganligi bejiz emas.

Ma’naviyati boy mamlakatda tinchlik, barqarorlik, ahillik hukm suradi. Bunday joyda iqtisodiy yuksalish, farovonlik va manfaatlar mushtarakligi ta’minlanadi.

Biz mehnat motivatsiyasinish ayrim yo‘nalishlarigagina to‘xtaldik, xolos. Bu masala yuqorida ta’kidlanganlar bilan cheklanib qolmaydi Buning juda ko‘p tiplari, omillari va yo‘nalishlari mavjud.

Mehnat motivatsiyasi tiplari haqida turli fikrlar mavjud. Lekin ularning barchasi mehnat qiluvchining moddiy va ma’naviy ehtiyojini qondirish uchun his-tuyg‘ularni uyg‘otish yo‘lini axtarishga qaratilgan. Shu boisdan mehnat motivatsiyasining ikkita tipi alohida ahamiyat kasb etishi-ni ta’kidlash joiz. Bunga quyidagilar kiradi: birinchidan, his-tuyg‘uni uyg‘otuvchi tadbirlar majmuasi bo‘lsa, ikkinchidan, aql-idrok bilan qilinadigan ishlardir.

Kishilarning yaxshi mehnat qilishi uchun ikkalasi ham muhim ahamiyatga ega. Ba’zi tadbirlar borki, aql-idrok bilan qilinib, kishilarda yaxshi mehnat qilish uchun kuchli his-tuyg‘u uyg‘otadi. Masalan, millatparvar, fidoyi, jonkuyar inson uchun yaxshi mehnat qilish his-tuyg‘usini uyg‘otishda O‘zbekistonning mustaqillikka erishganligi juda katta omil bo‘lib xizmat qiladi. Yoki kompaniyaning ravnaqi uchun ahil bo‘lgan mehnat jamoasining bir tan, bir jon bo‘lib, kechayu-kunduz uni yuksaltirish uchun qilgan ishlari.

Mehnat qiluvchining, ya’ni mehnatkashning mehnat qilishi uchun bir qancha motivlar borki, bularsiz samarali mehnatning sodir bo‘lishi mumkin emas. Bularga quyidagilar kiradi:

1. Ko‘prok mexnat xaki to‘lanishi. Hayotiy tajribalar ko‘rsatayaptiki, masalan, paxta terimida terilgan paxta uchun har kuni hisob-kitob qilib borilsa, mehnat unumdorligi odatdagidan 2-2,5 baravar yuqori bo‘ladi. Mehnatning natijasi qancha tez rag‘batlantirilib borilsa, u shuncha unumli, samarali bo‘ladi. Juda ko‘p mamlakatlarda oylik maosh to‘lanadi. Ammo AQShda har haftada, ba’zan har kuni oylik to‘lanishi evaziga ham yuqori mehnat unumdorligiga erishadilar. Xo‘jalikni yuritishda mehnatning bu motivini inobatga olish yuqori samaradorlikka erishish uchun juda muhimdir.

2. Yaxshi mexnat sharoitining yaratilishi. Mehnat sharoiti xodimlarni ishga olib kelish, ishlash jarayonini ta’minlash va ishdan uygacha kuzatib qo‘yishni o‘z ichiga oladi. Har bir xodimning ishlaydigan joyi har tomonlama qulay, yorug‘, ozoda, bahavo bo‘lishi lozim. Bu borada mehnat ergonomikasi talablariga javob beradigan bo‘lishi kerak. Bu ham yaxshi va samarali ishlash uchun asosiy

motivlardan biridir. Korxona jug‘rofiy jihatdan ham qulay joylashgan bo‘lishi lozim. U transport vositasi bekatiga yaqin, do‘konga, oshxonaga, bozorlarga yaqin va ularga borish ham qulay joyda joylashishi ham unda ishlaydigan xodimlar uchun ahamiyatlidir.

3. Xodimning malakasiga mos ish bilan ta’minlanishi.

4. Korxonada yaxshi ma’naviy-ruxiy muhitnint yaratilishi. Korxonaning umumiy muvaffaqiyati uchun shu korxonada ishlayotgan birorta yushsh o‘zini ortiqcha yoki jamoadan chetda his qilmasligi kerak. Rejali iqtisodiyotda amal qilgan juda ko‘p ma’muriy-buyruqbozlik usullari bozor sharoiti uchun yot unsurlardir. Endi kishilar tazyiq bilan majbur bo‘lib ishlamasliti kerak. Ularda ishlash uchun ichki tuyg‘ular, imkoniyatlar ishga tushib, mehnat qilish ixtiyoriy ehtiyojga aylanishi lozim.

5. Xar bir kishining o‘z o‘rniga ega bo‘lishini ta’minlash..

6. Har bir kishini shu korxonaning egasi, xujayini va uning bu yerda zarur ekanligini his qilishni ta’minlash.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Asosiy tushunchalar: inson kapitali va mehnat resurslari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	**Kadrlar salohiyati**	Korxona xodimlarining yosh, jins, ma’lumot, kasbiy ko‘nikmalar va ishlab chiqarish tajribasi bilan ifodalangan umumiy ish qobiliyati va imkoniyatlari majmui; jamiyat mehnat salohiyatining tarkibiy qismi.
2	**Kadrlar**	Korxonada mehnat bilan band bo‘lgan hamda uning shaxsiy tarkibiga kiruvchi turli kasbiy-malakaviy guruhlardagi xodimlar majmuasi.
3	**Mehnat resurslari**	Korxonaning ishchi kuchini tavsiflovchi ko‘rsatkich; mehnatga qobiliyatli yoshdagi, iqtisodiy faol, ishlab chiqarish jarayoniga jalb etilgan yoki jalb etilishi mumkin bo‘lgan xodimlar soni.

4	**Korxona personali**	Doimiy va yollanib ishlovchi, malakali va malakasiz barcha xodimlardan iborat bo‘lgan shaxsiy tarkib; korxona bilan mehnat shartnomasi tuzgan barcha ishlovchilar.
5	**Ishchi kuchi**	Insoning mehnat qilishga bo‘lgan jismoniy va aqliy qobiliyatlari majmui; bozor munosabatlari sharoitida tovar sifatida namoyon bo‘ladi, o‘z qiymatidan ortiq qiymat yaratish xususiyatiga ega.
2-guruh — Xodimlar tasnifi: tarkibiy-funksional guruhlar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
6	**Sanoat-ishlab chiqarish personali (S.ICh.P)**	Ishlab chiqarish jarayonida bevosita ishtirok etuvchi xodimlar guruhi: haydovchilar, ta’mirlovchilar, texnik xizmat ko‘rsatuvchi ishchilar, dispetcherlik xodimlari. Asosiy va yordamchi xodimlarga bo‘linadi.
7	**Noishlab chiqarish personali**	Korxonaning asosiy ishlab chiqarish faoliyatidan tashqarida — uy-joy, kommunal va yordamchi xo‘jaliklarda, sog‘liqni saqlash, profilaktika hamda ta’lim muassasalarida band bo‘lgan xodimlar.
8	**Rahbarlar**	Korxonalar va tarkibiy bo‘linmalarning rahbarlik lavozimlarini egallaydigan xodimlar: direktor, bosh direktor, boshlig‘in va ularning o‘rinbosarlari, bosh muhandis, bosh iqtisodchi va boshqalar.
9	**Xizmatchilar**	Hujjatlarni tayyorlash va rasmiylashtirish, hisob va nazorat, xo‘jalikka xizmat ko‘rsatishda band bo‘lgan xodimlar: agentlar, kassirlar, ish yurituvchilar, kotiblar, statistlar va hokazolar.
3-guruh — Sifat tavsifi va mehnat sharoitlari		

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
10	**Korxona personaling sifat tavsifi**	Xodimlarning mazkur ishlab chiqarishga kasbiy va malakaviy jihatdan yaroqlilik darajasini ko‘rsatuvchi mezonlar majmui: ta’lim darajasi, mutaxassislik, kasb va malaka.
11	**Kasb**	Faoliyatning maxsus va tor ko‘rinishdagi turi; mutaxassislik kabi nazariy bilim va amaliy ko‘nikmalarni talab qilishi bilan birga, ishlab chiqarishning o‘ziga xos xususiyatlaridan kelib chiqib qo‘shimcha ko‘nikmalarni ham taqozo etadi.
12	**Malaka**	Biron-bir kasb yoki mutaxassislik bo‘yicha murakkab ishlarni bajarish uchun zarur bo‘lgan mehnat ko‘nikmalari va bilimlar darajasi; tarif razryadlari va koeffitsiyentlar orqali baholanadi.
13	**Mehnat uchun ijtimoiy sharoitlar**	Xodimlarning mehnat faoliyatiga ta’sir etuvchi ijtimoiy omillar majmui: jamoada psixologik muhit, ijtimoiy himoya, mehnat xavfsizligi, rag‘batlantirish tizimi, kasb kasalliklari va jarohatlardan muhofaza.
14	**Mehnat yuklamasiga ta’sir ko‘rsatuvchi omillar**	Xodimlar sonini, ish vaqtini va mehnat jadalligi darajasini belgilovchi omillar: ishlab chiqarish dasturi, texnik vositalar soni, xizmat ko‘rsatish me’yorlari va ishlari murakkabligi.
4-guruh — Boshqaruv ko‘rsatkichlari va kadrlar siyosati		
№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
15	**Kadrlar siyosati**	Amaldagi qonunchilik talablariga muvofiq xodimlarni ishga qabul qilish, saqlash va rivojlantirishning optimal muvozanatini ta’minlashga qaratilgan usullar, prinsiplar va talablar belgilash tizimi.

16	**O‘rtacha ro‘yxat soni**	Hisobot davri (oy, chorak, yil) mobaynida korxona ro‘yxatidagi xodimlar sonining o‘rtacha arifmetik qiymati; mehnat unumdorligi va boshqa samaradorlik ko‘rsatkichlarini hisoblashda asos sifatida qo‘llaniladi.
17	**Ko‘rsatkichlar (mehnat salohiyati)**	Korxona mehnat salohiyatining holatini, ta’minlanganligini va samaradorligini ifodalovchi o‘lchov tizimlari; uch guruhga bo‘linadi: holat ko‘rsatkichlari, ta’minlanganlik ko‘rsatkichlari va samaradorlik ko‘rsatkichlari.

Nazorat va muhokama uchun savollar.

1. Bozor munosabatlari sharoitlarida korxonaning kadrlar siyosatini qay tarzda tasavvur qilasiz?
2. Kadrlar tuzilmasi deganda nima tushuniladi va uni belgilab beruvchi omillar qanday?
3. Real ish haqi nominal ish haqidan nimasi bilan farq qiladi?
4. Mehnatga haq to‘lashning qanday tizim va shakllarini bilasiz?
5. Qaysi hollarda vaqtbay va ishbay haq to‘lashdan foydalanish maqsadga muvofiq hisoblanadi?
6. Nima sababli korxonada mehnat unumdorligi sur’atlari o‘rtacha ish haqi sur’atlaridan ortiq bo‘lishi lozim?
7. Mehnat unumdorligi nima? Korxonada mehnat unumdorligining o‘sish qanday ahamiyati kasb etadi?
8. Korxonada mehnat unumdorligini aniqlashning qanday usularini bilasiz?
9. Mehnat unumdorligi va ish haqini rejalashtirish mohiyati nimada?
10. Qaysi omillar korxonada ishlab chiqarishning o‘sishini belgilab beradi?

VI BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA MEXNATGA XAQ TO‘LASH

6.1. Mehnatga haq to‘lashning tashkil qilish asoslari.

6.2. ATKda mehnatga haq to‘lash tizimi va shakllari. Ishbay va vaqtbay ish haqi to‘lovlari.

6.3. Fuqaro aviatsiyasi ishchilarining turli toifalari uchun ish haqi

6.4. Temir yo‘l saralash va yuk stansiyalari xodimlariga o‘rtacha oylik ish haqi va mehnatga haq to‘lash fondini rejalashtirish.

6.1. Mehnatga haq to‘lashning tashkil qilish asoslari.

Mehnatga haq to‘lash kategoriyasini tushunish iqtisodiy munosabatlar tizimida xodim va ish beruvchi o‘rtasidagi eng muhim aloqani ifodalab beradi[262]. Ilgari — markazlashgan iqtisodiyot davrida — xodimlar mehnatiga haq to‘lash davlat tomonidan rejalashtirilgan tartibda, bajarilgan ish miqdori va sifatiga muvofiq amalga oshirilgan. Hozirgi kunda esa ish haqi mexanizmi tubdan o‘zgardi: u endi ishchi kuchi bahosining pul shakli sifatida — xodimlarni mehnatga hamda uning yakuniy natijalari uchun taqdirlash vositasi sifatida — belgilanmoqda.

Mehnat bozori talqiniga ko‘ra, ish kuchining sotuvchisi (mehnat qiluvchi shaxs) va ish kuchini sotib oluvchi (ish beruvchi) bozorda munosabatga kirishib, ish kuchining bahosini kelishib belgilaydilar — keyinchalik bu baho mehnat shartnomasida mustahkamlanadi[263]. Ushbu jarayon iqtisodiy kategoriya sifatidagi ish haqining mohiyatini ochib beradi: u mehnat bozorida shakllanadi va xodimlarning ijtimoiy mahsulot taqsimlanishidagi ishtirok usullarini belgilab beradi. Huquqiy kategoriya sifatida esa ish haqi iqtisodiy omillar bilan belgilanadi va mehnat bozori sharoitida namoyon bo‘ladi.

Yollanma mehnat munosabatlarida ish haqi fuqarolik-huquqiy munosabatlardan (pudrat, topshiriq, mualliflik shartnomalari) tubdan farqlanadi.[264] Ish beruvchi xodimni bajargan ishi uchun taqdirlash majburiyatini oladi, xodim esa mehnat majburiyatlari bajarilganda haq to‘lashni talab qilish huquqiga ega bo‘ladi. Haq to‘lash hajmi mehnatning miqdori va sifatiga muvofiq holda belgilanadi, ish haqi esa oldindan o‘rnatilgan norma bo‘yicha — kafiylatlanganlik sharti asosida —

[262] Marx K. Kapital. 1-jild. Moskva: Politizdat, 1983. 211-bet.
[263] Samuelson P.A., Nordhaus W.D. Economics. 19th ed. New York: McGraw-Hill, 2009. P. 247.
[264] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 153-165-moddalar.

to‘lanadi. Fuqarolik-huquqiy shartnoma bo‘yicha esa taqdirlash belgilangan muddatlarda ashyolashgan mehnatga, mehnatning yakuniy natijasi uchun to‘lovdir; ish haqi asosiy va qo‘shimcha qismlarga bo‘linsa, fuqarolik-huquqiy shartnomalarda bunday bo‘linish yo‘q; ish haqi uchun davlat minimal miqdori belgilangan bo‘lsa, fuqarolik-huquqiy shartnomalarda bu o‘rnatilmagan.

Ish haqi o‘zida ishlab topilgan haqni ifodalaydi va shu bilan u nafaqa, qo‘shimcha to‘lov, ustama, kafolatli va kompensatsiya to‘lovlaridan, shuningdek mehnat natijasi sifatidagi foyda ulushidan farqlanadi[265]. Kompensatsiya to‘lovi ma’lum holatlarda xodim qiladigan chiqimlarni qoplash, kafolatli to‘lov xodimlar qonun yo‘l qo‘ygan hollarda korxonadagi ishni bajarmaganda to‘lanadi, ish haqi esa xodimlar korxonadagi muayyan ishni bajarishi evaziga to‘lanadigan haq hisoblanadi. Ishlab chiqarish korxonalarida olingan sof daromad, davlat muassasalarida esa davlat byudjeti hisobidan ajratiladigan mablag‘lar ish haqining asosiy manbai hisoblanadi.

Tuzilishi jihatidan ish haqi ikki qismdan iborat.[266] **Asosiy ish haqi** — tarif stavkalari va mansab okladlaridan tashkil topib, markazlashgan tartibda tasdiqlanadi, oldindan belgilangan fondlar hisobidan to‘lanadi va mazkur korxonaning foydasi hajmiga bog‘liq emas. Xodimlarga bajarilgan ish uchun asosiy ish haqi har doim to‘lanishi shart. **Qo‘shimcha ish haqi** — mukofot, ustama va boshqa to‘lovlardan iborat bo‘lib, ushbu to‘lovlar korxonalarning foydasi va rentabelligiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq. Shuning uchun olingan foyda bevosita xodimning mukofot hajmiga ta’sir qiladi. Qo‘shimcha to‘lovlarni to‘lash manbai — korxonalarda tashkil etiladigan moddiy rag‘batlantirish fondi hisoblanadi.

Insoniyat uchun qanday shaklda va qancha miqdorda ish haqi olishi emas, balki unga qancha miqdorda tovarlar va xizmatlar sotib olish mumkinligi muhim ahamiyat kasb etadi. [267] Shu sababdan ish haqining ikki turi mavjud. **Nominal ish haqi** — ma’lum vaqt davomida olingan pul shaklidagi ish haqi bo‘lib, xodimning rasmiy daromadini ifodalaydi. **Real ish haqi** — nominal ish haqiga sotib olish mumkin bo‘lgan tovarlar va xizmatlar miqdori, boshqacha aytganda, nominal ish haqining haqiqiy ‘xarid qilish’ quvvatidir. Inflyatsiya sharoitida nominal ish haqi o‘sganda ham real ish haqi pasayishi mumkin — bu iqtisodiy tahlilning muhim

[265] Armstrong M. Reward Management: A Handbook of Remuneration Strategy and Practice. 6th ed. London: Kogan Page, 2010. P. 31.
[266] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 206-bet.
[267] Samuelson P.A., Nordhaus W.D. Economics. 19th ed. New York: McGraw-Hill, 2009. P. 247.

muammolaridan biri hisoblanadi. Mehnatga haq to‘lashni to‘g‘ri tashkil qilish ishlab chiqarishni rivojlantirish, uning samaradorligini oshirish, ayniqsa mehnat unumdorligini o‘stirishning muhim vositalaridan biridir. Ish haqining asosiy vazifasi mehnatkashlarning hayot va mehnat sharoitini yaxshilash, mehnat me’yori bilan iste’mol me’yori o‘rtasidagi bog‘liqlikni ta’minlashdan iborat.

Mehnatga haq to‘lashni tashkil qilishning beshta asosiy vazifasini farqlash zarur. **Takror ishlab chiqarish vazifasi** — mehnatkashlarni va ularning oila a’zolarini farovonligini ta’minlashga qaratilgan. Bunday inson ehtiyojlarining o‘sib borishini belgilovchi iqtisodiy qonun aks etadi. **Rag‘batlantiruvchi vazifa** — xodimlarning ish haqi miqdorini sarflagan mehnati bilan bog‘liqligini, korxonaning ishlab chiqarish faoliyati natijalari asosida hisoblanganligini belgilaydi. **Taqsimlovchi vazifa** — yollanma ishchi va ishlab chiqarish vositalarining egalari orasida iste’mol fondlarini taqsimlashda jonli mehnat me’yorlarining aks etishini ko‘rsatadi. **Resurslarni taqsimlash vazifasi** — hududlar, iqtisodiyotning tarmoqlari va korxonalar bo‘yicha mehnat resurslarini joylashtirish optimallashtirish masalasini hal qiladi. **Aholini haridorgirligini ta’minlash vazifasi** — aholining haridorgirligini pul mablag‘lari bilan ta’minlash o‘rtasidagi bog‘liqlikni belgilaydi.

6.1-jadval.

Mehnatga haq to‘lashni tashkil qilishning vazifalari va ularning mazmuni[268]

Vazifa turi	Iqtisodiy mazmuni	Amalga oshirish mexanizmi
Takror ishlab chiqarish	Xodimlar va oilasi farovonligini ta’minlash; ehtiyojlarning o‘sib borishini hisobga olish	Minimal ish haqi, tarif stavkalari, ijtimoiy to‘lovlar tizimi
Rag‘batlantiruvchi	Xodimlarning mehnat natijalarini doimo yaxshilashdan manfaatdor bo‘lishini ta’minlash	Mukofot tizimi, ishbay ish haqi, KPI ga bog‘liq to‘lovlar
Taqsimlovchi	Har bir xodimning sarflagan mehnatiga ko‘ra iste’mol fondidagi ulushini aniqlash	Tarif razryadlari, malaka koeffitsientlari tizimi

[268] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Resurslarni taqsimlash	Mehnat resurslarini hududlar, tarmoqlar va korxonalar bo‘yicha optimallashtirish	Tarmoq va mintaqaviy tarif bitimlari, qo‘shimcha to‘lovlar
Haridorgirlikni ta’minlash	Aholining haqiqiy xarid qilish qobiliyatini oshirish	Nominal ish haqini inflyatsiyadan himoya qilish; indeksatsiya

Keltirilgan beshta vazifadan ko‘rinishiki, ish haqi bir vaqtning o‘zida iqtisodiy, ijtimoiy va boshqaruv funksiyasini bajaradi.[269] V. Vrum motivatsiya nazariyasiga ko‘ra, xodimlar ish haqi darajasi va bajarilayotgan mehnat o‘rtasidagi to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liqlikni aniq his qilgan taqdirdagina maksimal samaradorlikka erishish mumkin.

Mehnatga haq to‘lashning asosiy tamoyillari

Bozor iqtisodiyoti sharoitida mehnatga haq to‘lashni tashkil qilishning olti tamoyili mavjud. Birinchi tamoyil — ishlab chiqarish va mehnatning samaradorligi o‘sishi hisobiga real ish haqi miqdorini o‘sishi. Ikkinchi tamoyil — mehnat unumdorligini o‘sish darajasini ish haqining o‘sish darajasidan yuqori bo‘lishi; bu iqtisodiy barqarorlikning asosiy mezoni. Uchinchi tamoyil — xodimning korxona faoliyatining natijalariga qo‘shgan hissasi bo‘yicha ish haqi differensiatsiyasi. To‘rtinchi tamoyil — mehnatiga yarasha ish haqi belgilash. Beshinchi tamoyil — mehnatga haq to‘lashni davlat tomonidan tartibga solinishi. Oltinchi tamoyil — mehnat bozori ta’sirini hisobga olish, ya’ni ish kuchiga bo‘lgan talab va taklif nisbatining ish haqi darajasiga ta’sirini monitoring qilish.

Mehnatga haq to‘lashni tartibga solishning uch darajali tizimi

O‘zbekiston Respublikasida mehnatga haq to‘lashni tashkil qilish masalalari huquqiy jihatdan asoslangan bo‘lib, u uch darajada tartibga solinadi[270].

Birinchi daraja — davlat miqyosi. O‘zbekiston Respublikasining mehnat kodeksida mehnat munosabatlarini tartibga soluvchi huquq me’yorlari, shu jumladan, mehnatga haq to‘lash masalalari bo‘yicha me’yorlar belgilangan. Davlat tomonidan minimal ish haqi darajasi o‘rnatilgan bo‘lib, agar xodim to‘liq belgilangan ish vaqtida ishlagan va ishlab chiqarish vazifasini to‘liq bajargan bo‘lsa, uning oylik ish haqi minimal ish haqidan kam bo‘lmasligi kerak. Byudjet sohasida ishlayotgan xodimlar uchun yagona tarif setkasi qabul qilingan bo‘lib, tabiiy-iqlim

[269] Vroom V.H. Work and Motivation. New York: Wiley, 1964. P. 17.
[270] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 153-165-moddalar.

sharoitlari noqulay bo‘lgan mintaqalarda ishlayotgan xodimlar uchun rayon koeffitsientlari belgilangan[271].

Ikkinchi daraja — tarmoq (hudud) miqyosi. Mehnatga haq to‘lashni tartibga solish masalalari tarmoq bo‘yicha qabul qilingan shartnomalar yoki maxsus bitimlarda belgilangan bo‘lib, tarmoq darajasidagi kasaba tashkilotlari, mehnat vazirligi yoki boshqa vakolatga ega bo‘lgan tashkilot xodimlari tomonidan birgalikda amalga oshiriladi.

Uchinchi daraja — korxona miqyosi. Mehnatga haq to‘lash masalalari jamoa shartnomalari asosida tartibga solinadi. Jamoa shartnomalari bir yoki bir nechta kasaba tashkilotlarining vakolat berilgan xodimlari tomonidan qabul qilinadi. Bu shartnomalar mulkchilikning har xil shakllarida faoliyat yuritayotgan korxonalar uchun ham tegishli bo‘lib, unda ish beruvchi va ishlovchilarning o‘zaro munosabatlari, mehnat sharoitlari, moddiy rag‘batlantirish va ish haqini tartibga solish bo‘yicha tadbirlar ko‘rsatiladi.[272]

Ish haqining tariflari ish haqini asosiy tartibga soluvchi mezon bo‘lib hisoblanadi. Ish haqining tarifi o‘zida turli xil mehnatning malakasi, og‘irligi va ijtimoiy ahamiyatiga bog‘liq bo‘lib uning bahosini ifodalaydi[273]. Tarif tizimi — xodimlarning ish haqi darajasini ularning malakasi, mehnatining unumdorligi, xususiyati va sharotiga, ular bajaridigan ishning mas’uliyatliligiga, ishlab chiqarish tarmog‘i, korxonalarning hududiy joylashishi, qo‘llaniladigan ish haqi shakllariga ko‘ra tabaqalashtirish va tartibga solishga asos bo‘ladigan normativlar majmuasidir. Tarif tizimi yordamida davlat mehnatga haq to‘lashning differensiatsiyasini amalga oshiradi.

Tarif tizimi uchta asosiy unsurdan tashkil topadi: tarif-malaka ma’lumotnomasi, tarif setkasi va tarif stavkalari.

Tarif-malaka ma’lumotnomasi — muayyan tarmaqda bajariladigan ishlar ro‘yxatini, bu ishlarning kvalifikatsiya xususiyatini, xodimning bilim darajasi, ishlab chiqarish mahorati, uslublari va boshqalarga qo‘yiladigan talablarni o‘z ichiga oluvchi normativ hujjatdir. U ikki xil bo‘ladi: birinchisi — tarmoq bo‘yicha ishchilarning mutaxassisligini ko‘rsatuvchi; ikkinchisi — ish va kasblarning yagona tarif-malaka ma’lumotnomasi, qaysi tarmoq va tashkilotga qarashliligidan qat’iy nazar barcha korxonalarda qo‘llaniladigan kasblar uchun. Tarif-malaka ma’lumotnomasi ikki qismdan iborat: ishchilar

[271] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 153-165-moddalar.
[272] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 153-165-moddalar.
[273] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. Minsk: Novoe znanie, 2009. 296-bet.

kasbining malaka tafsiloti va ishchilarni tarifikatsiya qilish bo‘yicha tasnif.

Tarif razryadi — tarif jadvalining asosiy elementlaridan biri bo‘lib, xodimning malakasiga muvofiq beriladi. Tarif razryadi bajarilayotgan ishning yoki operatsiyaning malaka darajasini ko‘rsatadi: ishning aniq bajarilish darajasi, mas’uliyatliligi va murakkabligini aks ettiradi. Xodimga muayyan malaka darajasini belgilashda topshirilgan vazifasini bajarishdagi bilim va ko‘nikma hisobga olinadi.

Tarif koeffitsienti u yoki bu razryadlar uchun mehnatga haq to‘lashning necha barobar oshganligini ko‘rsatadi, ya’ni tarif koeffitsienti ayni razryad stavkasining nol razryad stavkasiga nisbatini xarakterlab beradi. Birinchi razryad tarif stavkasi va tarif stavkasi asosida shundan keyingi har bir razryadning tarif stavkasi hisoblab chiqiladi.

6.2-jadval.

Mehnatga haq to‘lashning yagona tarif setkasi (22 razryad)[274]

Razryad	Tarif koeffitsienti	Razryad	Tarif koeffitsienti
1	*2,476*	**12**	*6,115*
2	*2,725*	**13**	*6,503*
3	*2,998*	**14**	*6,893*
4	*3,297*	**15**	*7,292*
5	*3,612*	**16**	*7,697*
6	*3,941*	**17**	*8,106*
7	*4,284*	**18**	*8,522*
8	*4,640*	**19**	*8,943*
9	*4,997*	**20**	*9,371*
10	*5,362*	**21**	*9,804*
11	*5,733*	**22**	*10,240*

Jadvaldan ko‘rinishiki, 22 razryadli yagona tarif setkasida birinchi razryaddan so‘nggi razryadga o‘tishda tarif koeffitsienti 2,476 dan 10,240 gacha ko‘tariladi. Bu ko‘rsatkich malakali va malakasiz mehnat o‘rtasidagi ish haqi farqini ob’ektiv aks ettiradi. Aksionerlik jamiyatlarida rahbar (direktor)ning, bosh direktor, jamiyat kollegial ijro organi a’zolari (boshqaruv)ning ish haqi ularning har birining jamiyat bilan tuziladigan shartnomada belgilanadi.

Minimal ish haqi va bazaviy hisoblash miqdori: 2023 yil yangiliklari

[274] *Manba: O'zbekiston Respublikasi Mehnat vazirligi normativlari asosida tuzildi*

Xodim uchun ish haqi — uning shaxsiy daromadidagi bosh va asosiy manba bo‘lib, u va oilasining farovonligini ta’minlash va yuksaltirishda asosiy vosita bo‘lib hisoblanadi. Minimal ish haqini belgilashdagi asosiy mezonlardan bo‘lib, mehnatkashlar va ularning oila a’zolarini ehtiyojini hisobga olish hisoblanadi. Minimal ish haqi ularning faqat jismoniy faolliklarini emas, balki ishlashga bo‘lgan qobiliyatlarini qayta tiklash, rivojlantirishga yo‘naltirilgan bo‘lishi kerak; u jismoniy ehtiyojlarni qondirishi bilan birga, ularning ixtisosligini oshirish va ijodiy imkoniyatlarini kengaytirishini ham ta’minlash kerak.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 28 martdagi PF-45-son Farmoniga ko‘ra, mehnatga haq to‘lashning eng kam miqdori 2023 yil 1-maydan boshlab 920 ming so‘mdan 980 ming so‘mga oshirildi[275]. Ma’lumki, 2019-yilning 1-sentabridan ‘eng kam ish haqi miqdori’ tushunchasi bekor qilinib, uning o‘rniga mehnatga haq to‘lashning eng kam miqdori hamda bazaviy hisoblash miqdori joriy qilingan edi. Mehnatga haq to‘lashning eng kam miqdori maosh, ustamalar, qo‘shimcha haq, gonorar, qo‘shimcha ish uchun kompensatsiya to‘lovlari va rag‘batlantiruvchi tusdagi to‘lovlarning boshqa turlarini aniqlashda qo‘llaniladi.

Bazaviy hisoblash miqdori quyidagilarni aniqlashda qo‘llaniladi: soliqlar, yig‘imlar, jarimalar, davlat bojlari va ko‘rsatilayotgan davlat xizmatlari uchun boshqa to‘lovlarning miqdorlarini; tadbirkorlik bilan shug‘ullanish uchun patent, litsenziya va boshqa to‘lovlarning qiymatini, tashkilotlarning ustav fondlari miqdori, mikrokreditlar va lizing, shuningdek boshqa moliyaviy-iqtisodiy ko‘rsatkichlarning cheklangan miqdorini[276]. 2023 yil 1-maydan bazaviy hisoblash miqdori 300 ming so‘mdan 330 ming so‘mga oshdi. Binobarin, bazaviy hisoblash miqdoriga bog‘langan to‘lovlar — ma’muriy jarimalar, soliqlar, davlat bojlari va shu kabi boshqa to‘lovlar — ham mos ravishda o‘sdi.

O‘zbekistonda mehnatga haq to‘lashning 22 ta razryadi bor. Har bir razryadning oklad ish haqi turlicha bo‘ladi. Aholi o‘zining okladi qancha bo‘lishini jadval asosida hisoblab ko‘rishi mumkin: buning uchun razryad ro‘parasidagi koeffitsiyentni mehnatga haq to‘lashning eng kam miqdoriga (1-maydan 980 ming so‘m) ko‘paytirish kerak. Masalan, 9-razryadda ishlaydigan xodimlarning oklad ish haqini hisoblasak: 1,755 × 980 000 = 1 719 900 so‘m. Oklad — bu ish beruvchi har bir to‘liq

[275] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PF-45-son Farmoni 'Ish haqi, pensiyalar va nafaqalar miqdorini oshirish to'g'risida'. 2023 yil 28 mart

[276] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PF-45-son Farmoni 'Ish haqi, pensiyalar va nafaqalar miqdorini oshirish to'g'risida'. 2023 yil 28 mart

ishlangan oy uchun xodimga to‘lashi shart bo‘lgan qat’iy miqdor; ish haqi o‘z ichiga oklad, bonus va premiyalarni oladi.

Avtomobil transporti haydovchilari mehnatiga haq to‘lash: normativ asoslar

O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi tomonidan 2019-yil 23 yanvarda ro‘yxat raqami 3130 bilan ro‘yxatdan o‘tkazilgan Avtomobil transporti haydovchilari mehnatiga haq to‘lashning umumiy shartlari to‘g‘risidagi Nizomga muvofiq, byudjet tashkilotlari, davlat korxonalari va ustav kapitalida davlat ulushi 50 foizdan ko‘proqni tashkil etadigan tashkilotlarning haydovchilariga mehnatga haq to‘lash yagona tarif setkasi bo‘yicha belgilangan razryadlar asosida amalga oshiriladi[277].

6.3-jadval.

Tashkilotlar haydovchilarining mehnatga haq to‘lash razryadlari (yengil va avtobus)

Avtomobil sinfi / Avtobus o‘lchami	YTS bo‘yicha umumiy razryad	Tibbiy xizmat va maxsus signalli avtomobillar
I. Yengil avtomobillar		
O‘ta kichik va kichik (1,8 litrgacha)	1	2*
O‘rtacha (1,8 dan 3,5 litrgacha)	2	3*
Katta (3,5 litrdan ortiq)	3	4*
II. Avtobus o‘lchamlari		
O‘ta kichik (5 metrgacha)	2	3*
Kichik (5–7,5 metr)	3	4*
O‘rta (7,5–9,5 metr)	4	5*
Katta (9,5–11 metr)	5	6*
Katta (11–15 metr)	6	7*
O‘ta katta (15 metrdan ortiq)	7	—
III. Mototsikllar va uch g‘ildirakli motovositalar	1	—

*Izoh: * Tez tibbiy yordam avtomobillari haydovchilariga razryadlar jadvalda belgilanganidan bir razryad yuqori belgilanadi. VMA apparati Avtoxo‘jaligi balansidagi yengil avtomobillar haydovchilariga 3 razryad,*

[277] O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi. Avtomobil transporti haydovchilari mehnatiga haq to'lashning umumiy shartlari to'g'risidagi Nizom. Ro'yxat raqami 3130. Toshkent, 2019 yil 23 yanvar.

boshqa avtomoбillar haydovchilariga 2 razryad yuqori. Manba: Nizom №3130, 2019

6.4-jadval.

Tashkilotlardagi yuk avtomobillari haydovchilarining mehnatiga haq to‘lash razryadlari[278]

Avtomobillar guruhlari (yuk ko‘tarish qobiliyati, tonna)	I guruh (bort)	II guruh (ixtisoslashtirilgan)	III guruh (maxsus xavfli)
1,5 tagacha	—	—	1
1,5 dan 3 gacha / 0,5 dan 1,5 gacha / 0,5 gacha	2	2	2
3 dan 5 gacha / 1,5 dan 3 gacha / 0,5 dan 1,5 gacha	3	3	3
5 dan 10 gacha / 3 dan 5 gacha / 1,5 dan 3 gacha	4	4	4
10 dan 20 gacha / 5 dan 10 gacha / 3 dan 5 gacha	5	5	5
20 dan 40 gacha / 10 dan 20 gacha / 5 dan 10 gacha	6	6	6
40 dan ortiq / 20 dan 40 gacha / 10 dan 40 gacha	7	7	7
— / 40 dan ortiq / —	—	8	—

Mazkur Nizom O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 16-iyuldagi 538-son qaroriga muvofiq avtomobil transporti haydovchilari mehnatiga haq to‘lashning umumiy shartlarini belgilaydi. Qonun hujjatlarida tashkilotga o‘zi uchun alohida razryad belgilash vakolati berilgan bo‘lsa, ushbu tashkilotda mazkur jadvalda belgilangan razryaddan boshqa razryadlar qo‘llanilishi mumkin.

Quyidagi holatlar uchun ustamalar va qo‘shimcha haqlar belgilanadi: tungi vaqtda, dam olish va bayram kunlari ishlaganlık, shuningdek xizmat vaqtidan tashqari ishlaganlık; ikkinchi darajali haydovchilarga malaka darajasi uchun; xalqaro yuk tashuvlarni amalga oshirganligi; alohida mehnat sharoitlari uchun; bir yo‘la bir nechta kasbda ishlaganlık, xizmat

[278] *Izoh: VMA apparati Avtoxo'jaligi balansidagi yuk avtomobillari haydovchilariga razryadlar jadvalda belgilanganidan ikki razryad yuqori. Manba: Nizom №3130, 2019*

ko‘rsatish zonasi kengayganliği; bo‘lingan ish smenasida (smena o‘rtasidagi tanaffus 2 soatdan ortiq bo‘lganda) ishlaganlık; safar xususiyatiga ega mehnat sharoitlarida ishlaganlık uchun[279].

Mehnatga haq to‘lashning shakllari: ishbay va vaqtbay

Mehnatga haq to‘lashning asosini mehnatni me’yorlash, tarif tizimlari va mehnatga haq to‘lashning shakl va tizimlari tashkil etadi. Korxonalarda mehnatga haq to‘lashning ikki shakli: ishbay va vaqtbay shakli qo‘llaniladi. Sarflangan mehnatning miqdor o‘lchov birligi ishlab chiqarilgan mahsulotning soni yoki sarflangan vaqt bilan belgilanadi.

Vaqtbay ish haqi shakli — xodimning ish haqi amalda ishlangan vaqt uchun tarif stavkasi yoki maosh bo‘yicha aniqlanadigan sistema. Ko‘p asrlik bozor iqtisodiyotining qonuniyatlariga ko‘ra, ish haqi — bu xodimning mehnatidan foydalanilganligining narxidir, va uning kattaligi mehnat bozori, ya’ni ish kuchiga bo‘lgan talab va taklif bilan o‘lchanadi. Vaqtbay ish haqi shakli odatda xizmat ko‘rsatish sohasidagi mutaxassis va ishchilar, konveyer turidagi avtomatlashtirilgan ishlab chiqarish jarayonidagi ishchilar uchun ko‘proq qo‘llaniladi.

Ishbay ish haqi shaklida haq to‘lash ishlab chiqarilgan mahsulot miqdori, sifati va tovar bozoridagi sotilishiga qarab belgilanadi, ammo uni hisoblashning asosini mahsulot ishlab chiqarishning miqdor ko‘rsatkichlari tashkil etadi[280]. Ingliz tilidagi adabiyotlarda mehnatning ishbay to‘lovi, mahsuldorlik bo‘yicha ish haqi deb ta’riflanadi. Firmalar ikki shartga rioya qiladilar: birinchidan, firma tomonidan to‘lanayotgan ish haqi darajasi har bir xodimning mehnat mahsuldorligini o‘stirish hisobiga o‘z ish haqini oshirishga qaratilgan munosabati minimumga yo‘naltirilishi; ikkinchidan, firma to‘layotgan ish haqining darajasi minimum chegaradagi ish haqidan yuqori bo‘lishi kerak. Bundan kelib chiqadiki, mehnatning ishbay to‘lovida shaxsiy qobiliyatning ish haqi darajasiga nisbati o‘zgaruvchanligi birga teng. Bunda ish haqi darajasi va mehnat mahsuldorligi o‘rtasidagi o‘zaro uzviy aloqa korxona darajasida emas, faqat ish joyi darajasida namoyon bo‘ladi.

Mehnat haqi tizimini to‘g‘ri tashkil qilish uchun tarif stavkasining 0-razryadi belgilash tarif tizimini tuzishning boshlang‘ich nuqtasi bo‘lib, u vaqt birligida (soat, kun, oy) eng kam malakali mehnatga to‘lanadigan haq miqdorini ko‘rsatadi. Avtomobil transport korxonalarida ishbay ishchilarning mehnati vaqtbay ishchilarga nisbatan intensiv bo‘lganligi

[279] O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi. Avtomobil transporti haydovchilari mehnatiga haq to'lashning umumiy shartlari to'g'risidagi Nizom. Ro'yxat raqami 3130. Toshkent, 2019 yil 23 yanvar.

[280] World Bank. Fair Wages and Labor Standards: Implications for Developing Countries. Washington D.C., 2020. P. 24.

uchun, ishbay ishchilarning tarif stavkalari vaqtbay ishchilarning tarif stavkalaridan yuqoriroqdir. Yordamchi sexlaridagi ishchilarni tarif stavkalari asosiy ishlab chiqarishdagi ishchilarning tarif stavkalaridan yuqori belgilanadi — bu mehnat intensivligi va mas’uliyat darajasining farqini aks ettiradi.

Demak, mehnatga haq to‘lashning tartibga solinishi quyidagilar asosida amalga oshirilishi kerak: yuqori malakali ishchining ish haqi malakasi past ishchining ish haqidan yuqori bo‘lishi; yuqori mehnat unumdorligiga to‘lanadigan ish haqi unumdorligi past ishchining ish haqidan yuqori bo‘lishi; og‘ir tabiiy-iqlim sharoitlarini hisobga oladigan rayon koeffitsientlaridan foydalanish; sog‘liqqa zarar, og‘ir mehnat sharoitlari uchun differensiallangan qo‘shimchalarni qo‘shish.[281] Bozor iqtisodiyoti sharoitida keng qo‘llaniladigan va yollanish bo‘yicha ishlayotgan barcha ishchi-xodimlarni qamrab oluvchi mehnat tarifikatsiyasining universal tizimi mehnat tizimi darajasini differensiallash masalasiga nisbatan samarali va adolatli tizim bo‘lib hisoblanadi.

6.2. ATKda mehnatga haq to‘lash tizimi va shakllari. Ishbay va vaqtbay ish haqi to‘lovlari

Ishchilar mehnatiga ishbay haq to‘lash — hozirgi kunda eng keng tarqalgan ish haqi shakli bo‘lib, yengil sanoati korxonalarida uning ulushi umumiy ish haqi fondining qariyb 70 foizini tashkil etadi.[282] Bu shaklning asosiy afzalligi shundan iboratki, ish haqi darajasi ishning ma’lum sifatda bajarilgan hajmiga qat’iy va to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq bo‘ladi. Shu boisdan ishlab chiqarishning zamonaviy rivojlanish darajasida ishbay haq to‘lash ishchilarning shaxsiy manfaatlarini va butun jamiyat manfaatlarini muvofiq ravishda birlashtiradigan rag‘batlantirish mexanizmi sifatida tan olingan.

Ishbay ish haqi to‘lashning metodologik asosini **ratsenka** — mahsulot birligiga yoki bajarilgan ma’lum operatsiyalarga to‘lanadigan ish haqining miqdori — tashkil qiladi.[283] Ishbay ratsenka quyidagi formulalar bo‘yicha aniqlanadi:

$R = (S_0 \times K_n) / I_m$ yoki $R = (S_0 \times K_n \times B_m) / 3600$

Bu yerda: R — ishbay ratsenka; S_0 — 0-razryadning soatlik tarif stavkasi; K_n — ishning tarif razryadiga mos keladigan tarif koeffitsienti;

[281] OECD. Employment and Labour Market Statistics. Paris: OECD Publishing, 2022. P. 62.
[282] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. Minsk: Novoe znanie, 2009. 301-bet.
[283] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 213-bet.

I_m — soatlik ishlab chiqarish me’yori; B_m — operatsiyani bajarishda vaqt me’yori (minut).

Mehnatga haq to‘lashning ishbay shakli faqat mehnatni me’yorlash imkoni mavjud bo‘lganda, ya’ni yangi operatsiyani bajarish uchun vaqt me’yori yoki mahsulot ishlab chiqarish me’yori aniqlangan taqdirdagina qo‘llanilishi mumkin. [10] Aynan shu sababdan u ishlab chiqarishning o‘sishidan, jihozlardan samarali foydalanishdan va ish vaqtining texnik-tashkiliy sabablarga ko‘ra yo‘qotilishining kamaytirilishidan manfaatdorlikni rag‘batlantiradi.

Ishbay ish haqi to‘lashning besh tizimi: tasnif va hisoblash uslubi

Hozirgi sanoatda ishbay ish haqi to‘lashning beshta asosiy tizimi qo‘llaniladi: bevosita individual (yakka), ishbay-mukofot, bilvosita, akkord va brigada. Ularning har biri o‘ziga xos hisoblash metodikasiga va qo‘llanilish sharoitiga ega.

6.5-jadval.

Ishbay ish haqi tizimlarining qiyosiy tavsifi[284]

Tizim nomi	Mohiyati	Hisoblash asosi / Qo‘llanish sohasi
Bevosita individual (yakka) ishbay	Ish haqi bevosita bajarilgan mahsulot soni yoki operatsiyalar miqdoriga bog‘liq	IH = R × Mx; Mx — haqiqatda ishlab chiqarilgan mahsulot. Ishchi alohida hisobga olinishi mumkin bo‘lgan joylarda
Brigada (jamoaviy) ishbay	Guruh ishchilar natijasini alohida-alohida ajratib hisoblab bo‘lmaydigan holatlarda qo‘llaniladi	IH_brigada = Mhaq^br × Rbr; Brigade narxi bo‘yicha taqsimlanadi
Ishbay-mukofot	Asosiy ishbay ish haqiga mehnatdagi ma’lum yutuqlar uchun qo‘shimcha mukofot qo‘shiladi	Mukofot tizimlari Nizom asosida belgilanadi; me’yor bajarilishi, sifat yaxshilanishi mezon sifatida
Bilvosita	Yordamchi ishchilarning ish haqi asosiy ishchilar ishlab chiqarishiga bog‘liq bo‘ladi	Yordamchi tsexlar va xizmat ko‘rsatish bo‘limlari xodimlari uchun
Akkord	Muddatli topshiriqning yaxlit to‘lovi muqaddim belgilanadi	Qurilish va ta’mirlash ishlarida; muddatidan avval bajarishga rag‘batlantirish uchun

Bevosita yakka ishbay tizimida ishchining ish haqi hisob-kitob qilinayotgan vaqt ichida bevosita ishlab chiqargan mahsulotining soniga

[284] *Manba: tarmoq amaliyoti va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

bog‘liq bo‘ladi.[285] Ish haqi miqdori ishbay ratsenka yoki bitta texnologik operatsiyani bajarish narxini haqiqatda ishlab chiqarilgan umumiy mahsulot miqdoriga ko‘paytirish yo‘li bilan aniqlanadi:

$IH_{ishbay} = R \times M_x$

Bu yerda: R — ratsenka, so‘m; M_x — haqiqatda ishlab chiqarilgan mahsulot miqdori, dona, juft, p.m.

Brigadali ishbay tizim ishlab chiqarish jarayonini yoki texnologik operatsiyani bajarish guruh ishchilar tomonidan amalga oshirilishi kerak bo‘lganda, har bir brigada a’zosining ishlab chiqarishga qo‘shgan hissasini alohida-alohida hisobga olish mumkin bo‘lmaganda qo‘llaniladi. Brigadaning ishbay ish haqi brigadadagi operatsiyalarning brigada narxini haqiqatda ishlab chiqarilgan mahsulot soniga ko‘paytirish bilan aniqlanadi:

$IH_{brigada} = M_{haq\wedge br} \times R_{br}$

Brigada narxi — barcha texnologik operatsiyalar bajarilish narxlarining yig‘indisi:[3]

$R_{br} = \Sigma R_n = R_1 + R_2 + \ldots + R_n$

Brigadali ishbay ish haqining o‘ziga xos xususiyati — uni brigada a’zolari o‘rtasida to‘g‘ri taqsimlash zaruriyatida namoyon bo‘ladi. [5] Taqsimlashda har bir brigada a’zosining malakasini belgilovchi tarif stavkasi, shu mahsulotni tayyorlashda haqiqatda sarflagan vaqti va brigadaning belgilangan me’yorni bajarish darajasi hisobga olinadi:

$IH_{ishchi} = K_{bosh} \times C_{m\wedge ishchi} \times T_{haq}$

Bu yerda: $C_{m\wedge ishchi}$ — ishchining malakasiga mos tarif stavkasi; T_{haq} — ishchining haqiqatda ishlagan vaqti, soatlarda; K_{bosh} — me’yorni bajarish darajasi yoki ishlab chiqarishda ishtirok etish koeffitsienti.

Ishchilarning ishlab chiqarish jarayonida ishtirok etish darajasi ularning ishga bo‘lgan munosabati: brigada a’zolari bilan hamkorlikda ishlash, bir-biriga yordam berish, mehnat intizomini buzmaslik, nuqsonlarga yo‘l qo‘ymaslik kabilar bilan belgilanadi[286]. Me’yorni bajarish darajasi esa brigada ishbay ish haqining tarif ish haqiga nisbati sifatida quyidagicha aniqlanadi:

$K_{baj} = IH_{br\wedge ish} / IH_{br\wedge tar}$

[285] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 213-bet.
[286] [4] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 184-bet.

$IH_{br\text{^}tar}$ — brigadaning tarif ish haqi (brigada a’zolarining tarif stavkalarini ularning haqiqatda ishlagan vaqtiga ko‘paytirish bilan aniqlanadi).

Mehnatga haq to‘lashning bunday tizimi brigada a’zolarining mehnat intizomini mustahkamlashga, ularning jamoat oldidagi mas’uliyatini oshirishga yordam beradi. Agar brigada a’zolariga ishbay-mukofot tizimi bo‘yicha haq to‘lash joriy etilgan bo‘lsa, u holda brigadaning mukofot puli ham ishchilarning ishbay ish haqiga proporsional ravishda taqsimlanadi.

Korxonalarda keng tarqalgan tur — ishbay-mukofotli tizimdir. Bu tizimda ishchining ish haqi ikki tarkibiy qismdan tashkil topadi: ishbay ish haqi hamda mehnatdagi ma’lum yutuqlar uchun beriladigan mukofot. Mukofot — bu ishchilarning erishgan yutuqlariga to‘lanadigan qo‘shimcha haqdir.

Har qanday korxona o‘zining oldiga qo‘ygan vazifalarining mohiyati, ishlab chiqarish vazifalarini bajarishda ishchilarning javobgarligi va mas’uliyati, oladigan yillik daromadiga ko‘ra Mukofotlash Nizomini ishlab chiqadi va tasdiqlaydi. Mukofotlash Nizomiga ko‘ra ishlab chiqarish jarayonining har xil uchastkalarida faoliyat yuritayotgan ishchilar uchun alohida-alohida mukofotlash ko‘rsatkichlari belgilanadi. Masalan, bichuvchilar uchun mukofotlash mezoni bo‘lib, gazlamalardan to‘liq foydalanish va chiqindilarni kamaytirish bo‘lsa, tikuvchilar uchun ishlab chiqarish me’yorini sifatli bajarish yoki oshirib bajarish hisoblanadi.

Ishbay-mukofotli tizimda ishchilar o‘z mehnatlarining unumdorligini oshirishdan manfaatdor bo‘ladilar. Mukofotlash uchun asosiy ko‘rsatkich bo‘lib ishlab chiqarish me’yorlarining bajarilishi, oshirib bajarilishi, mahsulot sifatining yaxshilanishi va boshqalar hisoblanadi. Har bir ko‘rsatkich bo‘yicha korxona ishchilariga to‘lanadigan mukofotning miqdori korxonaning daromadiga ko‘ra alohida-alohida belgilanadi.

Mehnatga haq to‘lashning vaqtbay shakli va uning tizimlari

Mehnatga haq to‘lashning vaqtbay shakli ishlab chiqarish korxonalarida keng tarqalgan bo‘lib, uning yordamida asosan yordamchi ishchilarning mehnatiga haq to‘lanadi. Bu shakl sarflangan mehnat miqdorini hisobga olish va mehnatni me’yorlash qiyin bo‘lgan yoki mehnatga haq to‘lashning ishbay tizimi bajarilayotgan ishning sifatini pasayishiga olib keladigan vaziyatlarda qo‘llaniladi.

Vaqtbay shaklida xodimlarning ish haqi ishlagan vaqtiga to‘g‘ri proporsional ravishda o‘zgaradi va ish haqi ishlovchining malakasini hisobga olgan holda aniqlanadi. Bu shakl uchta tizimga bo‘linadi: oddiy vaqtbay, mukofotli vaqtbay va maoshli tizimlar. Ularning har biri o‘ziga xos hisoblash mexanizmiga va tatbiq etilish sohasiga ega.

Oddiy vaqtbay tizimida ishchilarning ish haqi ularning tarif razryadlariga mos keladigan tarif stavkalarini haqiqatda ishlagan vaqtlariga ko‘paytirish bilan aniqlanadi:[287]

$$IH_{vaqt} = C_{t\wedge 0} \times K_n \times T_{haq}$$

Bu yerda: $C_{t\wedge 0}$ — 0-razryadli vaqtbay ishchining soatlik tarif stavkasi, so‘m; K_n — kerakli razryadning tarif koeffitsienti; T_{haq} — ishchining haqiqatda ishlagan ish vaqti, soatlarda.

Ushbu tizimda ishchilarga xizmat qilish me’yorlarining asoslanganligiga, tarif razryadlarining to‘g‘ri belgilanganligiga va sarflangan vaqtni to‘g‘ri hisobga olishga alohida e’tibor qaratilishi zarur. Mahsulotning raqobatbardoshligini oshirish va uning sifat ko‘rsatkichlarini yaxshilash ustuvor bo‘lgan sharoitda asosiy ishchilarning mehnatini vaqtbay tizimida hisoblash maqsadga muvofiqdir — bunda ishchilar son qiymatiga emas, balki sifat ko‘rsatkichlarini yaxshilashga intiladilar, ularning mas’uliyati va javobgarlik hissi ortadi.

Mukofotli vaqtbay tizimi ishchi va xodimlarning moddiy manfaatdorligini kuchaytirish maqsadida qo‘llaniladi. Ishda erishilgan miqdor va sifat yutuqlari, xom ashyo, materiallar, yoqilg‘i, elektr energiyasining tejalganligi, mahsulot sifatining yaxshilanganligi, mashina va mexanizmlarning avariyasiz ishlashi va boshqalar mukofot to‘lash uchun asosiy ko‘rsatkichlar bo‘lib hisoblanadi. Bunlardan tashqari tsexlarning va ishlab chiqarish korxonalarining erishgan yutuqlari ham mukofot to‘lash uchun asos bo‘lib xizmat qiladi.

Maoshli tizim — vaqtbay haq to‘lashning xodim tavsifi va malaka darajasi tarif-malaka ma’lumotnomacida ko‘rsatilmagan ishlar uchun qo‘llaniladigan ko‘rinishi. Uning miqdori davlat tomonidan belgilangan minimal ish haqi miqdoridan kam bo‘lmagan holda belgilanadi. Farroshlar, bog‘bonlar, qorovullar va shunga o‘xshash xodimlar mehnati bunga misol bo‘la oladi. Korxonada qabul qilingan Mukofotlash Nizomiga ko‘ra bu turdagi ishchilar ham erishgan yutuqlari uchun mukofotlanadilar.

[287] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 213-bet.

6.6-jadval.

Vaqtbay ish haqi to‘lashning uch tizimi: qiyosiy tavsif

Tizim nomi	Hisoblash asosi	Qo‘llanilish sohasi	Asosiy ustunligi
Oddiy vaqtbay	IH = C_t⁰ × Kn × T_haq. Faqat tarif stavkasi va ishlangan vaqtga qarab	Xizmat ko‘rsatish, nazorat, boshqaruv funksiyasini bajaruvchi xodimlar	Sodda hisoblash; sifatga e’tibor; me’yorlash qiyin joylarda qulayroq
Mukofotli vaqtbay	Asosiy vaqtbay + mukofot (sifat, tejamkorlik, avariyasizlik ko‘rsatkichlari bo‘yicha)	Asosiy ishchilar, texnik xizmat xodimlari; sifat ustuvor bo‘lgan tarmoqlar	Rag‘batlantiruvchi kuch kuchli; miqdor va sifat birlashtirilgan
Maoshli	Belgilangan oylik maosh (minimal ish haqidan past bo‘lmagan); Nizom bo‘yicha mukofot ham qo‘llanishi mumkin	Malaka darajasi tarif-malaka ma’lumotnomacida ko‘rsatilmagan: farrosh, bog‘bon, qorovul	Kafolatlangan minimal daromad; tatbiq etish soddaligi

Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq normativlari asosida muallif tuzildi

Keltirilgan uch tizim bir-birini to‘ldiruvchi vositalar sifatida baholanishi lozim. [5] Optimal tanlov korxonaning texnologik xususiyatiga, xodimlar toifasiga va mahsulot sifatini ta’minlash zaruriyatiga qarab amalga oshiriladi.

6.7-jadval.

Ishbay va vaqtbay ish haqi shakllarini qiyoslash[288]

Mezon	Ishbay shakl	Vaqtbay shakl
Haq to‘lash asosi	Ishlab chiqarilgan mahsulot miqdori (natural birlikda)	Amalda ishlangan vaqt (soat, kun, oy)
Mehnat me’yorlash zarurati	Majburiy: ratsenka hisoblash uchun vaqt yoki ishlab chiqarish me’yori kerak	Ixtiyoriy: sarflangan vaqtni hisobga olish yetarli

[288] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Rag‘batlantirish yo‘nalishi	Miqdorni ko‘paytirish; unumdorlikni oshirish	Sifatni yaxshilash; intizomni saqlash; mas’uliyatni oshirish
Qo‘llanilish sohasi	Ishlab chiqarish liniyalari; tikuvchilik; ta’mirlash; haydovchilar	Xizmat ko‘rsatish; boshqaruv; konveyer ishlab chiqarish; yordamchi xodimlar
Asosiy xavfi	Sifat pasayishi xavfi; uskunaga haddan ortiq yuklanish	Passiv mehnat xavfi; rag‘batlantirish zaifroq bo‘lishi mumkin

Ushbu jadval shuni ko‘rsatadiki, ish haqi shaklini tanlash — bu mehnatni boshqarishning strategik qarorlaridan biri. Zamonaviy korxonalarda ikkala shaklning birgalikdagi qo‘llanilishi — asosiy ishchilar uchun ishbay-mukofot, yordamchi xodimlar uchun mukofotli vaqtbay — optimal natija berishi isbotlangan.

Mehnatga haq to‘lashning shartnoma shakli va qo‘shimcha to‘lovlar tizimi

O‘zbekiston Respublikasini bozor munosabatlari asosida bosqichma-bosqich rivojlantirish jarayonida mehnatga haq to‘lash muammosi va shaklining ijtimoiy ahamiyati tobora ortib bormoqda. Bu maqsadga erishish uchun mehnat va mehnat munosabatlariga ta’sir etishning ilmiy jihatdan asoslangan yangi shakl va uslublarini ishlab chiqarish va turmushga tatbiq etishni amalga oshirish, shu bilan birga mehnatni boshqarishning ishlab chiqilgan mexanizmini mulkchilikning va xo‘jalikning har qanday shakllaridan qat’iy nazar milliy iqtisodiyot sohalarini yagona tizimga birlashtirish lozim.

Mehnat masalalari respublikamizdagi millionlab xodimlarning manfaatiga dahldor bo‘lib, ularning hal etilishi iqtisodiy va ijtimoiy pozitsiyadan turlicha yondoshishni, mehnat munosabatlarini boshqarishning odatdan tashqari shakl va uslublaridan foydalanishni talab etadi. Mulkchilikning turli shakllariga (ijara, jamoa, xususiy, davlat) asoslangan korxonalarning vujudga kelishi bilan respublika milliy iqtisodiyotining bozor iqtisodiyotiga o‘tish sharoitida mehnatni boshqarish ob’ektiv iqtisodiy qonunlar amalda qo‘llanilayotgan o‘ziga xos shart-sharoitini hisobga olgan darajada talabga javob berishi aniq belgilanishi lozim.

Mehnatni rag‘batlantirish muammosi faqat ijtimoiy ehtiyojni qondirish nuqtai nazaridangina emas, balki ijodiy, yuqori malakali va unumli mehnatdagi ehtiyojni ham qondirishni hisobga olishi kerak. Bu

vazifalarni hal etishdagi ijobiy tarzda bayon qilingan dastlabki qoidalar boshqaruv tizimini, uning shakli va uslublari, mehnatga haq to‘lash shakllari, tizim va miqdorlarini mustaqil belgilash huquqlari korxonalarga berilgan va O‘zbekiston Respublikasi ‘Korxonalar to‘g‘risida’gi qonun bilan mustahkamlangan.[289]

Xodimlarning mulkchilikda ishtirok etishi, ya’ni jamiyatda asta-sekin mulkchilikka ega bo‘lgan o‘rta sinfning tashkil topish printsipi negiziga asoslangan mehnat asoslarini kuchaytirish konsepsiyasi turli yondoshishlarni tavsiya etadi. [13] Xodimlarning mulkchilikda ishtiroki aksionerlik, xususiylashtirish kabi turlicha shaklda bo‘lishi mumkin.

‘O‘zbekiston Respublikasida tadbirkorlik to‘g‘risida’gi qonunda tadbirkorlarning yollanma xodimlar bilan mehnat shartnomasi (kontrakt)lari tuzishlari asoslab berilgan[290]. Shartnoma asosidagi ish, agar mutaxassislar va ishchilarning mas’uliyat va manfaatdorliklari ishlab chiqarishning rivojlanishi va korxona moliyaviy ahvoli bilan o‘zaro bog‘lanadigan bo‘lsa, shartnoma asosida mehnatga haq to‘lash katta ahamiyatga ega.

Xodimlarning korxona faoliyatining pirovard natijasidagi mas’uliyati va manfaatlaridan tashqari, ularning shaxsiy mahoratlarini ochib berishga yordam beradigan, kelajakka bo‘lgan ishonchini bunyod etadigan va malakasini oshirishga bo‘lgan harakatini kuchaytirish nuqtai nazaridan ham mehnatga haq to‘lashning shartnoma shaklining ahamiyati kattadir. Tavsiya etilayotgan shartnoma tizimi mehnatga haq to‘lash sharoitini albatta o‘zgartirishni ko‘zda tutmay, balki bu shakl birmuncha qulay va iqtisodiy samara kafolatlaydigani uchun korxonalarda tatbiq etish uchun tavsiya etilmoqda.

O‘zbekiston fuqarolarining mehnat munosabatlari mehnat qonunchiligida asoslab berilgan bo‘lib, u mehnat unumdorligini o‘stirishga, ishlab chiqarishning samaradorligini oshirishga, kishilarning turmush sharoitlarini yaxshilashga, mehnat intizomini mustahkamlashga va ishchi hamda xodimlarning mehnat huquqlarini himoya qilishga qaratilgan. Shunga ko‘ra, ishchilar va xodimlariga bir qancha turdosh qo‘shimchalar to‘lanadi.

Birinchi qo‘shimcha — bolalarni emizish uchun beriladigan tanaffus vaqtiga haq to‘lash. Bir yoshgacha bolasi bor bo‘lgan emizuvchi ayollarga ovqatlanish, dam olish uchun mo‘ljallangan umumiy tanaffusga qo‘shimcha ravishda bolani emizish uchun tanaffus beriladi.

[289] O'zbekiston Respublikasi 'Korxonalar to'g'risida'gi Qonun. Toshkent, 1998 (tahrir 2022). 18-modda.
[290] O'zbekiston Respublikasi 'Tadbirkorlik to'g'risida'gi Qonun. Toshkent, 2020. 24-modda.

Tanaffuslar har uch soatda yarim soatdan belgilanadi va bu tanaffus o‘rtacha ish haqi miqdorida to‘lanadi.

Ikkinchi qo‘shimcha — bekor turib qolishlar uchun to‘lanadigan qo‘shimcha haq. Ishchi yoki xizmatchilarning aybi bilan bo‘lmagan bekor turib qolishlar uchun qo‘shimcha haq ishchining malakasiga mos ravishda vaqtbay ish haqi tizimi bo‘yicha to‘lanadi. Bu holatda ishchining oylik ish haqi davlat tomonidan tasdiqlangan minimal miqdordan kam bo‘lmasligi kerak.

Uchinchi qo‘shimcha — ko‘p smenali ishda bajarilgan mehnatga haq to‘lash. Korxonalarda uch smenali, ikki smenali ish tashkil qilingan bo‘lib, ishchilar, ustalar va mutaxassislarga kechki va tungi smenada ishlaganliklari uchun qo‘shimcha haq va qo‘shimcha ta’tillar beriladi. Tungi soat qilib kech soat 22:00 dan ertalab 06:00 gacha qabul qilingan. Korxonada belgilangan Nizomlariga ko‘ra, har bir kechki yoki tungi soat uchun ishchining tarif stavkasining 50 foizdan ko‘p miqdorida qo‘shimcha to‘lanadi.

To‘rtinchi qo‘shimcha — o‘smirlar uchun. O‘smirning to‘liq ishlamaydigan ish kuniga to‘la ish kuni uchun haq to‘lanadi.[291] Mahsulotga ishbay tizimida haq to‘lashda o‘smir ishlab chiqargan mahsulotga katta yoshdagi ishchilar bilan bir xil narxlar bo‘yicha haq to‘lanadi; qisqartirilgan ish kunlari uchun esa ishbay tarif stavkasi bo‘yicha qo‘shimcha haq to‘lanadi.

Beshinchi qo‘shimcha — asosiy ishdan ozod qilinmagan holda faoliyat yuritayotgan brigadirlarga qo‘shimcha haq to‘lash. Asosiy ishdan ozod qilinmagan ishchilardan saylangan brigaadirlap uchun qo‘shimcha ish haqi brigadadagi ishchilarning soniga ko‘ra tarif stavkasining 10-15 foizi miqdorida to‘lanadi.

6.8-jadval.

Mehnatga haq to‘lashda qo‘llaniladigan qo‘shimcha to‘lovlarning tavsifi[292]

№	Qo‘shimcha to‘lov turi	Qo‘llanilish sharti	Miqdori / uslubi
1	**Emizish tanaffusiga haq to‘lash**	Bir yoshgacha bolasi bor emizuvchi ayollar	Har 3 soatda 30 daqiqa; o‘rtacha ish haqi miqdorida

[291] O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi. Toshkent, 2015 (tahrir 2022). 155-158-moddalar

[292] *Manba: O'zbekiston Respublikasi Mehnat kodeksi va tarmoq normativlari asosida muallif tuzildi*

2	**Bekor turib qolishlarga to‘lov**	Ishchi aybisiz bo‘lgan to‘xtab qolishlar	Malakasiga mos vaqtbay tizimi bo‘yicha; oylik minimal ish haqidan kam bo‘lmasin
3	**Ko‘p smenali ishda qo‘shimcha**	Kechki (22:00–06:00) va tungi smenalarda ishlash	Tarif stavkasining 50 foizidan ko‘p; qo‘shimcha ta’tillar ham beriladi
4	**O‘smirlar uchun qo‘shimcha**	Qisqartirilgan ish kunida ishlayotgan 16-18 yoshdagi ishchilar	Katta yoshdagi bilan bir xil ratsenka; qisqartirilgan kunlar uchun tarif stavkasi bo‘yicha qo‘shimcha
5	**Brigadir lavozimiga qo‘shimcha**	Asosiy ishdan ozod qilinmagan holda brigada boshqaruvchi	Brigada hajmiga qarab tarif stavkasining 10–15 foizi

Keltirilgan beshta qo‘shimcha to‘lov kategoriyasi xodimlarni turli mehnat sharoitlari uchun differensiallangan rag‘batlantirish va kafolatlangan himoya tizimini shakllantiradi. Ularning to‘g‘ri tatbiq etilishi nafaqat mehnat qonunchiligi talablarini bajarishni ta’minlaydi, balki xodimlar sadoqatini va mehnat unumdorligini oshirishning muhim vositasiga aylanadi.

6.3. Fuqaro aviatsiyasi ishchilarining turli toifalari uchun ish haqi

Ekipaj a’zolari, muhandis-texnik xodimlar va boshqa fuqarolik aviatsiyasi ishchilarining mehnatining o‘ziga xos xususiyati ish haqiga ma’lum yondashuvlarni talab qiladi. [293] Fuqaro aviatsiyasining barqaror ishlashini ta’minlash, davlat va fuqarolar iqtisodiyotining havo transportida ehtiyojlarini qondirish, parvozlar xavfsizligini ta’minlash, soha xodimlarini ijtimoiy himoya qilish darajasini ta’minlash va bandlik masalalarini tartibga solish maqsadida ijtimoiy sheriklik va mehnat munosabatlari taraflari va ularning vakillari o‘rtasidagi o‘zaro munosabatlar asosida Fuqarolik aviatsiyasida sanoat tariflari to‘g‘risidagi bitim (OTS) ishlab chiqilgan.

Sanoat tariflari bitimi (OTS) — bu ijtimoiy va mehnat munosabatlari va ular bilan bevosita bog‘liq bo‘lgan boshqa iqtisodiy munosabatlarni tartibga solish bo‘yicha xodimlar va ish beruvchining

[293] ICAO. Doc 9587: Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport. 4th ed. Montréal: ICAO, 2018. P. 33

kelishilgan manfaatlarini ta’minlashga qaratilgan normativ-huquqiy hujjat bo‘lib, u tegishli bo‘lgan ish beruvchilar va xodimlar uchun majburiydir.[294] OTS ijtimoiy va mehnat munosabatlarini tartibga solish tamoyillarini belgilaydi va jamoaviy hamda mehnat shartnomalarini tuzish uchun asos bo‘lib xizmat qiladi.

Fuqaro aviatsiyasi tashkilotida eng kam ish haqi fuqarolik aviatsiyasi tashkiloti joylashgan mintaqadagi mehnatga layoqatli odamning yashash darajasidan past bo‘lmagan stavka bo‘yicha belgilanadi va jamoaviy shartnomalarda mustahkamlanadi.[295] Muayyan minimal ish haqi to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashkilotlarda belgilanadi, lekin jamoaviy, mehnat shartnomasi yoki OTSni imzolash paytida haqiqatan ham erishilgan darajadan past emas. FA tashkilotida eng kam ish haqini belgilashning aniq shartlari tomonlar tomonidan jamoaviy bitimlarda belgilanadi.

Minimal ish haqi tarif stavkalari va xodimlarning rasmiy maoshlarini farqlash uchun asos bo‘lib xizmat qiladi. Ish haqi shakllari, tizimlari va tarif stavkalarining hajmi (rasmiy ish haqi), shuningdek ularni o‘zgartirish tartibi va muddatlari kasb, malaka, murakkablik, zararli va mehnat sharoitlariga qarab belgilanadi va jamoaviy bitimlarga kiritiladi.

Parvoz xodimlarining ishlarining o‘ziga xos xususiyatlariga oid OTS bo‘limlari O‘zbekiston Respublikasi fuqaro aviatsiyasi samolyotlarining parvoz brigadalari a’zolari uchun professional tarif shartnomasida ko‘rsatilgan. Fuqaro aviatsiyasi muhandislik va aviatsiya xizmatlari muhandis-texnik xodimlarining professional tarif shartnomasida to‘lov me’yorlari va boshqa ish sharoitlari, shuningdek, muhandislik-texnik xodimlar, muhandislik va aviatsiya xizmatlari (IAS), fuqaro aviatsiyasi tashkilotlari uchun ijtimoiy kafolatlar va imtiyozlar belgilanadi.

Ushbu professional tarif shartnomasida ishchilarning ish haqi miqdorining tasdiqlangan eng kam ish haqi miqdorida eng kam tarmoq kafolatlari belgilangan bo‘lib, ish haqi o‘lchovining birinchi toifasi uchun 2,0 dan 4,5 baravar ko‘paytirilgan stavkalar nazarda tutilgan. Maxsus ish haqi to‘g‘ridan-to‘g‘ri FA tashkilotlarida, ularning moliyaviy holatiga qarab belgilanadi, lekin jamoaviy (mehnat) shartnomasi (shartnomasi) yoki xodimlarga eng qulay sharoitlarni ta’minlaydigan bitim imzolangan paytda erishilgan haqiqiy darajadan past emas.

[294] ICAO. Doc 9587: Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport. 4th ed. Montréal: ICAO, 2018. P. 33
[295] World Bank. Jobs and Development: Aviation Sector Labor Markets. Washington D.C., 2020. P. 18

Professional tarif shartnomasida O‘zbekiston Respublikasida eng kam ish haqining o‘zgarishiga muvofiq ish haqini indeksatsiya qilish ko‘zda tutilgan. Indeksatsiya tartibi FA tashkilotining jamoaviy shartnomasida belgilanadi. FA tashkilotida belgilangan tarmoq koeffitsienti o‘zgarishi munosabati bilan rasmiy ish haqining oshishi bilan o‘rtacha xodimning daromadi tegishli nisbatda oshadi. Bu mexanizm xodimlarning xarid qobiliyatini saqlab qolish hamda malakali kadrlarni sektorда ushlab turish uchun zaruriy vosita hisoblanadi.

Fuqaro aviatsiyasi tashkilotlari xodimlarining ayrim toifalari uchun qo‘shimcha kompensatsiya va rag‘batlantiruvchi qo‘shimcha to‘lovlar va nafaqalar belgilanadi: zararli va og‘ir, ayniqsa zararli va ayniqsa og‘ir mehnat sharoitida ishlash uchun; tunda ishlash uchun; malaka klassi uchun; bajarilgan ishning murakkabligi uchun; xizmat ko‘rsatiladigan uskunaga qarab; parvozlar xavfsizligini ta’minlash bilan bog‘liq ishlarni bajarish uchun; kasbiy mahorat uchun; vaqtincha yo‘q bo‘lgan ishchilarning lavozimlarini birlashtirish uchun; xizmat ko‘rsatish maydonlarini kengaytirish uchun; ishda chet tilidan foydalanish uchun va hokazo. Ushbu to‘lovlar belgilangan hajmdan past bo‘lmasligi shart — ilgari kuchga kirgan hukumat qarorlari, qoidalari, shuningdek tashkilotda amal qiladigan darajalarga muvofiq.

6.9-jadval.

Fuqaro aviatsiyasi xodimlariga qo‘shimcha kompensatsiya to‘lovlari tasnifi[296]

To‘lov kategoriyasi	Qo‘llanilish sohasi	Asoslash tamoyili
Zararli va og‘ir mehnat sharoiti uchun	Yer bilan bog‘lanmagan barcha parvoz xodimlari; texnik ta’mirlash ishchilari	Sog‘liqqa zarar va hayot xavfini kompensatsiya qilish
Malaka klassi uchun	Parvoz brigadasi a’zolari (uchuvchilar, bortmuhandislar)	Professional mahorat darajasini rag‘batlantirish
Tunda ishlash uchun	Tungi reyslar, texnik xizmat (22:00–06:00)	Sirkadiyalik ritmni buzilishi uchun kompensatsiya
Parvozlar xavfsizligini ta’minlash uchun	Dispetcherlar, xavfsizlik tekshiruvchilari, navigatsiya xodimlari	Yuqori mas’uliyat va xavfni qoplash

[296] *Manba: ICAO Doc 9587 va OTS asosida muallif tuzildi*

Lavozimlarni birlashtirish uchun	Vaqtincha yo‘q bo‘lgan xodim o‘rnini bosuvchi	Qo‘shimcha yuklamani teng taqsimlash
Chet tilidan foydalanish uchun	Xalqaro reyslar, xorijiy yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatuvchi xodimlar	Kommunikatsiya qiyinligi va maxsus ko‘nikmani rag‘batlantirish

6.4. Temir yo‘l saralash va yuk stansiyalari xodimlariga o‘rtacha oylik ish haqi va mehnatga haq to‘lash fondini rejalashtirish

Saralash va yuk stansiyalari ishchilarining mehnatga vaqtbay, vaqtbay-mukofot, va ishbay-mukofot tizimi bo‘yicha to‘lanadi.

Ishbay mukofot tizimi manevr ishlari, poyezdlarni qabul qilish va jo‘natishni bajaradigan majmuaviy brigada ishchilarining mehnatiga haq to‘lash uchun qo‘llaniladi. Yirik stansiyalarda majmuaviy brigada tarkibiga quyidagi stansiya ishchilari kiradi: poyezd tuzuvchilar va ularning yordamchilari, vagon harakati tezligini rostlovchilar, tepalik va manevr rayonlari signalistlari, mexanizatsiyalashgan tepalik operatorlari, texnik kontorachilar, yuk qabul qiluvchilar, tarkibdagi tijorat nosozligini bartaraf etuvchilar, hujjatlarni yetkazib beruvchilar.

Majmuaviy brigadaning har bir a’zosiga va ba’zi bir ishchilari majburyatiga mos holatda ish yoki operatsiyani bajarish yuklatiladi. Bu ish yoki operatsiyaga ishlab chiqarish me’yori belgilangan. Ishbay qiymati ma’lum bir ishchining soat tarif stavkasini bir birlik ishni bajarishi uchun belgilangan vaqt me’yoriga ko‘paytirishi orqali aniqlanadi.

Manevr ishlari hajmi unchalik ko‘p bo‘lmagan stansiyalarda majmuaviy brigadalar tuzilmaydi, manevr ishlarida band bo‘lgan ishchilarning mehnati esa vaqtbay-mukofot tizimi bo‘yicha to‘lanadi.

Ishlab chiqarish shtatining boshqa barcha ishchilariga ishbay haq to‘lash imkoni bo‘lmaganda va maqsadga nomuvofiq bo‘lganda vaqtbay shaklida haq to‘lanadi.

O‘rtacha oylik ish haqi oylik tarif stavkasi yoki maosh, ishbay haq, mukofot, tungi vaqtdagi ish va bayram kunlaridagi ish uchun qo‘shimcha haqlardan tashkil topadi.

Saralash va yuk stansiyalari ishlab chiqarish shtatining yillik mehnatga haq to‘lash fondi har bir kasb bo‘yicha xarajatlar Nominklaturasining tegishli badlari va butun xo‘jalik bo‘yicha rejalashtiriladi.

Har bir kasb bo‘yicha yillik mehnatga haq to‘lash fondi ($F_{\text{M.X}}^{yil}$) ishchilar sonini o‘rtacha oylik ish haqi va yildagi oylar soniga (12)

ko‘paytirish orqali aniqlanadi:

$$Ô_{ì.õ}^{éèë} = ×_{ÿâ_i} \cdot S_{¢ð.î.ì_i} \cdot 12 \ ,$$

bu yerda, Ch_{yavi} – i kasbidagi ishga chiqadigan ishchilar soni;

$S_{o‘r.o.mi}$ – i kasbidagi ishchining o‘rtacha oylik ish haqi.

Stansiya ishchilariga lavozim va kasblar o‘rindoshligida ishlaganlik uchun tarif stavkasi yoki lavozim maoshidan 50% gacha qo‘shimcha haq beriladi.

Og‘ir va sog‘liq uchun zarar bo‘lgan sharoitlarda ishlaydigan ba’zi bir guruh ishchilariga tarif stavkasidan 4/24 % gacha miqdorda qo‘shimcha haq to‘lanadi.

Barcha stansiya turlarida ish jarayoni uzluksiz bo‘lgani sababli tungi vaqtdagi ish uchun tungi vaqtning har bir soati uchun soat tarif stavkasidan 50% miqdorda qo‘shimcha haq, bayram kunlarida bajarilgan ish uchun bayram kunining har bir ish soati uchun soat tarif stavkasidan 100 % miqdorda qo‘shimcha haq to‘lanadi.

Ishchilarni ish stajiga bog‘liq holda xizmat qilgan muddati uchun qo‘shimcha to‘lov amalga oshiriladi.

Misol. I klassli saralash stansiyasining ba’zi bir kategoriyadagi ishchilarni – stansiya navbatchilari va poyezd tuzuvchilarni talab qilinadigan sonini va yillik mehnatga haq to‘lash fondini aniqlang. Stansiyada 2 post mavjud, 5 manevr lokomotivlari xizmat ko‘rsatadi. Poyezd tuzuvchilar V tarif razryadi, qolganlari esa IV tarif razryadiga ega. Stansiya to‘rt smenali jadval bo‘yicha ishlaydi.

Stansiya navbatchilarni vaqtbay-mukofot, poyezd tuzuvchilar – ishbay mukofot tizimi bo‘yicha haq oladilar. Poyezd tuzuvchilar rejada belgilangan ishlab chiqarish me’yorini 10% ortig‘i bilan bajarilishi ko‘zda to‘tilgan. Stansiya navbatchisiga 20% oylik maoshdan, poyezd tuzuvchilariga 25% ishbay haqidan mukofot to‘lanadi.

Bu sharoitlarda stansiya navbatchilarining soni quyidagiga teng bo‘ladi:

2*4,34*1,07 = 9 kishi

bu yerda 1,07 – kasal ta’tilda bo‘lgan davlat va jamoat majburiyatlarini bajarayotgan ishchilarning o‘rnini etoborga oluvchi koeffitsient.

Poyezd tuzuvchilar:

5,1*4,34*1,07 = 23 kishi

Ulardan 10 kishi V razryadga va 13 kishi V razryadga ega

Stansiya navbatchining oylik ish haqi 138580 so‘m.

Tungi vaqtdagi ish uchun qo‘shimcha haq:

138580*0,1667 = 23101,29 so‘m

Bayram kunlarigi ish uchun qo‘shimcha haq:

138580*0,0247 = 3422,93 so‘m

Mukofot:

138580*0,20 = 27716 so‘m

Demak stansiya navbatchisining o‘rtacha oylik ish haqi:

138580+23101,29+3422,93+27716=192820,22 so‘m

Yillik mehnatga haq to‘lash fondi:

192820,22*9*12=20824,58 ming so‘m

Poyezd tuzuvchilarning o‘rtacha oylik ish haqi quyidagi usul bilan aniqlanadi:

IV razryad: 526,52*168,2=88559,9 so‘m

V razryad: 633,14*168,2=106493,3 so‘m

bu yerda 526,52; 633,14 – mos ravishda IV va V razryadli og‘ir va zararli mehnat sharoitida band bo‘lgan poyezd tuzuvchilarning soat tarif stavkalari.

Ishbay haq:

IV razryad 88559,9 + 88559,9*0,1 = 97415,89 so‘m

V razryad 106493,3 + 106493,3*0,1 = 117142,63 so‘m

Tungi vaqtdagi ish uchun qo‘shimcha haq:

IV razryad 88559,9*0,1667 = 14762,94 so‘m

V razryad 106493,3*0,1667 = 17750,43 so‘m

Bayram kunlaridagi ish uchun qo‘shimcha haq:

IV razryad 97415,89*0,0247 = 2406,17 so‘m

V razryad 117142,63*0,0247 = 2893,42 so‘m

Мукофот:

IV razryad (97415,89 + 14762,94)*0,25 = 28044,71 so‘m

V razryad (117142,63 + 17752,43)*0,25 = 33723,77 so‘m

Poyezd tuzuvchining o‘rtacha oylik ish haqi:

IV razryad 97415,89 + 14762,94 + 2406,17 + 28044,41 = 142629,71 so‘m

V razryad 117142,63 + 17752,43 + 2893,42 + 33723,77 = 171512,25 so‘m

Yillik mehnatga haq to‘lash fondi:

IV razryad 142629,71*13*12 = 22250,23 ming so‘m

V razryad 171512,25*10*12 = 20581,47 ming so‘m

Stansiya nabatchilar va poyezd tuzuvchilarning umumiy yillik mehnatga haq to‘lash fondi quyidagiga teng bo‘ladi:

20824,58 + 22250,23 + 20581,47 = 63656,28 ming so‘m

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Ish haqining asosiy tushunchalari		
№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
1	*Ish haqi*	Xodimning bajargan mehnati evaziga ish beruvchi tomonidan to‘lanadigan pul shaklidagi haq; ishchi kuchi bahosining pul ko‘rinishi. Asosiy va qo‘shimcha qismlardan iborat.
2	*Xodimlar mehnatiga haq to‘lash*	Sarflangan mehnat miqdori va sifatiga muvofiq holda xodimlarga belgilangan tartibda to‘lanadigan haq tizimi; iqtisodiy va huquqiy kategoriya sifatida bir-biridan farqlanadi.
3	*Nominal ish haqi*	Ma’lum vaqt davomida olingan pul shaklidagi ish haqi summasi; xodimning rasmiy daromadini ifodalaydi, ammo haqiqiy xarid qobiliyatini bevosita aks ettirmaydi.
4	*Real ish haqi*	Nominal ish haqiga sotib olish mumkin bo‘lgan tovarlar va xizmatlar miqdori; nominal ish haqining haqiqiy ‘xarid qilish’ quvvati. Inflyatsiya sharoitida real ish haqi pasayishi mumkin.
5	*Tarif stavkasi*	Ishchiga vaqt birligi (soat, kun, oy) uchun to‘lanadigan ish haqi me’yori; ish haqini belgilovchi dastlabki asosiy miqdoriy o‘lchov. 0-razryad stavkasi asosida boshqa razryadlar hisoblanadi.
2-guruh — Ishbay ish haqi shakli va tizimlari		
№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
6	*Mehnatga ishbay haq to‘lash*	Ish haqi bevosita ishlab chiqarilgan mahsulot miqdori yoki bajarilgan operatsiyalar soniga bog‘liq bo‘lgan haq to‘lash shakli. Ishbay ratsenka hisoblash asosini tashkil etadi.
7	*Ishbay ratsenka*	Mahsulot birligiga yoki bajarilgan ma’lum operatsiyalarga to‘lanadigan ish haqi miqdori. $R = (S_0 \times Kn) / Im$ formulasi asosida aniqlanadi.

8	*Mehnatga ishbay-mukofotli haq to‘lash*	Asosiy ishbay ish haqiga mehnat natijalari uchun qo‘shimcha mukofot biriktirilgan tizim. Ishlab chiqarish me’yorini bajarish, sifat yaxshilanishi Nizom bo‘yicha mukofot asosi bo‘ladi.
9	*Mehnatga akkord haq to‘lash tizimi*	Aniq muddatli ishning yaxlit to‘lovi oldindan belgilanadigan tizim. Muddatidan avval bajarishga rag‘batlantirish uchun qo‘shimcha mukofot ko‘zda tutilishi mumkin. Qurilish va ta’mirlash ishlarida keng qo‘llaniladi.

3-guruh — Vaqtbay ish haqi shakli va tizimlari		
№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
10	*Mehnatga vaqtbay haq to‘lash*	Ish haqi amalda ishlangan vaqt miqdoriga to‘g‘ri proporsional ravishda o‘zgaradigan haq to‘lash shakli. IH = C_t⁰ × Kn × T_haq formulasi asosida hisoblanadi.
11	*Oddiy vaqtbay tizim*	Ishchilarning ish haqi faqat tarif razryadiga mos stavka va ishlangan vaqt asosida aniqlanadigan eng sodda ko‘rinish. Xizmat ko‘rsatish, nazorat, boshqaruv funksiyalarida qo‘llaniladi.
12	*Vaqtbay-mukofotli haq to‘lash*	Asosiy vaqtbay ish haqiga mehnat natijalari uchun mukofot (sifat, tejamkorlik, avariyasizlik ko‘rsatkichlari bo‘yicha) qo‘shilgan tizim. Rag‘batlantiruvchi kuchi yuqori.
13	*Maoshli tizim*	Tarif-malaka ma’lumotnomacida ko‘rsatilmagan malaka darajasidagi ishlar uchun qo‘llaniladigan tizim. Belgilangan oylik maosh minimal ish haqidan past bo‘lmasligi shart.

4-guruh — Tarif tizimi va ish haqini tartibga solish		
№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
14	*Tarif tizimi*	Ishchi va xizmatchilarning ish haqi darajasini malaka, mehnat sharoiti, og‘irligi va mas’uliyatiga ko‘ra

		tabaqalashtirish hamda tartibga solishga asos bo‘ladigan normativlar majmuasi. Tarif-malaka ma’lumotnomasi, tarif setkasi va tarif stavkalaridan iborat.
15	*Tarif razryadi*	Ishchining malaka darajasini yoki texnologik operatsiyaning murakkablik darajasini ko‘rsatuvchi tarif jadvalining asosiy elementi. Malaka oshishi bilan razryad va unga mos tarif koeffitsienti ham o‘sadi.
16	*Tarif koeffitsienti*	Muayyan razryad uchun mehnatga haq to‘lashning 0-razryad stavkasiga nisbatan necha barobar oshganligini ko‘rsatuvchi ko‘rsatkich. O‘zbekistonda yagona tarif setkasida 2,476 dan 10,240 gacha.

Nazorat savollari

1. Ish haqining turlari va asosiy vazifalari nimalardan iborat?
2. Korxonada mehnatga haq to‘lashning vazifalari va tamoyillari?
3. Davlat miqyosida mehnatga haq to‘lashni tartibga solinishi?
4. Tarif tizimi va uning tarkibi?
5. Tarif setka, tarif stavka va uning mohiyati?
6. Mehnatga haq to‘lashning qanday shakllari mavjud?
7. Qanday vaziyatlarda mehnatga haq to‘lashning ishbay shaklidan foydalaniladi?
8. Mehnatga haq to‘lashning vaqtbay shakli, uning mohiyati, qo‘llanish o‘rni?
9. Mehnatni ilmiy tashkil etishning iqtisodiy mohiyati nimadan iborat?
10. Mehnat taqsimoti va mehnat kooperatsiyasi deb nimaga aytiladi?
11. Ishni rejalashtirishning qanday usullari bor?
12. Mehnatni texnikaviy normalashtirish deb nimaga aytiladi?
13. To‘g‘ri kelish tanaffuslari qanday normalanadi?
14. Mahsulot ishlab chiqarish normasi va vaqt normasi haqida tushuncha bering.
15. Turli tipdagi trikotaj to‘quv mashinalarida mehnatni normalashtirishning o‘ziga xos tomonlari nimalardan iborat?

VII BOB. TRANSPORT KORXONALARI ISHLAB CHIQARISH XARAJATLARI

7.1. Avtomobil transporti korxonalari ishlab chiqarish harajatlari, ularning mohiyati.

7.2. Xarajatlarning tasniflanishi.

7.3. Tashish tannarxi va uning strukturasi.

7.4. Temir yo‘l ekspluatatsion xarajatlarini rejalashtirish va tashish tannarxini hisoblash.

7.5. Temir yo‘lda tashish tannarxini hisoblash va uni kamaytirish yo‘llari.

7.6. Tashish tannarxini kamaytirish yo‘llari.

7.1. Avtomobil transporti korxonalari ishlab chiqarish xarajatlari, ularning mohiyati

Avtotransport xizmatlari bozoridagi narx belgilash masalasi — raqobatbardosh tariflarni iqtisodiy jihatdan asoslash zarurati bilan chambarchas bog‘liq bo‘lib, bu masalani hal etmasdan turib ATK faoliyatini samarali tashkil etib bo‘lmaydi. Tarif stavkalarini asoslashda qo‘llaniladigan uslubiyat, avvalambor, yuk va yo‘lovchilarni tashish bo‘yicha xizmatlar uchun joriy narxlarning maqsadga muvofiqligi hamda asosliligini isbotlashga qaratilgan bo‘ladi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida transport sohasidagi narxlar bir qator tashqi va ichki omillar kesishmasida shakllanadi. [1] Bunda talab va taklif nisbati hal qiluvchi o‘rin egallaydi. Avtomobil transporti xizmatlari bozorida raqobat darajasi va ko‘rsatiladigan xizmatlar sifati ham tarif miqdoriga ta’sir etadi; makroiqtisodiy inflyatsiya, davlat soliq siyosati va resurs intensivligi ham bu omillar qatoriga kiradi. O‘zbekiston Respublikasida transport sohasidagi narxlarni tartibga solishning asosiy normativ hujjati 1997 yil 25 apreldagi ‘Shahar yo‘lovchilar transporti’ to‘g‘risidagi qonun hisoblanadi[297]. Tarif stavkalarini belgilashda uchta asosiy hisob parametri qo‘llaniladi: tashilgan yuklarning tonnasi, bosib o‘tilgan yurish-kilometri va avtotransportning ish vaqti[298]. Parametrlarni tanlash har bir aniq munosabat uchun — ya’ni ‘buyurtmachi-ijrochi’ tomonlarining o‘ziga xos tashish shartlaridan va o‘zaro kelishuvidan kelib chiqqan holda — amalga oshiriladi. Bu yondashuv tomonlarga tarif tuzilmasini real ish sharoitlariga moslashtirish imkonini beradi.

[297] O'zbekiston Respublikasi 'Shahar yo'lovchilar transporti' to'g'risidagi Qonun. 1997 yil 25 aprel.
[298] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 224-bet.

ATK xarajatlarini har tomonlama tahlil qilish uchun ularni turli mezonlar bo‘yicha guruhlash zarur bo‘ladi. [299] Ishlab chiqarish va tijorat faoliyati jarayonidagi iqtisodiy rolidan kelib chiqib, xarajatlar asosiy va qo‘shimcha guruhlarga ajratiladi. ATK xizmatlari turiga ko‘ra esa tovar-moddiy boyliklarni ombordan saqlash jarayonida yuzaga keladigan xarajatlar, logistika va ekspeditorlik xizmatlari xarajatlari, transport va yuk xarajatlari, yuk ortish hamda tushirish operatsiyalaridan kelib chiqadigan xarajatlar alohida ko‘rsatiladi.

Xarajatlarning kelib chiqish davriyligi bo‘yicha bir martalik va joriy xarajatlar farqlanadi. Turi bo‘yicha — kilometrli, ishbay va vaqtbay xarajatlar. Mo‘ljallangan maqsad bo‘yicha: tijorat xarajatlari, brak mahsulotlardan zararlar, umumxo‘jalik va umumiy ishlab chiqarish xarajatlari, ijtimoiy ajratmalar, ishchilar ish haqi, texnologik energiya va yoqilg‘i, uchinchi tomon xizmatlari, qaytariladigan chiqindilar, xom ashyo va materiallar[300].

Vujudga kelish vaqti va tannarxga o‘tkazilishi bo‘yicha kelgusi davr va joriy xarajatlar farqlanadi. Mahsulot tannarxiga kiritish usuli bo‘yicha to‘g‘ri va egri xarajatlar. Ishlab chiqarish hajmiga nisbatan shartli o‘zgaruvchan va shartli doimiy xarajatlar. Moliyaviy natijalarga daxlliligi bo‘yicha tannarxga qo‘shiladigan va foyda hisobidan qoplanadigan xarajatlar. Ushbu to‘qqiz mezonning barchasi bir-birini to‘ldiruvchi xususiyatga ega bo‘lib, bir-birini inkor etmaydi.

Ishlab chiqarish xarajatlari va muomala xarajatlari

Korxona iqtisodiyotida xarajatlarning ikki yirik toifasi — ishlab chiqarish xarajatlari va muomala xarajatlari — tubdan farqlangan mohiyatga ega. [4] Ishlab chiqarish xarajatlari deganda mahsulotni bevosita yaratish uchun sarflanadigan barcha to‘lovlar tushuniladi: xom ashyo, asosiy va yordamchi materiallar, yoqilg‘i va energiya, asosiy kapital amortizatsiyasi, xodimlar ish haqi va ijtimoiy sug‘urtaga ajratmalar, foiz to‘lovlari. Tovar birligi qiymatida ishlab chiqarish xarajatlari uning bir qismini tashkil qiladi, xolos — tovar qiymatidan foyda miqdoriga kam.

Muomala xarajatlari tushunchasi tovarlarni sotish jarayoni bilan bog‘liq bo‘lib, ishlab chiqaruvchidan iste’molchiga yetkazilguncha ketadigan sarflarni ifodalaydi. [4]**Qo‘shimcha muomala xarajatlari** — tovarlarni o‘rash, qadoqlash, saralash, transportga ortish, tashish va saqlash xarajatlari — tovar qiymatini oshiradi va sotgandan olingan pul tushumidan qoplanadi. **Sof muomala xarajatlari** esa savdo xodimlari

[299] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 221-bet.
[300] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU nashriyoti, 2015. 191-bet.

maoshi, marketing tadqiqotlari va reklama xarajatlaridan iborat bo‘lib, tovar qiymatini oshmaydi — foyda hisobidan qoplanadi.

Korxonaning ishlab chiqarishda foydalanadigan resurslari o‘z mulki yoki ijaraga olingan bo‘lishi mumkin — bu farq xarajatlar tasnifida fundamental ahamiyat kasb etadi. [6] Nobel mukofoti laureati R. Kouz ta’kidlaganidek, korxona chegaralari aynan tranzaksion xarajatlarning ichki va tashqi shakllarini taqqoslash natijasida belgilanadi.

Tashqi xarajatlar korxona o‘ziga zarur resurs va xizmatlar uchun amalga oshiradigan haqiqiy pul to‘lovlaridir. [6] Yollanma ishchilar ish haqi, xom ashyo va materiallar uchun to‘lovlar, kredit uchun foiz to‘lovlari, ijaraga olingan yer uchun renta, transport va boshqa xizmatlar uchun to‘lovlar shu toifaga kiradi. Tashqi xarajatlar to‘lov hujjatlari bilan rasmiylashtirilib, buxgalteriya (hisobdorlik) xarajatlari deb ham ataladi.

Ichki xarajatlar — korxonaning o‘z mulkidagi resurslardan foydalanishi bilan bog‘liq, lekin pul to‘lovi shaklida ko‘rinmaydi. Ularni baholash uchun o‘z resurslari qiymatini shunga o‘xshash resurslarning bozor baholariga taqqoslash yo‘li tutiladi. Tadbirkorlik faoliyatini davom ettirish uchun zarur bo‘lgan normal (me’yoridagi) foyda ham — renta va ish haqi bilan birga — xarajatlar tarkibiy qismi sifatida baholanadi. Ana shu nuqtada buxgalteriya xarajatlari iqtisodiy xarajatlardan farq qiladi: iqtisodiy xarajatlar ichki xarajatlarni ham qamrab oladi.

7.1-jadval.

Ishlab chiqarish xarajatlarining tashqi va ichki ko‘rinishlari[301]

Tashqi xarajatlar (buxgalteriya xarajatlari)	Ichki xarajatlar (yashirin xarajatlar)
Yollanma ishchilar ish haqi	Bino va inshootlar amortizatsiyasi (o‘z mulki)
Xom ashyo va materiallar uchun to‘lovlar	Mashina-uskunalar amortizatsiyasi (o‘z mulki)
Yoqilg‘i va energiyaga to‘lovlar	O‘z kapitalini alternativ foydalanishdan voz kechilgan narxi
Transport va aloqa xizmatlariga to‘lovlar	Tadbirkorning vaqti va mehnati uchun normal foyda
Bank xizmatlari va kredit foizlari	O‘z yerini ishlatishdan renta

Sarf-xarajatlarni tashqi va ichki shakllarga ajratish korxona iqtisodiy faoliyati samaradorligini chuqurroq tahlil qilish imkonini beradi.

[301] *Manba: Coase R.H., Savitskaya G.V. va iqtisodiy nazariya asosida muallif tuzildi*

Yaxshi tashkillashtirilgan korxona nafaqat tashqi xarajatlarni minimallashtirishga, balki o‘z resurslarining muqobil qiymati haqida ham doim hisob-kitob qilib turishga majbur bo‘ladi.

Ishlab chiqarish hajmiga bog‘liqlik nuqtai nazaridan xarajatlarning ikki asosiy turi farqlanadi[302].

Doimiy xarajatlar — ishlab chiqarish qanchalik ko‘paytirilib yoki qisqartirilmasin, mutlaq miqdori o‘zgarmaydigan xarajatlar. Korxonaning to‘lov majburiyatlari (zayomlar bo‘yicha foiz), soliqlar, amortizatsiya ajratmalari, ijara haqi, qo‘riqlash xizmatiga to‘lov, uskunalarga xizmat ko‘rsatish sarflari, boshqaruv xodimlari maoshi — bularning barchasi ishlab chiqarish nol darajada ham, maksimal yuklamada ham bir xil miqdorda sarflanadi.

O‘zgaruvchan xarajatlar esa ishlab chiqarish ko‘lami o‘sganda ko‘payib, qisqarganda kamayadigan xarajatlardir. [1] Xom ashyo, material, yoqilg‘i, transport xizmatlari, ishchilar ish haqi — bularning hammasi bajarilgan ishlar hajmiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liq. Avtomobil transportida o‘zgaruvchan xarajatlar qo‘shimcha ravishda tashish turlari, yo‘nalishlar va texnologik operatsiyalar bo‘yicha ham farqlanadi. Ishlab chiqarishning har bir darajasida doimiy va o‘zgaruvchan xarajatlarning yig‘indisi umumiy (yalpi) xarajatlarni hosil qiladi.

7.2-jadval.

Doimiy va o‘zgaruvchan xarajatlarning tarkibi va xususiyatlari[303]

Doimiy xarajatlar (ishlab chiqarishdan mustaqil)	O‘zgaruvchan xarajatlar (ishlab chiqarishga proporsional)
Korxona to‘lov majburiyatlari (zayomlar bo‘yicha foiz)	Xom ashyo va materiallar sarflari
Soliqlar, majburiy yig‘imlar va boj to‘lovlari	Yoqilg‘i va moylash materiallari
Amortizatsiya ajratmalari (asosiy fondlar)	Transport xizmatlari va ekspeditorlik
Ijara haqi (yer, bino, uskunalar)	Ishchilar ish haqi (ishlab chiqarish xodimlari)
Qo‘riqlash, texnik xizmat, boshqaruv xodimlari maoshi	Yuk ortish-tushirish, bojxona ko‘rik, ehtiyot qismlar

[302] Mankiw N.G. Principles of Economics. 8th ed. Mason: Cengage Learning, 2018. P. 268.
[303] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va ATK tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

To‘g‘ri xarajatlar bevosita hisobga olinib, aniq ish yoki xizmat turiga yo‘naltiriladi — mahsulot tannarxiga belgilangan me’yorlar bo‘yicha kiritiladi. Egri xarajatlar bir nechta ish turlari bajarilishi bilan bog‘liq bo‘lib, ma’lum bir ulushda ularning tannarxiga taqsimlanadi. Shartli-doimiy xarajatlar kategoriyasi alohida ajratiladi: ishlab chiqarish hajmi o‘zgarganda ularning absolyut miqdori o‘zgarmasligi yoki juda kam o‘zgarishi bilan xarakterlanadi[304].

Mahsulot birligiga to‘g‘ri keladigan sarf-xarajatlarni hisoblash uchun iqtisodiy tahlilda uchta ko‘rsatkich qo‘llaniladi: o‘rtacha umumiy xarajatlar, o‘rtacha doimiy xarajatlar va o‘rtacha o‘zgaruvchan xarajatlar[305]. O‘rtacha umumiy xarajatlar — yalpi xarajatlarni ishlab chiqarilgan mahsulot miqdoriga nisbatan ifodalaydi; o‘rtacha doimiy xarajatlar — doimiy xarajatlarni shu miqdorga bo‘lish orqali aniqlanadi; o‘rtacha o‘zgaruvchan xarajatlar esa o‘zgaruvchan sarflarning bir birlikka to‘g‘ri keladigan qismidir.

Maksimal foyda olinishi uchun ishlab chiqarish qay darajada bo‘lishi kerakligini aniqlashda qo‘shilgan xarajat ko‘rsatkichi qo‘llaniladi — bu keyingi qo‘shimcha mahsulot birligi ishlab chiqarilishi bilan yuzaga keladigan sarfni bildiradi.

Mahsulot tannarxini ifodalovchi ko‘rsatkichlar ichida amaliyotda eng ko‘p qo‘llaniladigan ko‘rsatkich — bir so‘mlik tovar mahsuloti uchun qilingan xarajat[306]. U quyidagicha hisoblanadi:

$$X_{1\ so‘m} = Ishlab\ chiqarish\ tannarxi\ /\ Mahsulotning\ ulgurji\ bahosi$$

Bu ko‘rsatkich qanchalik past bo‘lsa, sarflarning samaradorligi shunchalik yuqori deb baholanadi[307]. Vaqt o‘tishi bilan uning o‘zgarishini kuzatish, rejalashtirilgan va haqiqiy qiymatlarni solishtirish korxona iqtisodiy faoliyati dinamikasini yildan-yilga baholash uchun qulay vositadir.

Ishlab chiqarish xarajatlarini hisobga olish va tahlil qilishning normativ asosi O‘zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi tomonidan 1999 yil 5 fevralda tasdiqlangan 54-sonli Nizom bilan belgilangan. Ushbu hujjat mahsulot (bajarilgan ish, ko‘rsatilgan xizmat)lar ishlab chiqarish tannarxi tarkibi, ishlab chiqarish va sotish xarajatlarini guruhlash hamda moliyaviy natijalarning shakllanish tartibini tartibga soladi.

---

[304] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 307-bet.

[305] [1] Mankiw N.G. Principles of Economics. 8th ed. Mason: Cengage Learning, 2018. P. 268.

[306] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 307-bet

[307] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 106-bet.

7.2. Xarajatlarning tasniflanishi

Amaldagi qonunchilikka muvofiq xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarning barcha xarajatlari to‘rtta asosiy guruhga ajratiladi[308]. Bu guruhlanish O‘zbekiston moliya hisobi standartlarining asosini tashkil etib, korxona faoliyatini tahlil qilish va moliyaviy natijalarni aniqlashda amaliy vosita vazifasini bajaradi.

7.3-jadval.

Xo‘jalik yurituvchi sub’ektlar xarajatlarining to‘rt guruhli tasnifi[309]

Guruh	Guruh nomi	Tarkibiy kichik guruhlar
I guruh	**Mahsulot tannarxiga qo‘shiladigan xarajatlar**	a) Bevosita va bilvosita moddiy xarajatlar; b) Bevosita va bilvosita mehnat xarajatlari; v) Ishlab chiqarishdagi ma’muriy xarajatlar
II guruh	**Davr xarajatlari**	a) Sotish bo‘yicha xarajatlar; b) Boshqaruv xarajatlari; v) Boshqa muomala xarajatlari va zararlar
III guruh	**Moliyaviy faoliyat xarajatlari**	a) Foizlar bo‘yicha sarflar; b) Chet el valyutasi kursi o‘zgarishidan zarar; v) Qimmatli qog‘ozlarni qayta baholashdan zarar; g) Moliyaviy faoliyat bo‘yicha boshqa xarajatlar
IV guruh	**Favqulodda zararlar**	Odatda kichik guruhlarga bo‘linmaydi. Korxonaning odatiy faoliyatidan tashqari, kutilmagan va takrorlanmaydigan hodisalar natijasida yuzaga kelgan xarajatlar

To‘rtinchi guruh — favqulodda zararlar — amaliyotda ularni odatiy zararlardan farqlash muhim muammo hisoblanadi. [310] Biron-bir moddaning favqulodda zarar sifatida tasniflanishi uchun uch mezonga javob berishi shart: mazkur hodisa korxonaning odatiy xo‘jalik faoliyatiga xos bo‘lmasligi kerak; bir necha yil mobaynida takrorlanmagan bo‘lishi zarur; boshqaruv xodimi tomonidan qabul qilinadigan qarorlarga bog‘liq bo‘lmasligi lozim. Agar shu uch mezondan bittasi ham bajarilmasa — xarajat favqulodda emas, balki moliyaviy faoliyat yoki davr xarajatlariga kiritiladi.

[308] O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi. 'Mahsulot (bajarilgan ish, ko'rsatilgan xizmat)lar ishlab chiqarish tannarxi to'g'risida'gi Nizom No54. Toshkent, 1999 yil 5 fevral.

[309] *Manba: O'zR Moliya vazirligi Nizomi No54, 1999 yil asosida muallif tuzildi*

[310] *O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi. 'Mahsulot (bajarilgan ish, ko'rsatilgan xizmat)lar ishlab chiqarish tannarxi to'g'risida'gi Nizom No54. Toshkent, 1999 yil 5 fevral.*

Mahsulot yaratilishi bilan bevosita bog‘liq barcha sarflar ishlab chiqarish xarajatlari kategoriyasiga kiradi[311]. Bu kategoriya uch tarkibiy unsurni birlashtiradi: moddiy (material) xarajatlar, mehnat haqi xarajatlari va ishlab chiqarish xarakteridagi ma’muriy xarajatlar. Bevosita material xarajatlari bilan mehnat haqi birgalikda ‘dastlabki xarajatlar’ deb ataluvchi guruhni hosil qiladi. Mehnat haqi va ishlab chiqarish xarakteridagi ma’muriy xarajatlar esa ‘konversiya xarajatlari’ga birlashadi. Material xarajatlar va konversiya xarajatlarining yig‘indisi to‘liq ishlab chiqarish tannarxini tashkil etadi.

Noishlab chiqarish xarajatlari — ishlab chiqarish jarayoni bilan bevosita bog‘liq bo‘lmagan barcha sarflar.[312] Ularning tarkibiga sotish xarajatlari, ilmiy-tekshirish va tadqiqot xarajatlari, umumiy va ma’muriy boshqaruv xarajatlari, olingan kredit uchun foiz to‘lovlari kiradi. Moliyaviy hisobning talabiga ko‘ra noishlab chiqarish xarajatlari tannarxga kiritilmaydi, balki davr xarajatlari sifatida alohida hisobga olinadi.

Mahsulot tannarxini umumlashtiruvchi uchta ko‘rsatkich qo‘llaniladi: bir so‘mlik tovar mahsuloti uchun qilingan xarajat; taqqoslanadigan mahsulot tannarxi; mahsulot birligining tannarxi[313]. Xarajatlarni tahlil qilishda joriy davr va o‘tgan yil ma’lumotlari, biznes-reja ko‘rsatkichlari, o‘rtacha ko‘rsatkichlar va tarmoq bo‘yicha boshqa ma’lumotlar taqqoslanadi. Mutlaq o‘zgarishlar nisbiy ko‘rsatkichlar — o‘sish sur’atlari va ulushlar bilan to‘ldirilganda tahlil yanada to‘liqroq bo‘ladi.

Yuqoridagi asosiy to‘rt guruhdan tashqari korxona xarajatlari bir qator qo‘shimcha mezonlar bo‘yicha ham tasniflanadi[314]. Yuzaga chiqish shakliga ko‘ra: asosiy ishlab chiqarish xarajatlari; moliyaviy faoliyat bo‘yicha xarajatlar; tasodifiy va favqulodda xarajatlar. Mahsulot tannarxiga qo‘shilishiga ko‘ra: kiritiluvchi va kiritilmovchi xarajatlar. Yuzaga chiqish o‘rni bo‘yicha: bo‘lim, tsex va uchastkalar bo‘yicha xarajatlar.

Sotish hajmiga hisobdan chiqarilishiga ko‘ra: mahsulot ishlab chiqarish xarajatlari va davr xarajatlari. Davriga ko‘ra: joriy davr va kelgusi davr xarajatlari. Soliqqa tortiladigan foyda summasini aniqlashdagi rolga ko‘ra: soliqqa tortiladigan bazaga qayta qo‘shiladigan

[311] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU nashriyoti, 2015. 191-bet.
[312] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 221-bet.
[313] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 307-bet.
[314] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU nashriyoti, 2015. 191-bet.

doimiy tafovutlar, davriy tafovutlar; shuningdek soliq bazasini aniqlashda hisobga olinmaydigan xarajatlar.[315]

Avtotransport korxonalari buxgalteriya hisobi va hisobotida xarajatlarni ikki parallel yo‘nalish bo‘yicha guruhlash maqsadga muvofiq: iqtisodiy elementlari va kalkulyatsion moddalari bo‘yicha.[316] Iqtisodiy elementlar bo‘yicha guruhlanish xarajatlar tuzilmasi va dinamikasini kuzatish imkonini bersa, kalkulyatsion moddalar bo‘yicha guruhlanish aniq tashish turlari uchun tannarxni hisoblashga xizmat qiladi.

7.4-jadval.

Ishlab chiqarish xarajatlarining iqtisodiy elementlari va kalkulyatsion moddalari bo‘yicha turkumlanishi[317]

Iqtisodiy elementlari bo‘yicha	Kalkulyatsion moddalar bo‘yicha
Ishlab chiqarish xarakteri bevosita va bilvosita moddiy xarajatlar	Yoqilg‘i-moylash materiallari; TXK va ta’mirlash xarajatlari; Avtoshina xarajatlari; Boshqa moddiy ashyolar
Ishlab chiqarish xarakteri bevosita va bilvosita mehnat haqi xarajatlari	Asosiy ish haqlari; Qo‘shimcha ish haqlari; Ish haqiga ustamalar
Ishlab chiqarishga taalluqli mehnat haqidan ajratmalar	Ijtimoiy ta’minot bo‘limiga ajratmalar; Kasaba uyushmasiga ajratmalar; Boshqa ijtimoiy majburiy to‘lovlar
Asosiy vositalar va nomoddiy aktivlar amortizatsiyasi, eskirish xarajatlari	Asosiy vositalarning eskirishi; Nomoddiy aktivlarning eskirishi; Asosiy vosita va nomoddiy aktivlar ijara haqqlari
Ishlab chiqarish xarakteri boshqa xarajatlar	Turli ishlar va xizmatlar uchun to‘lovlar; Soliqlar, yig‘imlar va boshqalar

Iqtisodiy elementlar bo‘yicha taqqoslov tahlili orqali jonli mehnat sarflarining boshqa xarajat turlari bilan nisbatini aniqlash, ishlab chiqarish zahiralarini normallashtirish, aylanma mablag‘lar aylanish tezligini hisoblash mumkin.[318] Tahlil natijalariga muvofiq material sig‘imi, mehnat sig‘imi va fond sig‘imi darajalari bo‘yicha tannarxni pasaytirish imkoniyatlari aniqlanadi. Jami xarajatdagi har bir elementning salmog‘ini joriy yil, o‘tgan yil va reja ko‘rsatkichlari bilan taqqoslash — barcha

[315] O'zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi. 'Mahsulot (bajarilgan ish, ko'rsatilgan xizmat)lar ishlab chiqarish tannarxi to'g'risida'gi Nizom No54. Toshkent, 1999 yil 5 fevral.
[316] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 221-bet.
[317] *Manba: O'zR Moliya vazirligi Nizomi No54 va ATK tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*
[318] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 307-bet.

to‘rtta guruh bo‘yicha xarajat o‘zgarishlarining sabablarini oydinlashtiradi.

7.3. Tashish tannarxi va uning strukturasi

Har qanday mahsulotni yaratish o‘zi yetarli emas — uni iste’molchiga yetkazish, taqsimlash va sotish ham zarur.[319] Bu iqtisodiy zanjirda qiymat shaklidagi taqsimlot birinchi bo‘g‘in hisoblanadi: mahsulot o‘z qiymatiga muvofiq ulushlar bo‘yicha taqsimlanadi, bu jarayon pul manbalari va jamg‘armalar yuzaga keltiradi, ular esa tovarlarga almashinib iste’molni shakllantiradi. Umumjamiyat iste’moli davlat tomonidan ta’minlanadi — buning uchun resurslar turli pul jamg‘armalarini vujudga keltiradi, shu mablag‘lar orqali turli tarmoq va sohalar ehtiyoji qondiriladi. Bu jarayon davlat organlarining moliyaviy faoliyatidan kelib chiqadi.

Moliya — bu davlat, korxona, birlashma va boshqa tashkilotlar hamda mehnatkashlarning moddiy va ijtimoiy-madaniy talablarini qondirish uchun zarur bo‘lgan pul mablag‘lari jamg‘armalarini tashkil qiluvchi iqtisodiy aloqalar yig‘indisidir.[320] Avtotransport korxonalari ishlab chiqarish faoliyatini xo‘jalik hisobi usulida tashkil qilinganligi sababli ularning barcha faoliyat natijalari bitta maqsadga — xarajatlardan ortiq daromad olishga — yo‘naltirilgan bo‘ladi. Mabodo daromadlar xarajatlarni qoplamasa, korxona bank kreditiga murojaat qilishga majbur bo‘ladi, bu esa moliyaviy mustaqilligini zaiflashtiradi.

ATK moliyasi ikki tomonlama bog‘liq: bir tomondan, ish faoliyatining muvaffaqiyatli bo‘lishi moliyaviy imkoniyatni kengaytiradi; ikkinchi tomondan, moliyaning yetarliligi keyingi muvaffaqiyatlar uchun zamin bo‘ladi. Avtotransport korxonalarining moliyaviy holati uch asosiy ko‘rsatkich bilan bevosita bog‘liq: yuk tashish qatnovi o‘z vaqtida bajarilishi, mehnat unumdorligi darajasi va tannarxni belgilangan chegarada ushlab turish. Shu boisdan ATK faoliyatining asosiy iqtisodiy ko‘rsatkichi foyda hisoblanadi — tannarxni kamaytirish esa foydani oshirishning bevosita yo‘li.[321]

Tannarx — bu korxonaning mahsulot yoki xizmatning bir birligini ishlab chiqarish uchun zarur bo‘lgan barcha xarajatlarini pul shaklida

[319] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 623.
[320] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage, 2016. P. 623.
[321] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 158-bet.

ifodalaydi. [322] Avtomobil transport tashuvlari tannarxi, transport korxonasining ekspluatatsiya xarajatlari summasini o‘rtacha transport ishlab chiqarish mahsuloti birligiga to‘g‘ri kelishini pul shaklida ifodalaydi. Bu xarajatlar tarkibiga amaldagi qonunchilikka muvofiq tashuvchilarni majburiy sug‘urta qilish xarajatlari, transport xizmatining sifat talablarini ta’minlash xarajatlari, tovarlar va yo‘lovchilar xavfsizligini kafolatlash xarajatlari, harakat jadvaliga rioya qilish va texnologik aloqa vositalarini ekspluatatsiya qilish bilan bog‘liq xarajatlar kiradi.

Avtomobil transportida tashuvlar tannarxi transport ishlarining har xil turlari uchun alohida aniqlanadi. [2] Tarif bo‘yicha ishlaydigan yuk mashinalari uchun birlik mahsulot — 1 t.km; soatlik tarif stavka bilan ishlaydigan transport vositalari uchun — 1 avtomobil-soat; yo‘lovchi avtobuslarini tashish uchun — 1 yo‘lovchi-kilometr.

Avtotransport mahsulotining tannarxini hisoblash uchun umumiy xarajatlarni tegishli transport mahsuloti birligi miqdoriga bo‘lish formulasidan foydalaniladi.[323] [3]

Yuk tashuvchi avtomobillar uchun:

$$T_{yuk} = SX_{umumiy} / R_{t.km} \quad (so‘m / t.km)$$

Bu yerda: SX_{umumiy} — umumiy xarajatlar, so‘m; $R_{t.km}$ — transport mahsuloti, tonna-km.

Avtobus korxonasi uchun:

$$T_{yulov} = SX_{umumiy} / R_{y.km} \quad (so‘m / yo‘l.km)$$

Bu yerda: $R_{y.km}$ — yo‘lovchi-kilometr.

Yengil avtomobil-taksilar uchun:

$$T_{engil} = SX_{umumiy} / R_{pul.km} \quad (so‘m / pulli km)$$

Bu yerda: $R_{pul.km}$ — pulli kilometr (iste’molchi to‘laydigan masofa).

Uchala formulada ham suratdagi umumiy xarajatlar deganda 1 tonna yukni 1 km ga olib borish yoki 1 yo‘lovchini 1 km masofaga yetkazib qo‘yish uchun ketgan barcha xarajatlar tushuniladi.[324]

[322] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 224-bet.
[323] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 224-bet.
[324] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 224-bet.

Umumiy xarajatlar yettita asosiy modda bo‘yicha hisoblanadi.

7.5-jadval.

ATK umumiy xarajatlari moddalari va ularning tasnifi[325]

1	Haydovchilarning ish haqi (ijtimoiy sug‘urta bilan)	*Shartli-o‘zgaruvchan*	Ishbay to‘lovda bajarilgan ish masofaga bog‘liq
2	Avtomobil yoqilg‘ilari uchun xarajatlar	*O‘zgaruvchan*	Yurish masofasiga to‘g‘ri proporsional o‘sadi
3	Moylash va boshqa foydalanish materiallari	*O‘zgaruvchan*	Masofaga bog‘liq; yoqilg‘i bilan birga o‘zgaradi
4	Texnik xizmat ko‘rsatish va joriy ta’mirlash (TXK va JXT)	*O‘zgaruvchan*	Yurish masofasi oshganda ta’mirlash ehtiyoji ko‘payadi
5	Avtomobil shinalarini qayta tiklash va ta’mirlash	*O‘zgaruvchan*	Shina resursi to‘g‘ridan-to‘g‘ri masofaga bog‘liq
6	Transport vositasini amortizatsiyasi	*O‘zgaruvchan*	ATKda masofaviy amortizatsiya usuli qo‘llaniladi
7	Ustama xarajatlar (umumxo‘jalik, boshqaruv)	*Doimiy*	Masofaga bog‘liq emas; vaqt va tashkilot kattaligiga bog‘liq

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, etti moddaning oltitasi o‘zgaruvchan, bittasi esa doimiy tabiatga ega. Haydovchilar ish haqi o‘rtacha holatda shartli-o‘zgaruvchan deb belgilanadi: ishbay tizimda haq to‘langanda bajarilgan ish (va shu orqali masofa) inobatga olinadi, ammo vaqtbay tizimda bu xarajat doimiy tabiat kasb etadi.

Avtotransport mahsulotining odatiy tannarxi faqat avtomobilni ishlatish bilan bog‘liq xarajatlarni o‘z ichiga oladi.[326] Lekin tashish jarayoni ko‘pincha boshqa xarajat turlarini ham o‘z ichiga oladi — ortish-tushirish ishlari va yo‘lni qayta tiklash hamda ta’mirlash xarajatlari bundan

[325] *Manba: ATK tarmoq normativlari va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*
[326] Shodiyeva G.M. Transport iqtisodiyoti: nazariya va amaliyot. Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2020. 231-bet.

mustasno qolmaydi. Transport mahsulotini to‘liq tannarxi quyidagicha hisoblanadi:[327]

$$T_{\text{to‘liq}} = (X_{\text{umumiy}} + X_{\text{ortish-tushirish}} + X_{\text{yo‘l}}) / R_{\text{t.km}}$$

Bu yerda: X_{umumiy} — avtomobilni ishlatish bilan bog‘liq xarajatlar; $X_{\text{ortish-tushirish}}$ — ortish va tushirish operatsiyalari xarajatlari; $X_{\text{yo‘l}}$ — yo‘lni qayta tiklash va ta’mirlash bilan bog‘liq xarajatlar.

Korxonalar o‘z tovarini yuqori narxlarda sotishga intilishi bilan birga ishlab chiqarish xarajatlarini kamaytirishga ham harakat qiladi — chunki sotish narxlari ko‘p hollarda tashqi bozor sharoitlari bilan belgilanadi va korxona ularga ta’sir ko‘rsata olmaydi. Ishlab chiqarish xarajatlari esa buning aksi — ular korxona ichki tashkiloti, texnologiya darajasi va mehnat samaradorligiga bog‘liq. Tannarxning kamayishi avvalambor foydaning oshishiga olib keladi, bu esa keyingi investitsiyalar va modernizatsiya uchun zamin yaratadi.[328]

7.4. Temir yo‘l ekspluatatsion xarajatlarini rejalashtirish va tashish tannarxini hisoblash

Ekspluatatsion xarajatlar tarkibi va tuzilmasi. Tashish jarayoni bilan bog‘liq pullik xarajatlar ekspluatatsiya xarajatlari deb aytiladi. Ekspluatatsiya xarajatlari xarajat elementlari bo‘yicha rejalashtiriladi. Iqtisodiy elementlar – bu mahsulotni ishlab chiqarish uchun bir turkumli xarajatlar turidir.

Ekspluatatsion xarajatlar tuzilmasi mehnatga haq to‘lash xarajatlari, xomashyo, yoqilg‘i, elektr energiya va boshqa material xarajatlaridan tarkib topadigan moddiy xarajatlarni o‘z ichiga oladi. Bundan tashqari asosiy vositalar amortizatsiyasi, ijtimoiy ehtiyojlar uchun ajratmalar va boshqa xarajatlar ham kiritiladi. Alohida moddalar xarajatlari xarajatlarni yuzaga kelish joyi bo‘yicha va temir yo‘l transporti xo‘jaliklari bo‘yicha guruhlanadi. Alohida xo‘jaliklar xarajatlarini solishtirma ulushi umumiy ekspluatatsiya xarajatlari miqdorida bir xil emas. Yuqori solishtirma ulush hisobida lokomotiv xo‘jaligi (27 %), yo‘l xo‘jaligi (25 %), vagon xo‘jaligi (12%) xarajatlarni egallaydi. Bu xo‘jaliklar hissasiga umumiy ekspluatatsiya xarajatlarining 64% ga yaqini to‘g‘ri keladi.

Alohida ish turlari, ishlab chiqarish operatsiyalari yoki bir turkumli operatsiyalar bo‘yicha xarajatlar mos keluvchi xarajat moddalariga birlashtiriladi.

[327] Xolmo'minov Sh.R. Transport sohasi iqtisodiyoti. Toshkent: ToshDTU, 2021. 224-bet.
[328] World Bank. Urban Transport Pricing and Cost Recovery. Washington D.C., 2020. P. 33.

Ekspluatatsiya xarajatlar miqdoriga tashish hajmi, transportning texnik jihozlanganligi, ilg‘or texnologiyalarni joriy qilish, texnik vositalardan foydalanish va ularni yangilash jadalligi, mehnat sifati va moyilligi, resurslar va xarajatlarni me’yorlash va boshqa ko‘p omillar ta’sir etadi. Ekspluatatsiya xarajatlari nomenklatura moddalari bo‘yicha rejalashtiriladi va hisobga olinadi.

Har bir moddaga ma’lum bir raqam berilgan va o‘lchov belgilangan, unga muvofiq berilgan moddaning xarajatlari miqdori aniqlanadi.

Ekspluatatsiya xarajatlariish haqi, yoqilg‘i, elektr energiya, materiallar, amortizatsiya ajratmalari xarajatlari va boshqa xarajatlar yig‘indisidan tarkib topadi. Ekspluatatsiya xarajatlaritemir yo‘l transporti tuzilmaviy korxonalari bo‘yichatashishni bajarish uchun zarur bo‘lgan joriy xarajatlarni kiritgan holda hisobga olinadi.

Alohida tuzilmalar bo‘yicha xarajatlar tuzilmasi bir xil emas. U texnik jihozlanganlik, mehnat unumdorligi, materiallar, yoqilg‘i, elektr energiya narxlariga bog‘liq.

O‘zR moliya vazirligi tomonidan tasdiqlangan mahsulotni ishlab chiqarish va sotish xarajatlari tarkibi va moliyaviy natijalarni shakllantirish tartibi to‘g‘risidagi Nizom.

Temir yo‘lda O‘zR moliya vazirligi tomonidan tasdiqlangan mahsulotni ishlab chiqarish va sotish bo‘yicha xarajatlar tarkibi va moliyaviy natijalarni shakllantirish tartibi to‘g‘risidagi Nizom amal qiladi.

Bu Nizomda korxonalar faoliyatining moliyaviy natijalarini shakllantirish tartibi keltiriladi. Moliyaviy natijalar quyidagi ko‘rsatkichlar bilan tavsiflanadi: mahsulotni sotishdan olinadigan yalpi foyda (mahsulotni sotishdan olinadigan sof tushum bilan sotilgan mahsulotni ishlab chiqarish tannarxi orasidagi farq); asosiy faoliyatdan olingan foyda (mahsulotni sotishdan olinadigan yalpi foyda bilan davr xarajatlariorasidagi farq plyus, minus boshqa daromadlar yoki asosiy faoliyatda ko‘rilgan zarar); umumxo‘jalikdan olingan foyda (yoki zarar) (asosiy faoliyatdan olingan jami yalpi foyda minus divident bo‘yicha daromad va davr xarajatlari plyus asosiy faoliyatdan olingan foyda asosiy faoliyatda ko‘rilgan boshqa zararlar); soliq to‘lagandan keyingi foyda (umumxo‘jalik faoliyatdan olingan foyda va favqulotda foyda va zararlar saldosini yig‘indisi); soliq to‘lagandan so‘ng korxonani ixtiyorida qoluvchi yilning sof foydasi (soliq to‘lagangacha bo‘lgan foyda minus daromad (yoki foyda) solig‘i minus yana qaerdadir hisobga olinmaydigan boshqa soliqlar).

Bu hujjatda korxonalarning xo‘jalik faoliyatida yuzaga keluvchi xarajatlar ro‘yxati beriladi.

Barcha xarajatlar quyidagicha guruhlanadi: mahsulot ishlab chiqarish tannarxiga kiritiladigan xarajatlar; ishlab chiqarish tannarxiga kiritilmaydigan, lekin asosiy faoliyatdan olingan foydada hisobga olinadigan davr xarajatlariga kiritiladigan xarajatlar; korxonaning umumxo‘jalik faoliyatidan olingan foyda yoki zararni hisoblashda hisobga olinadigan moliyaviy faoliyat bo‘yicha xarajatlar; daromad yoki foyda solig‘ini to‘laganga qadar olingan foyda yoki zararni hisoblashda hisobga olinadigan favqulotda zararlar

“Nizomda” mahsulot ishlab chiqarish tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibi berilgan. Unda mahsulot ishlab chiqarish tannarxi ishlab chiqarish yoki mahsulotni qayta ishlash jarayonida foydalaniladigan – tabiiy resurslar, xomashyo, yoqilg‘i, mehnat resurslari va ishlab chiqarish bilan bog‘liq boshqa xarajatlar qiymatini aks ettirishi qayd qilingan.

Mahsulot ishlab chiqarish tannarxiga ishlab chiqarish texnologiyasi va uni tashkil etilishi bilan asoslanadigan bevosita mahsulot ishlab chiqarish bilan bog‘liq xarajatlar kiritiladi.

Mahsulotning ishlab chiqarish tannarxini hosil qiluvchi xarajatlar iqtisodiy mazmuniga ko‘ra quyidagi elementlar bo‘yicha guruhlanadi: ishlab chiqarish material xarajatlari, ishlab chiqarish tusidagi mehnatga haq to‘lash xarajatlari, yagona ijtimoiy to‘lov ajratmalari, ishlab chiqarish tusidagi asosiy fondlar va nomoddiy aktivlar amortizatsiyasi, ishlab chiqarish ahamiyatidagi boshqa xarajatlar. Bu elementlar bo‘yicha ularning mazmuniga ko‘ra moddalar keltiriladi.

Davr xarajatlari – *bu bevosita ishlab chiqarish bilan bog‘liq bo‘lmagan sarf-xarajatlardir: boshqaruv bo‘yicha xarajatlar, mahsulotni yetkazish xarajatlari, umumxo‘jalik ahamiyatidagi xarajatlar.*

Masalan, davr xarajatlariga boshqaruv personaliga kiruvchi xodimlarning mehnatiga haq to‘lash xarajatlari, boshqaruv apparatiga kiruvchi xodimlarga tegishli yagona ijtimoiy to‘lov ajratmalari, korxona va uning tuzilmaviy bo‘linmalarini boshqaruv apparati xodimlarini, moddiy-texnik bazasi, transport xizmatini saqlash va hokazolar kiradi. Har bir ko‘rsatkich bo‘yicha moddalar va ularning mazmuni keltirilgan..

Mustaqil bo‘limga korxonalarning ishlab chiqarish xo‘jalik faoliyati natijasida olinadigan daromadlar ro‘yxati ajratilgan. Nihoyada, tovar-moddiy zaxiralar, tugallanmagan ishlab chiqarish, kelajak davri xarajatlariga baho beriladi va soliqqa tortiladigan bazani aniqlash tartibi yoritiladi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK xarajatlari Nomenklaturasi. Temir yo‘l transportida ekspluatatsiya xarajatlari hisobi va rejalashtirish “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK xarajatlari Nomenklaturasi bilan tartibga solinadi.

Nomenklatura ikki qismdan iborat. 1-qism “Ishlab chiqarish tannarxiga kiritiladigan xarajatlar tarkibi” deb nomlanadi. Bu qismda quyidagilar ajratib ko‘rsatiladi: Davlat aksionerlik temir yo‘l kompaniyasining ekspluatatsiya faoliyati.

Ishlab chiqarish tannarxi xo‘jalikning alohida tarmoqlari bo‘yicha hisoblanadi:

1. Yo‘lovchi, konteynerda tashish va tijorat ishlari xo‘jaligi(1-32mod.);

1. Lokomotiv xo‘jaligi(41-140mod.);
2. Vagon xo‘jaligi (151-180mod.);
3. Yo‘l xo‘jaligi(181- 204mod.);
4. Fuqarolik inshootlari xo‘jaligi (205 –210mod.);
5. Signallashtirish va aloqa xo‘jaligi(211-228mod.);
6. Elektrlashtirish va energetika xo‘jaligi (229-235mod.);
7. Hisoblash tovar kontoralari va tiklash poyezdlari (236-237mod.);
8. MDH territoriyasida xorijiy temir yo‘llar tomonidan tashishga xizmat ko‘rsatish bo‘yicha xarajatlar (238-239mod.).

Nomenklaturada xarajatlar guruhlarga taqsimlanadi. Bu guruhlash asosiy (ekspluatatsiya) va yordamchi-ko‘makchi faoliyatga taqsimlanadigan faoliyat turlari bo‘yicha amalga oshiriladi.

Ishlab chiqarish jarayoniga nisbatan ekspluatatsiya xarajatlar asosiy va umumxo‘jalik xarajatlariga bo‘linadi. Har bir xo‘jalikning ishlab chiqarish jarayoni bilan uzviy bog‘langan, xo‘jalikning barcha tarmoqlari uchun umumiy bo‘lgan xarajatlar asosiy xarajatlar deb aytiladi. Lekin har bir xo‘jalik uchun xos bo‘lgan asosiy xarajatlarda xo‘jalikning barcha tarmoqlari uchun umumiy bo‘lgan xarajatlar ajratib ko‘rsatiladi.

Xo‘jalikning barcha tarmoqlari uchun umumiy bo‘lgan asosiy xarajatlar tarkibiga ishlab chiqarish personalining qo‘shimcha ish haqi xarajatlari, ta’til, davlat va jamoat topshiriqlarini bajargan davri uchun to‘lovlar, forma kiyimlarini chegirma narxi, boshqaruv apparati tarkibiga kirmaydigan xodimlarning xizmat safarlari xarajatlari, texnika xavfsizligi bo‘yicha xarajatlar va hakazo kiradi.

Umumxo‘jalik xarajatlari deb, korxonani boshqarish va ishlab chiqarish jarayoniga xizmat ko‘rsatish bilan bog‘liq xarajatlarga aytiladi.

Ular o‘z navbatida boshqaruv apparatini saqlash xarajatlarisiz va boshqaruv apparatini saqlash bo‘yicha umumxo‘jalik xarajatlariga bo‘linadi.

Bu guruhga ishlab chiqarish uchastkalari (sexlari) personalining ish haqi xarajatlari, xizmat ko‘rsatish, umumxo‘jalik ahamiyatidagi bino, inshootlar va inventarlarni joriy ta’mirlash, umumxo‘jalik ahamiyatidagi asosiy vositalar amortizatsiyasi, kadrlarni tayyorlash bo‘yicha xarajatlar kiritiladi.

Tashish tannarxiga kiritilishiga nisbatan xarajatlar to‘g‘ri va egri xarajatlarga bo‘linadi.

To‘g‘ri xarajatlar bir turdagi mahsulotni ishlab chiqarish bilan bog‘liq bo‘lgan va to‘g‘ridan to‘g‘ri hisobga olinuvchi hujjatdan ma’lum bir tashish turining tannarxiga kiritilishi mumkin (masalan, yuk va saralash stansiyalarining xarajatlari hisob hujjatlaridan to‘g‘ri yuk tashish tannarxiga kiritilishi mumkin).

Egri xarajatlar bir necha turdagi mahsulotni ishlab chiqarish bilan bog‘liq bo‘lgan xarajatlar hisoblanadi. Bu xarajatlarni ma’lum bir turdagi mahsulot tannarxiga kiritish uchun ularni avval tashish turlari bo‘yicha taqsimlash zarur. Masalan, yo‘l xo‘jaligi xarajatlarini yuk va yo‘lovchi tashish tannarxiga kiritish kerak. Ularni avval u yoki bu turdagi ish ko‘rsatkichlariga proporsional bo‘lgan ish o‘lchovlariga taqsimlaydilar.

Xarajatlarning umumiy miqdorida egri xarajatlar salmoqli hajmni tashkil etadi.

Tashish jarayoni, yuk aylanmasini o‘sishi yoki kamayishi hisobiga xarajatlar miqdorini o‘zgarishiga bog‘liq holda xarajatlar tashish hajmiga bog‘liq va bog‘liq bo‘lmaganga (yoki shartli-doimiy) xarajatlarga bo‘linadi.

Bog‘liq xarajatlar deb, tashish hajmining o‘zgarishiga to‘g‘ri proporsional o‘lchanadigan xarajatlarga aytiladi. Bunday xarajatlarga poyezdlarni tortish uchun yoqilg‘i, elektr energiya, lokomotiv va vagonlarni ta’mirlash, ularni amortizatsiyasi va hokazolar kiradi.

Shartli-doimiy xarajatlar deb, tashish hajmini o‘zgarishiga bog‘liq holda o‘zgarmaydigan yoki kam o‘zgaradigan xarajatlarga aytiladi. Bu xarajatlarga temir yo‘lning doimiy qurilmalarini (tortuv nimstansiyalari, signallashtirish va aloqa qurilmalari, boshq.) joriy saqlash, ta’mirlash va ularni amortizatsiyasi bo‘yicha xarajatlar kiradi.

Nomeklaturada temir yo‘lning ekspluatatsiya va yordamchi-ko‘makchi faoliyatiga ko‘ra barcha bo‘limlar bo‘yicha xarajatlar stavkasi va o‘lchovlar ajratib ko‘rsatilgan. Nomenklatura jami 760 moddadan

iborat, ulardan 288 tasi xo‘jaliklar bo‘yicha taqsimlanib, ekspluatatsiya faoliyatiga kiritilgan. Xo‘jalik ichida temir yo‘l transporti korxonalarida bajariladigan har bir ish turiga modda raqami beriladi va unda aniq bir ish turini bajarish bilan bog‘liq bo‘lgan barcha xarajatlar va xarajat o‘lchovi ko‘rsatiladi.

Masalan, 1-modda – biletlarni sotish (1000 ta jo‘natilgan yo‘lovchilar), 2-modda – bagajni qabul qilish va topshirish (1t jo‘natilgan va kelgan bagaj).

Moddalar bo‘yicha yordamchi-ko‘makchi faoliyat ham taqsimlanadi. U 301 moddadan 760 moddagacha bo‘lgan moddalarni qamrab olgan.

Biroq, agar ekspluatatsiya faoliyatida moddalar raqami ketma-ketlikda 1 dan 288 gacha bo‘lsa, yordamchi-ko‘makchi faoliyat bo‘yicha esa bu holat kuzatilmaydi. Yordamchi qishloq xo‘jaligi bo‘yicha xarajat moddalari – 350-376 gacha tashkil etadi, so‘ngra konteyner tashish va tijorat ishlari xo‘jaligi 421 dan 428 gacha keladi, keyin lokomotiv xo‘jaligi 475 dan 477 gacha boshlanadi, vagon xo‘jaligi 481-483 gacha, yo‘l xo‘jaligi 501-538 gacha bo‘lgan moddalarni o‘z ichiga oladi va hokazo, ya’ni avvalgi Nomenklatura bilan qiyoslaganda qayd etilgan xo‘jaliklarda qandaydir o‘zgarishlar yuz bergani uchun bu moddalar o‘z kuchini yo‘qotib mavjud bo‘lmay qoldi.

Ekspluatatsion xarajatlarni rejalashtirish. Ekspluatatsiya xarajatlari rejasi temir yo‘l ekspluatatsiya rejasining bir qismi hisoblanadi. Bu reja rejalashtirilgan tashish hajmini zarur bo‘ladigan ish haqi miqdori, materiallar, yoqilg‘i va hokazolarni pul mablag‘i bilan ta’minlashni nazarda tutadi.

Ekspluatatsiya xarajatlarinirejalashtirish usullari ko‘p, lekin ularni bir nechta guruhga birlashtirish mumkin:

1) e*kspluatatsion xarajatlarni bir qismi rejalashtirilgan ish hajmi va ish birligi uchun xarajatlar me’yorlar bo‘yicha aniqlanadi (tkm brutto, vag-km, lok-km va hokazo). Lokomotivlar va vagonlarni ta’mirlash, moylash, poyezdlarni tortish uchun yoqilg‘i, elektr energiya xarajatlari shu usul bilan hisoblanadi.*

2) ekspluatatsiya xarajatlarini bir qismi mavjud qurilmalar soni va har bir birlik uchun xarajatlar me’yori bo‘yicha aniqlanadi. Bu usul bilan yo‘llar, doimiy qurilmalarni saqlash, yo‘lning ustki tuzilishini bir martalik almashtirish, kontakt tarmog‘i, yuqori kuchlanishli elektr uzatish liniyalarini saqlash xarajatlari rejalashtiriladi.

3) xarajatlarni bir qismi har bir kasb xodimlarining soni va bir ishchi uchun xarajatlar me'yori bo'yicha hisoblanadi. Maxsus kiyim, forma kiyimi narxidan chegirmalar, maxsus sovun, xizmat safarlaribo'yicha xarajatlar aniqlanadi.

4) xarajatlarni bir qismi turli klassdagi korxonalar soni va ularning har biriga to'g'ri keluvchi me'yorlar xarajati bo'yicha rejalashtiriladi. Bu usul bilan tuzilmaviy bo'linmalar, MTU, kompaniya apparatining umumxo'jalik xarajatlari aniqlanadi.

Yuqorida qayd etganimizdek, ekspluatatsiya xarajatlari iqtisodiy elementlar bo'yicha rejalashtiriladi. Birinchi element – *ish haqi, bu haqda siz bilan to'liq gaplashdik.*

Ajratmalar "O'zRning fuqarolar, xorijiy fuqarolar va fuqaroligi bo'lmagan shaxslardan soliq undirish to'g'risida"gi Qonuni asosida amalga oshiriladi. Bu qonun negizida o'zgarishlar, shuningdek yangi qonunlar, farmonlar, qarorlar ko'rinishidagi qo'shimchalar qabul qilinadi. Masalan, "O'zR fuqarolari, xorijiy fuqarolar, fuqaroligi bo'lmagan shaxslardan soliq undirish to'g'risidagi O'zR qonuniga o'zgartirishlar va qo'shimchalar kiritish to'g'risida" Qaror qabul qilingan. Bu hujjatlar yordamida minimal ish haqi miqdori va soliqqa tortilmaydigan minimum belgilanadi.

Materiallar, elektr energiya, yoqilg'i xarajatlarini rejalashtirish.

Materiallar. Temir yo'l transportida material xarajatlari yuqori. Ularning yuqori darajadagi iste'moli lokomotiv, vagon va yo'l xo'jaligiga to'g'ri keladi. Shuning uchun materiallar xarajatini aniqlashning ko'plab usullari mavjud.

1. Bajarilgan ish hajmi va ish hajmining mos keluvchi o'lchov birligi uchun xarajatlar me'yori bo'yicha. Masalan, 1000 lok-km bosib o'tilgan masofa uchun materiallar sarfi me'yori, vagonlarni bitta depo ta'miri uchun materiallar sarfi me'yori ,bitta lokomotivni joriy ta'miri uchun materiallar sarfi me'yori, 100 kv.m maydon uchun materiallar sarfi me'yori va hokazo.

2. Xizmat ko'rsatiladigan obyektlar soni va bitta obyektga to'g'ri keladigan xarajatlar me'yori bo'yicha. Masalan, 1 ta strelkali o'tkazgich uchun materiallar sarfi me'yori.

3. Xodimlar soni va bir xodimga to'g'ri keladigan materiallar sarfi me'yori. Masalan, bir kishi uchun maxsus sovun, maxsus kiyim sarfi me'yori.

4. Yuqorida ta'kidlaganimizdek,me'yorlar o'lchovlar uchun aniqlanadi. Masalan, lokomotivlarni qum bilan ta'minlash tkm brutto

o‘lchovidagi ish hajmi va 1 mln. tkm brutto uchun xarajatlar me’yori bo‘yicha rejalashtiriladi.

5. Vagonlarni joriy ta’mirlash xarajatlari vagonlarning bosib o‘tgan masofasi va 1 mln. vag-km uchun xarajatlar me’yori bo‘yicha aniqlanadi.

6. Sisternalarni yonilg‘i quyish, yopiq va izotermik vagonlarni yuvishga tayyorlash uchun xarajatlar 1000 ta vagonga belgilangan me’yor va qayta ishlash talab etiladigan vagonlar soni bo‘yicha aniqlanadi.

7. Yo‘lning ustki tuzilishini joriy saqlash xarajati 1 km ekspluatatsion uzunlik yoki bitta strelkali o‘tkazgich uchun xarajat me’yori va talab etiladigan materiallar narxi bo‘yicha rejalashtiriladi. Qolgan barcha xo‘jaliklar bo‘yicha ham xarajatlar shu usullar yordamida aniqlanadi.

Yoqilg‘i. Yoqilg‘ining 90%dan ziyodi poyezdlarni tortish va manyovr ishi uchun sarflanadi.

Yoqilg‘i uchun xarajatlar talab etiladigan yoqilg‘i va uning 1 tonnasi uchun belgilangan narx asosida aniqlanadi.

Poyezdlarni tortish uchun yoqilg‘i miqdori *tkm brutto hisobidagi ish hajmi va 10 ming tkm brutto o‘lchovi uchun shartli yoqilg‘ini sarflanish me’yori* bo‘yicha hisoblanadi. Bunda harakat turlari, poyezdlar kategoriyasi, uchastka va yo‘nalishlar bo‘yicha differensiatsiya o‘tkaziladi. Shartli yoqilg‘iga o‘tkazish foydalaniladigan shartli yoqilg‘ini kaloriyasini hisobga oluvchi koeffitsiyentlar yordamida amalga oshiriladi. Shartli deb, yonish issiqligi 7000 kkal/kg bo‘lgan yoqilg‘i qabul qilinadi. O‘tkazish koeffitsiyenti natural va shartli yoqilg‘ini yonish issiqligini nisbati bilan hisoblanadi.

Shartli yoqilg‘ini sarflanish me’yori darajasiga bir qator omillar ta’sir ko‘rsatadi:

-teplovozni massasi, tezligi va boshalar hisobga olgan holda pasport ma’lumotlari;

-yuk poyezdlarining massasi, tezligi va boshqa ko‘rsatkichlarning o‘sishi kutilayotgan o‘zgarishlari me’yorlarni kamayishiga olib keladi.

Yoqilg‘i me’yoriga poyezdlarning nisbatan to‘xtash soni, yo‘llarning va harakatlanuvchi tarkibning texnik holati, teplovozlar quvvatidan foydalanish darajasi, lokomotiv brigadalarining malakasi ta’sir ko‘rsatadi.

1 tonna shartli yoqilg‘i o‘rtacha narxi tayyorlov narxi, tashish to‘lovi, omborxonalar xarajati va yoqilg‘i tartibiga bog‘liq bo‘ladi.

Poyezdlarni tortishda boshqa ehtiyojlar uchun ham yoqilg‘i sarfi rejalashtiriladi (refrijerator harakatlanuvchi tarkibning ishi, vagonlarni, ishlab chiqarish binolarini isitish va hokazo). Bu xarajatlar talab etiladigan yoqilg‘i miqdori va uning narxi asosida aniqlanadi.

Yo‘lovchi vagonlarni isitish uchun yoqilg‘i xarajati «vagon-sutka» o‘lchovi uchun belgilangan sarf me’yori bo‘yicha aniqlanadi. Me’yorlar tashqi havo harorati, vagonlarni yo‘lda harakatda bo‘lish vaqti va to‘xtash punktlaridagi turish vaqtlarini nisbatiga bog‘liq holda korrektorlanadi elektr energiya alohida poyezdlarni tortish va boshqa ehtiyojlar uchun rejalashtiriladi.

Poyezdlarni tortish uchun elektr energiya sarfi xuddi yoqilg‘i kabi me’yorlarni differensiatsiyasini o‘tkazgan holda hisoblanadi. Boshlang‘ich me’yorlarni aniqlashning xuddi shu usullaridan foydalaniladi. elektr energiya sarfi me’yori 10 ming tkm brutto, yakka holda yurgandagi lok-km, 1 soat ish o‘lchovlari uchun belgilanadi. Poyezdlarni tortish uchun elektr energiya xarajati iste’mol qilinadigan elektr energiya turi, yo‘l profili, poyezdning harakat tezligi, poyezdning og‘irligi, rekuperatsiyaga bog‘liq.

Boshqa ehtiyojlar uchun elektr energiya xarajati binolar va korxona hududlarini yoritish, ATS qurilmalarini ishlashi, dastgohlar, mashinalar, mexanizmlarni ishlashi, avtomobil akkumulyatorlarini zaryadlashni nazarda tutadi. Elektr energiya sarfi me’yori ish joyini yoritish me’yori va yoritish moslamasining turi, zaryadlanadigan batareyalarning quvvatiga bog‘liq.

Turli xil tortuvlarni qo‘llashning texnik-iqtisodiy maqsadga muvofiqligini aniqlashda va natural ko‘rinishda energetik xarajatlarni taqqoslashda elektr energiya xarajati shartli yoqilg‘iga o‘tkazilib hisoblanadi. Bunda 1 kvt-soat elektr energiyani ishlab chiqarish uchun 320 kg shartli yoqilg‘i talab etilgandagi nisbat qabul qilinadi.

*Amortizatsiya.*Amortizatsiya – bu lotin tilidan olingan so‘z bo‘lib, asosiy fondlarni eskirib borishi natijasida ularning qiymati asta sekin pasayib borishi va ularning narxi ishlab chiqiladigan mahsulotga o‘tkazilishini anglatadi. Aslida asosiy fondlar ishlab chiqarish jarayonida uzoq vaqt davomida ishlatiladi. Bunda ular eskiradi va ularning iste’mol narxi asta-sekin teng ulushlar bilan xizmat ko‘rsatish davomida ishlab chiqilgan mahsulotga o‘tadi, mos ravishda ularning qiymati kamayadi. Ishlab chiqarilgan mahsulot sotilgandan so‘ng tushumni ma’lum bir qismi asosiy fondlarni tiklashga mo‘ljallangan maxsus amortizatsiya fondiga o‘tkaziladi. Amortizatsiya to‘g‘ri chiziqli, teng qismli bo‘lishi mumkin.

Bunday amortizatsiya asosiy fondlar qiymatiga proporsional hisoblanadi va ularni butun ekspluatatsiya davri hisobida teng qismlarga taqsimlanadi. Teng qismli amortizatsiyadan tashqari tezkor amortizatsiya bo‘lishi mumkin. Bu uslub ekspluatatsiyaning birinchi yilida ikkilangan amortizatsiya me’yorini nazarda tutadi, ikkinchi yili qoldiq qiymatdan 20% ajratiladi va hokazo. Natijada asosiy fondlar qiymatining uchdan ikki qismi ularning xizmat muddatini yarmisida amortizatsiyalanadi. Bunday amortizatsiyani qo‘llash tadbirkorlarga soliqqa tortiladigan foyda miqdorini kamaytirishga imkon beradi. Bundan tashqari asosiy vositalarni tezkor ro‘yxatdan chiqishi tadbirkorni ma’naviy eskirish bilan bog‘liq bo‘lgan yo‘qotishlardan sug‘urta qiladi, yangi texnika va texnologiyalarni tezkor joriy qilinishini rag‘batlantiradi.

Tayyorlangan mahsulotga o‘tkaziladigan narxning bir qismini puldagi aksi amortizatsiya ajratmalari deb nomlanadi. Ularning miqdori korxonaning balansida turgan asosiy fondlarning qiymati va bu ajratmalarning me’yoriga bog‘liq. Me’yor asosiy fondlarning boshlang‘ich qiymatidan har yillik ajratmalar ulushini aniqlaydi. Asosiy fondlarning har bir turi uchun alohida amortizatsiya ajratmalar me’yorlari belgilanadi.

Ekspluatatsiya xarajatlarining keyingi qismi boshqa xarajatlar hisoblanadi. Bu xarajatlarga yuqorida ko‘rilgan xarajat elementlarining faqat bittasiga kiritish qiyin bo‘lgan xarajatlar kiritiladi. Ularga boshqa tashkilotlarning ishi va xizmati uchun hisob to‘lovlari bo‘yicha xarajatlar, temir yo‘llarni elektrlashtirish bo‘yicha tuzatish ishlariga haq to‘lash, ko‘chib yurish bilan bog‘liq ishlarga ustamalar, qor, suv, qumga qarshi kurash xarajatlarining ma’lum bir qismi, pochta, kanselyariya xarajatlari, forma kiyimidan chegirmalar, ish haqiga ustamalar, boshqa tashkilotlardan olingan suv uchun hisob to‘lovlari va hokazo xarajatlar kiradi.

Ekspluatatsion xarajatlarning umumiy miqdori xarajat elementlari bo‘yicha xarajatlar va xo‘jalik xarajatlariga temir yo‘l kompaniyasini xarajatlarini qo‘shgan holda aniqlanadi.

Ish birligi uchun hisobga olinadigan ekspluatatsiya xarajatlari tannarx deb aytiladi.

7.5. Temir yo‘lda tashish tannarxini hisoblash va uni kamaytirish yo‘llari

Tannarx – *bu korxonaning ish sifatini to‘liq tavsiflovchi eng muhim ko‘rsatkichlardan biridir.* Korxona xo‘jalik faoliyatini olib borishda

barcha xarajatlar mahsulotni ishlab chiqarish tannarxiga kiritiladigan xarajatlarga, ishlab chiqarish tannarxiga kiritilmaydigan, lekin asosiy faoliyatdan olinadigan foydada hisobga olinadigan davr xarajatlariga kiritiladigan xarajatlarga, korxonaning umumxo‘jalik faoliyatida daromad yoki foyda solig‘i to‘lagandan keyin ko‘rilgan foyda yoki zararni hisoblashda hisobga olinadigan moliyaviy faoliyat bo‘yicha xarajatlarga guruhlanadi.

Mahsulotni ishlab chiqarish tannarxida quyidagi moddalar mavjud:

a) to‘g‘ri va egri moddiy xarajatlar;

b) to‘g‘ri va egri mehnatga doir xarajatlar;

v) ishlab chiqarish tusidagi qo‘shimcha xarajatlarni hisobga olgan holda boshqa to‘g‘ri va egri xarajatlar.

Tashish tannarxi asosiy faoliyat bilan bog‘liq xarajatlar bo‘yicha hisoblanadi. Yordamchi–ko‘makchi faoliyat bo‘yicha xarajatlar, yuk ortish, tushirish, stansiyaga yukni olib kelish va olib ketish xarajatlari tashish tannarxiga kiritilmaydi.

Butun temir yo‘l va mintaqaviy uzellar bo‘yicha tannarx 10 tkm netto, 10 yo‘l-km, na 10 keltirilgan tkm uchun hisoblanadi.

Har bir tuzilmaviy korxona bajaradigan ish xarakteriga muvofiq tannarxni hisoblaydi. Masalan, vagon deposi bitta depo ta’miri bilan ta’mirlangan vagon, bitta ta’mirlangan konteyner, bitta yuvilgan yoki bug‘langan sisterna tannarxini hisoblaydi.

Lokomotiv deposida yukli harakatda 1000 tkm brutto, yo‘lovchi harakatida 1000 tkm brutto, xo‘jalik harakatida 1000 lok-soat, manyovr ishida 1000 lok-soat tannarxi hisoblanadi. Stansiyalar uchun 1 tonna ortilgan va tushirilgan yuk tannarxi, bitta jo‘natilgan vagon tannarxi hisoblanadi va hokazo.

Ekspluatatsiya xarajatlarini hisobga olish va hisobot shakllaridan kelib chiqib, tashish tannarxini tashish turlari, tortuv turlari bo‘yicha hisoblashning alohida metodikasi mavjud. MTUda tashish turlari bo‘yicha tashish tannarxini hisoblash uchun uchta uslub qo‘llaniladi: 1) xarajatlarni mos keluvchi tashish turiga kiritish; 2) xarajatlar tashish turlari bo‘yicha o‘lchovlarga proporsional ravishda taqsimlanadi; 3) avval taqsimlangan asosiy xarajatlar yoki asosiy ish haqiga proportsional taqsimlanadi.

Yuk va yo‘lovchi tashish tannarxini hisoblash uchun ekspluatatsiya xarajatlarini yuk va yo‘lovchi tashishga ajratish bo‘yicha jadval tuziladi. Bu yerda ikki tashish turiga ham kiradigan egri xarajatlarni taqsimlashda qiyinchiliklar tug‘iladi. Ularni taqsimlash ikki usul bilan olib boriladi,

ya’ni u yoki bu ish o‘lchovlariga proporsional, yoki barchasiga proporsional yoki avval taqsimlangan xarajatlarning qismiga proporsional taqsimlanadi. Qolgan xarajatlar to‘g‘ri xarajatlar hisoblanadi yoki bevosita yuk, yoki yo‘lovchi tashishga kiritiladi. Xarajatlarni taqsimlashning bu uslubi tortuv turlari bo‘yicha yuk va yo‘lovchi tashish tannarxi, yo‘lovchi, bagaj va pochta tashish tannarxini aniqlashda qo‘llaniladi.

Mintaqaviy temir yo‘l uzellari bo‘yicha tashish tannarxi yo‘llar profili va liniyalarning joylashgan joyi, tashish hajmi va xarakteri, texnik qurollanganlik, ekspluatatsiya xususiyatlariga bog‘liq holda o‘zgarib turadi.

Profil va joylashgan joylarni ko‘rib chiqishda nishablik va qiyaliklarni mavjudligi, ayniqsa poyezdning og‘irligi va tezligiga ta’sir etuvchi hisobiy nishabliklarni; poyezdni tortish uchun yoqilg‘i va elektr energiyani solishtirma xarajatiga ta’sir etuvchi og‘ir profillarni, harakatlanuvchi tarkib va yo‘lning ustki tuzilishini ta’mirlash va saqlash xarajatlarini; qo‘shimcha saqlash xarajatlarini talab etadigan tonnel va ko‘priklarni mavjudligini; poyezdlarni tortish uchun yoqilg‘i va elektr energiyani solishtirma xarajatiga ta’sir etuvchi iqlim sharoiti, vagon va binolarni isitish, shpallar, aloqa liniyalari ustunlarini xizmat ko‘rsatish muddati uchun xarajatlarni, shuningdek ish haqiga rayon va qo‘shimcha koeffitsiyentlar, yoqilg‘i, elektr energiya va materiallar narxini o‘zgarib turishini hisobga olish kerak.

Tashish hajmi va xarakteri ta’sirini ko‘rib chiqishda tashish zichligini; yo‘nalishlar bo‘yicha tashish hajmi nisbatini, vagonlarni bo‘sh holda va lokomotivlarni zaxirada yurishi mavjudligini; yuk oqimi tuzilmasi va tannarxga ta’sir qiluvchi va o‘zgarishiga olib keluvchi yuklangan vagonlarning dinamik yuklamasi miqdorini; yo‘lovchi oqim tuzilmasi va vagon sig‘imini; maxsus harakatlanuvchi tarkibni talab etuvchi yuklarni mavjudligini; yuk va yo‘lovchi tashishda mavsumlar, oylar bo‘yicha, shuningdek oy va sutka ichidagi tengsizliklarni; mahalliy ishni solishtirma ulushini hisobga olish zarur.

Texnik qurolanganlikni ko‘rib chiqish ikki yo‘llik uchastkalarni mavjudligi, stansiyalarning rivojlanganlik darajasi, tortuv turi va lokomotiv quvvati, yerning ustki tuzilishi va aloqa qurilmalarini quvvati bilan bog‘liq.

Ekspluatatsiya xususiyatlari uzoq yo‘nalishga harakatlanadigan poyezdlarni shakllantirish, yuk jo‘natuvchilarning yo‘nalish marshrutlarini shakllantirish bilan bog‘liq.

Tashish tannarxini kamaytirishning ma’lum bir yo‘llari mavjud. Tashish tannarxini pasayishi resurslar sarfini kamayishini bildiradi. Lekin tashish tannarxini o‘zgarishini baholashda shuni hisobga olish zarurki, har doim ham tashish tannarxini kamayishi temir yo‘l transporti ishini yaxshilanganidan darak bermaydi. Demak, tashish tannarxini iste’mol qilinadigan resurslar narxini kamayishiga nisbatan sekin sur’atlar bilan kamayishi resurslarni natural ko‘rinishda iste’mol qilinishi ortganini bildiradi.

Tashish tannarxini o‘sishi ham har doim transport ishini yaxshilanganligidan darak bermaydi. Masalan, maxsus vagonlarda yuqori tannarx bilan tashiladigan yuklar ulushini ortishi yuk tashish tannarxini o‘sishiga olib keladi, biroq bu transport ishini samaradorligi kamayganini bildirmaydi.

Shuning uchun tannarxning o‘zgarishini tahlil qilishda o‘zgarish sabablarini aniqlash va ularni miqdoriy baholanishini amalga oshirish lozim. Tannarxning o‘zgarishini baholashda tannarxning o‘zgarishini tashishdan olinadigan daromadning o‘zgarishi bilan taqqoslash kerak.

Tashish tannarxini kamaytirish ma’lum bir tadbirlarni o‘tkazish yo‘li bilan amalga oshirish mumkin. Bunday tadbirlar qatoriga tashish hajmini oshirish, harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish sifat ko‘rsatkichlarini yaxshilash, mehnat unumdorligini oshirish, elektr energiya, yoqilg‘i va materiallar sarfi me’yorini kamaytirish, ilg‘or texnika va texnologiyalarni joriy etish, ish sifatini oshirish kabi vazifalarni kiritish mumkin.Ularni quyida ko‘rib chiqamiz.

Tashish hajmini o‘sishi. Tashish hajmini o‘sishi bilan xarajatlar ham o‘sadi, lekin tashishga nisbatan sekinroq o‘sadi. Bunga asosiy fondlardan foydalanishni yaxshilash, yangi texnikani qo‘llash, tashish jarayonini takomillashgan uslublar bilan tashkil etish, katta quvvatga ega harakatlanuvchi tarkib ishini yo‘lga qo‘yish, ishchi kuchidan foydalanishni yaxshilash turtki bo‘ladi. Tashishni ortishi xarajatlarga bir necha yillardan keyin, ya’ni qachonki lokomotivlar, vagonlarni ta’mirlashning barcha turlari, yo‘llar ta’miri oshgandagina ta’sir qilishi mumkin.

Harakatlanuvchi tarkibdan foydalanish sifat ko‘rsatkichlarini yaxshilash. Ba’zi bir sifat ko‘rsatkichlari bilan tannarx teskari aloqa sifatida bog‘langan: poyezd og‘irligi, vagonning dinamik yuklamasi, uchastka tezligi, vagon sig‘imi, tarkibdagi vagonlar soni. Boshqa ko‘rsatkichlar bilan esa to‘g‘ri bog‘langan bo‘lib, ularga vagonlarning

bo‘sh holda yurish foizi, lokomotivlarning yordamchi holda yurish foizi va boshqa ko‘rsatkichlar kiradi.

Mehnat unumdorligini o‘sishi. Odatda mehnat unumdorligini o‘sishi bilan o‘rtacha oylik ish haqi miqdori ham o‘sadi.

Elektr energiya, yoqilg‘i va materiallar sarfi me’yorini kamayishi ham tannarxning kamayishiga ta’sir ko‘rsatadi.

Ilg‘or texnika va texnologiyani joriy etish. Harakatlanuvchi tarkibdan foydalanishni yaxshilash, mehnat unumdorligini o‘sishi, moddiy xarajatlar solishtirma ulushini kamayishi, ishlab chiqarish xavfsizligi va mehnat muhofazasiga o‘z ta’sirini o‘tkazadi.

Ish sifatini oshirish harakatlanuvchi tarkibni sifatli ta’mirlash, lokomotivlarni rejadan tashqari ta’mirlash foizini kamaytirish bilan bog‘liq, parkda qo‘shimcha lokomotivlarni saqlash yoki yo‘llarning holati yomonligi hisobiga poyezdlarning harakat tezligini chegaralash esa xarajatlarni oshishiga olib keladi.

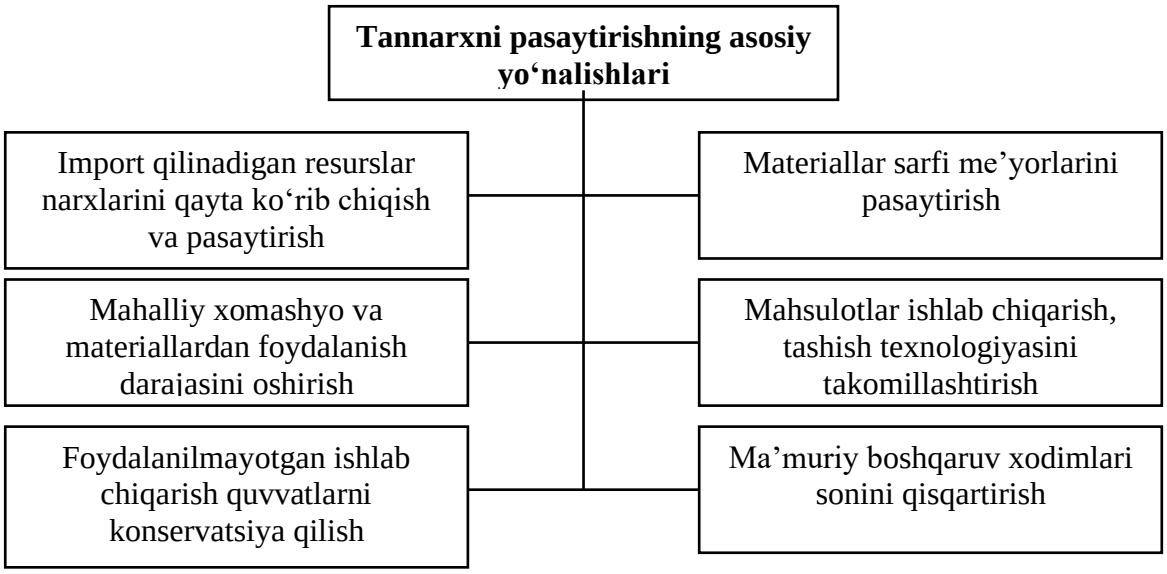
7.6.Tashish tannarxini kamaytirish yo‘llari.

Tannarxni kamaytirish uchun ta’sir etuvchi asosiy omillardan biri bu mehnat unumdorligini oshirishdir, ikkinchisi moddiy va pul manbalarini tejashdir.

Mamlakatimizda 2009 yil qabul qilingan Inqirozga qarshi choralar dasturini amalga oshirishda mahsulot ishlab chiqarish harajatlarini kamaytirish yuzasidan alohida vazifa belgilab olingan, jumladan Yurtboshimiz “uchinchidan – qat’iy tejamkorlik tizimini joriy etish, ishlab chiqarish harajatlari va mahsulot tannarxini kamaytirishni rag‘batlantirish hisobidan korxonalarning raqobatdoshligini oshirish lozim”- deb ta’kidladilar.

Shu maqsadda yaqinda xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarning iqtisodiyotimizdagi etakchi tarmoq va sohalarda mahsulot tannarxini kamida 20 foiz tushirishga qaratilgan chora-tadbirlarni amalga oshirish borasidagi takliflari ma’qullanganini qayd etish lozim.

Buning uchun har bir xo‘jalik yurituvchi sub’ekt o‘z faoliyat yo‘nalishi bo‘yicha tannarxni pasaytirish omillari to‘g‘risida keng va chuqur tasavvurga ega bo‘lishi lozim. Umumiy holda, mamlakatimiz korxonalarida tannarxni pasaytirishning asosiy yo‘nalishlari sifatida quyidagilarga alohida e’tibor qaratish maqsadga muvofiqdir



7.1-rasm. Tannarxni pasaytirishning asosiy yo‘nalishlari

Mahsulot (ish, xizmat)larni ishlab chiqarish tannarxi ishlab chiqarish yoki qayta ishlash jarayonida ishlatilgan tabiiy resurslar, xomashyo, materiallar, yoqilg‘i, energiya, asosiy vositalar (amortizatsiya), mehnat rusurslari va boshqa ishlab chiqarish bilan bog‘liq harajatlarning qiymat qo‘rinishini ifoda etadi.

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Tannarx: mohiyati va tarkibi		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Mahsulot tannarxi***	Korxonaning mahsulot yoki xizmatning bir birligini ishlab chiqarish hamda sotish uchun sarflangan barcha xarajatlarini pul shaklida ifodalaydigan ko‘rsatkich. Avtotransportda tannarx tashilgan tonna-kilometr, yo‘lovchi-kilometr yoki pulli kilometr bo‘yicha aniqlanadi. Tannarxning kamayishi foydaning oshishiga bevosita yo‘l ochadi.
2-guruh — Ishlab chiqarish xarajatlarining turlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
2	***Ishlab chiqarish pul xarajatlari***	Mahsulot ishlab chiqarish jarayonida amalga oshiriladigan va to‘lov hujjatlari bilan rasmiylashtiriladigan barcha pul sarflari majmuasi. Tashqi xarajatlar deb ham ataladi: ularga yollanma ishchilar ish haqi, xom ashyo

		va materiallar uchun to‘lovlar, kredit foizlari, ijara haqi va boshqa pul ko‘rinishidagi sarflar kiradi.
3	***Ishlab chiqarish moddiy xarajatlari***	Mahsulot ishlab chiqarishga bevosita sarflangan ashyoviy resurslarning qiymati: xom ashyo, asosiy va yordamchi materiallar, yoqilg‘i, elektr energiyasi, ehtiyot qismlar, moylash materiallari. ATKda bu guruhga yoqilg‘i-moylash materiallari, avtoshina xarajatlari va TXK/JXT xarajatlari ham kiradi. Bevosita material xarajatlari mehnat xarajatlari bilan birga ‘dastlabki xarajatlar’ni tashkil etadi.
3-guruh — Aktivlar va amortizatsiya		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
4	***Nomoddiy aktivlar amortizatsiyasi***	Nomoddiy aktivlar (litsenziyalar, patentlar, tovar belgilari, dasturiy ta’minot, franchayzing huquqlari va shu kabilar)ning foydali xizmat muddati davomida ularning dastlabki qiymatini qismlarga bo‘lib mahsulot tannarxiga o‘tkazish jarayoni. ATK balansida uchrashiyotgan asosiy nomoddiy aktivlarga marshrutlardan foydalanish huquqlari va transport boshqaruv dasturlari kiradi. Yillik amortizatsiya summasi aktivni foydalanish muddatiga bo‘lish yo‘li bilan aniqlanadi.
4-guruh — Favqulodda moliyaviy kategoriyalar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
5	***Favqulodda zarar***	Xo‘jalik yurituvchi sub’ektning odatdagi faoliyatidan tashqarida, kutilmagan holda yuzaga keladigan va takrorlanmaydigan hodisalar natijasida yuzaga kelgan xarajatlar moddalari. Favqulodda zarar sifatida tasniflanish uchun uch shart bajarilishi lozim: korxonaning odatiy faoliyatiga xos bo‘lmasligi; bir necha yil mobaynida

	takrorlanmasligi; boshqaruv qarorlariga bog‘liq emasligi. Soliq to‘lashgacha aniqlanadigan foydani hisoblashda ishtirok etadi.

Nazorat savollari

1. Ishlab chiqarish xarajatlari deganda nimani tushunasiz?
2. Asosiy vositalar va ishlab chiqarish ahamiyatiga ega bo‘lgan nomoddiy aktivlar amortizatsiyasi bo‘yicha xarajatlar tarkibiga nimalar kiradi?
3. Ishlab chiqarish tusidagi boshqa xarajatlar tarkibiga nimalar kiradi:
4. Amaldagi qonunchilikka muvofiq xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarning barcha xarajatlari qanaqa guruhlarga ajratiladi?
5. Noishlab chiqarish xarajatlari nimalarni o‘z ichiga oladi?
6. Tashish tannarxi va uning strukturasini tushuntirib bering.
7. Tashish tannarxini kamaytirish yo‘llari
8. Ekspluatatsiya xarajatlari deb nimaga aytiladi?
9. “Mahsulotni ishlab chiqarish va sotish xarajatlari tarkibi va moliyaviy natijalarni shakllantirish tartibi to‘g‘risida” gi Nizomning mazmuni nimadan iborat?
10. DATK xarajatlar Nomenklaturasining tarkibiy qismini aytib bering.
11. Xo‘jalikning barcha tarmoqlari uchun umumiy bo‘lgan asosiy xarajatlarga nimalar kiradi?
12. Umumxo‘jalik xarajatlari deb nimaga aytiladi?
13. Bog‘liq va bog‘liq bo‘lmagan xarajatlar nima?
14. Ekspluatatsiya xarajatlarini rejalashtirish qanday amalga oshiriladi?
15. Temir yo‘lda tashish tannarxi deganda nimani tushunasiz?
16. Tashish tannarxini o‘zgarishi qanday omillarga bog‘liq?

VIII BOB. TRANSPORT KORXONALARI MOLIYASI

8.1. Korxonalar moliyasi.

8.2. Avtotransport korxonalarining moliyasini mohiyati va funksiyalari.

8.3. Avtotransport korxonalari daromadi, uning shakllanishi.

8.4. Korxona foydasi va rentabelligi.

8.5. FA korxonalarida daromad, foyda va rentabellik.

8.1. Korxonalar moliyasi[329]

Moliya tizimi — iqtisodiyotning qon-tomiri sifatida barcha pul munosabatlari zanjirini birlashtiruvchi murakkab tuzilmadir[330]. U moliyaviy munosabatlarning turli bo‘g‘inlari yig‘indisidan iborat bo‘lib, har bir bo‘g‘in o‘ziga xos xususiyatlari va vazifalari bilan jamiyatda pul mablag‘lari jamg‘armalarini shakllantirishda alohida o‘rin egallaydi. Moliya tizimining bo‘g‘inlari mustaqil rivojlanmaydi — ular bir-birini to‘ldiradi va yagona iqtisodiy organizm sifatida ishlaydi.

Moliya tizimining tarkibiy bo‘g‘inlari ikki asosiy guruhni o‘z ichiga oladi: umumdavlat moliyasi va tadbirkorlik moliyasi[331]. Umumdavlat moliyasi tarkibiga davlat byudjeti, byudjetdan tashqari jamg‘armalar, davlat krediti va sug‘urta jamg‘armalari kiradi. Tadbirkorlik moliyasi esa mulkchilikning turli shakllaridagi korxonalar va tadbirkorlar faoliyatini moliyaviy ta’minlaydi.

Moliya tizimining har bir bo‘g‘ini o‘z funksiyalarini bajarish jarayonida boshqa bo‘g‘inlar bilan chambarchas o‘zaro munosabatda bo‘ladi.[332] Davlat byudjeti soliqlar orqali tadbirkorlik sektoridan mablag‘ oladi, bu mablag‘lar esa o‘z navbatida infratuzilma va ta’lim xarajatlari orqali yana tadbirkorlik muhitini yaxshilashga yo‘naltiriladi. Ushbu aylanma harakat moliya tizimining barqaror ishlashini ta’minlaydi.

Korxonalar moliyasi — mustaqil iqtisodiy kategoriya bo‘lib, xo‘jalik sub’ektlarining pul daromadlarini shakllantirish va foydalanish bilan bog‘liq bo‘lgan pul munosabatlar yig‘indisini ifodalaydi.[333] Moliya iqtisodiy munosabatlar tizimida o‘ziga xos uch belgiga ega: u doim pul shaklida namoyon bo‘ladi; taqsimot xarakteriga egadir; moddiy ishlab

[329] Zaynalov J.R., Rasulov Z.J., Axrorov Z.O. Korxonalar moliyasi. Ma’ruzalar matni. – Samarqand: Samarqand iqtisodiёt va servis instituti, 2015

[330] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage Learning, 2016. P. 41.

[331] IMF. Fiscal Monitor: Policies for the Recovery. Washington D.C.: IMF, 2021. P. 27.

[332] IMF. Fiscal Monitor: Policies for the Recovery. Washington D.C.: IMF, 2021. P. 27.

[333] Ross S.A., Westerfield R.W., Jordan B.D. Fundamentals of Corporate Finance. 12th ed. New York: McGraw-Hill, 2019. P. 5.

chiqarish sohasi qatnashchilarining turli daromad va jamg‘armalarining shakllanishi hamda ishlatilishini aks ettiradi.

8.1-jadval.

Moliya tizimining tarkibiy bo‘g‘inlari va ularning vazifalari[334]

Bo‘g‘in nomi	Tarkibi	Asosiy vazifasi
Umumdavlat moliyasi	Davlat byudjeti; byudjetdan tashqari jamg‘armalar; davlat krediti; sug‘urta jamg‘armalari	Umumijtimoiy ehtiyojlarni qondirish; qayta taqsimlash; davlat funksiyalarini moliyalashtirish
Mahalliy hokimiyat moliyasi	Mahalliy byudjetlar; mahalliy maqsadli jamg‘armalar	Hududiy ehtiyojlarni qondirish; mahalliy infratuzilmani moliyalashtirish
Tadbirkorlik moliyasi	Davlat, xususiy va aralash korxonalar moliyasi; tadbirkorlik birlashmalari moliyasi	Milliy daromad yaratish; tadbirkorlik faoliyatini moliyalashtirish; foydani taqsimlash
Moliya-kredit institutlari	Tijorat banklari; investitsiya fondlari; sug‘urta kompaniyalari	Moliyaviy vositachilik; kreditlash; investitsiyalarni yo‘naltirish

Korxona moliyasi davlatning yagona moliya tizimining muhim tarkibiy qismi hisoblanib, xalq xo‘jaligining turli tarmoqlaridagi korxonalarda daromadlarning shakllanishi, taqsimlanishi va ishlatilishi jarayonini aks ettiradi.[335] Korxonalar moliyasi milliy daromad va milliy boylik yaratiladi egangan moddiy ishlab chiqarish sohasiga xizmat ko‘rsatadi — bu jihat uni umumdavlat moliyasidan tubdan farqlantiradi. Boshqacha aytganda, davlat moliyasi qayta taqsimlaydi, korxona moliyasi esa avvalo yaratadi.

Korxona moliyasi o‘z munosabatlarini amalga oshirishda to‘rtta asosiy yo‘nalish bo‘yicha harakat qiladi[336].

Birinchisi — boshqa korxona va tashkilotlar bilan moliyaviy munosabatlar: bu tovar-xom ashyo almashinuvi, mahsulot realizatsiyasi, jarimalar to‘lash va shartnoma majburiyatlarini bajarishdagi moliyaviy aloqalarni o‘z ichiga oladi. Ikkinchisi — korxonaning ichki moliyasi: bunda ustav kapitali, qarz mablag‘lari va foyda hisobiga resurslar shakllantiriladi va taqsimlanadi.

Uchinchi yo‘nalish — yuqori tashkilotlar bilan munosabatlar: sho‘ba korxonalar va holding tuzilmalarida moliyaviy resurslar oqimining

[334] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*
[335] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 229-bet.
[336] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 198-bet.

boshqarilishini ifodalaydi. To‘rtinchisi — moliya-kredit tizimi bilan munosabatlar: davlat byudjeti va nobyudjet fondlariga soliqlar to‘lash, tijorat banklaridan kreditlar olish va ularni qaytarish, kredit foizlarini to‘lash. Ushbu to‘rtta yo‘nalishning barchasi bir-biri bilan bog‘liq holda korxonaning moliyaviy hayotini tashkil qiladi.

Korxonalar moliyaviy resurslarini shakllantirish va foydalanish jarayonida bir qancha moliyaviy institutlar bilan rang-barang munosabatlarda bo‘ladi[337]. Yalpi daromadni shakllantirish va foydalanish jarayonida xo‘jalik sub’ektlari o‘rtasidagi moliyaviy munosabatlar — xom ashyo, yoqilg‘i, materiallar, butlovchi asbob-uskunalar sotib olish, tayyor mahsulotni realizatsiya qilish, jarima to‘lash va ikki tomonlama shartnomalar bajarilishi — birinchi o‘rinni egallaydi.

Investitsiyaga mo‘ljallangan korxona qimmatli qog‘ozlarini muomalaga chiqarish va joylashtirish hamda qo‘shma korxonalar tashkil etishda hissali mablag‘lar orqali ishtirok etish moliyaviy munosabatlarning ikkinchi muhim qirrasini tashkil qiladi[338]. Korxonalar valyuta fondini tashkil etishda va foydalanishda tashqi iqtisodiy aloqa kompaniyalari bilan bo‘lgan munosabatlar ham shu toifaga kiradi. Nobel mukofoti sovrindorlari F. Modilyani va M. Miller ta’kidlaganidek, kapital tuzilishini optimal tanlash — qarz va o‘z mablag‘lari nisbati — korxona qiymatiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalar moliyasining salmog‘i yanada kengayadi[339]. Buning asosiy sababi — korxonalar moliyaviy rejalarini mustaqil ishlab chiqaruvchi sub’ekt sifatidagi huquq va imkoniyatlarining tobora kengayib borishi. Markazlashgan direktiv boshqaruv usullari — limitlar, markaziy ta’minot va shunga o‘xshashlar — o‘rnini bozor mexanizmlari egallagan sharoitda moliyaviy resurslarni samarali boshqarish korporativ strategiyaning birinchi darajali tarkibiy qismi bo‘lib qolmoqda.

Korxonalar moliyasi iqtisodiy nazariyada an’anaviy ravishda uchta asosiy funktsiyaning tashuvchisi sifatida qaraladi.[340] Bu funktsiyalar moliyaning passiv hisobot tizimi emas, balki faol boshqaruv vositasi ekanligini ko‘rsatib beradi.

---

[337] Brealey R.A., Myers S.C., Allen F. Principles of Corporate Finance. 13th ed. New York: McGraw-Hill, 2020. P. 7.

[338] Modigliani F., Miller M.H. The Cost of Capital, Corporation Finance and the Theory of Investment. American Economic Review. 1958. Vol. 48. No. 3. P. 261-297.

[339] World Bank. Corporate Financial Governance in Emerging Markets. Washington D.C., 2019. P. 31

[340] Ross S.A., Westerfield R.W., Jordan B.D. Fundamentals of Corporate Finance. 12th ed. New York: McGraw-Hill, 2019. P. 5.

8.2-jadval.

Korxonalar moliyasining uch asosiy funktsiyasi va ularning mazmuni[341]

Funktsiya nomi	Iqtisodiy mazmuni	Amaliy namoyon bo‘lishi
Taqsimlash va qayta taqsimlash	Korxonaning ijtimoiy takror ishlab chiqarish jarayonidagi moliyaviy natijalarini taqsimlash va qayta taqsimlash	Foyda egalariga bo‘linishi; zarur fondlar shakllantirilishi; investitsiyalarga yo‘naltirilishi
Nazorat qilish	Pul fondlarining shakllanishi va tegishli moliyaviy resurslardan samarali foydalanishni monitoring qilish	Moliyaviy nazorat tizimi; audit; budjet ijrosini kuzatish
Rag‘batlantirish	Korxonalar moliyaviy-xo‘jalik faoliyatini rag‘batlantirish va samaradorlikni oshirishga undash	Mukofot fondlari; bonus tizimi; dividend siyosati

Uchta funktsiyaning o‘zaro uyg‘unligi muhim shartdir[342]. Nazorat funktsiyasi zaiflashganda taqsimlash funktsiyasi adolatsiz natijalar berishi mumkin; rag‘batlantirish funktsiyasi bo‘lmasa xodimlar va investorlar faolligi pasayadi. Zamonaviy korporativ moliya nazariyasi bu uch funktsiyani birlikda amalga oshirish korxona qiymatini maksimallashtirish uchun zaruriy shart deb hisoblaydi.

Korxonalarni moliyaviy boshqaruv tizimi bir qancha fundamental kontseptsiyaga tayanadi[343]. Pul resurslarining vaqtli qiymati kontseptsiyasi (hozirgi 1 so‘m kelajakdagi 1 so‘mdan qimmatroq), pul oqimlari kontseptsiyasi, tadbirkorlik va moliyaviy xatarlar kontseptsiyasi, kapitallar bahosi, samarali bozor kontseptsiyasi — bular zamonaviy

[341] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va moliyaviy nazariya asosida muallif tuzildi*

[342] Brigham E.F., Ehrhardt M.C. Financial Management: Theory and Practice. 15th ed. Mason: Cengage Learning, 2016. P. 41

[343] Brealey R.A., Myers S.C., Allen F. Principles of Corporate Finance. 13th ed. New York: McGraw-Hill, 2020. P. 7.

korporativ moliya boshqaruvining nazariy poydevori hisoblanadi. J. Keyns ta’kidlaganidek, korxona investitsiya qarorlarini qabul qilishda kapital chekkaviy samaradorligi va foiz stavkasi o‘rtasidagi munosabat hal qiluvchi omil bo‘lib xizmat qiladi.

Korxonalar moliyasini boshqarish — bu korxonaning moliyaviy faoliyatini tartibga solish bo‘lib, sotishdan tushgan tushum va uning taqsimot ob’ektlari moliyaviy boshqarishning asosiy ob’ekti hisoblanadi[344]. Moliyaviy boshqaruvni ma’lum bir uslub va tamoyillarga hamda rag‘batlantirish va sanktsiyalarga tayanib, maxsus apparat amalga oshiradi. Boshqaruv qo‘llaniladigan usullar qanchalik samarali bo‘lsa, korxona qo‘lida mavjud imkoniyatlardan shunchalik to‘liq foydalanish yoki yangi davr talabiga mos usullarni joriy etib ko‘zlangan maqsadga erishish imkoni tug‘iladi.

Har qanday boshqaruv tizimiga xos bo‘lgani kabi, moliyani boshqarishda ham ob’ektlar va sub’ektlar aniq farqlanadi.[345] Moliyani boshqarishning ob’ekti turli moliyaviy munosabatlardir: davlat byudjeti, pensiya fondi, sub’ektlarning ixtiyoridagi markazlashmagan fondlar va sug‘urta munosabatlari.

Moliyaviy munosabatlarning turkumlanishidan kelib chiqib, ushbu ob’ektlarga quyidagi moliyani boshqaruv sub’ektlari mos keladi: moliya organlari va soliq nazoratchilar, moliya xizmat (bo‘lim)lari va sug‘urta organlari[346]. Har bir sub’ekt o‘z vakolat doirasida ob’ektlarga ta’sir o‘tkazadi — biri soliq siyosati orqali, boshqasi korporativ moliyaviy rejalashtirish orqali, uchinchisi sug‘urta mexanizmlari orqali. Bu taqsimot moliyaviy boshqaruvni bir tizim sifatida emas, balki bir-birini to‘ldiruvchi vakolatlar majmuasi sifatida tasavvur qilishni talab etadi.

Korxonalar moliyasini samarali tashkil qilish ma’lum tamoyillarga rioya qilishni taqozo etadi[347]. Ushbu tamoyillar normativ talab emas — ular bozor iqtisodiyotida korporativ moliyaviy barqarorlikka erishishning amaliy yo‘riqnomasidir.

Yetti tamoyilning ichida o‘z-o‘zini moliyalashtirish tamoyili va ish natijasidan manfaatdorlik tamoyili amaliy jihatdan eng muhimi hisoblanadi.[348] 0OECD tavsiyalariga ko‘ra, samarali korporativ boshqaruv tizimida bu ikki tamoyil bir-biri bilan sintetik ravishda

[344] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 113-bet.
[345] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 198-bet.
[346] Ulashev I.O., Atamyradov Sh.A. Korxona iqtisodiyoti va menejmenti. Toshkent: TDTU, 2015. 198-bet.
[347] O'zbekiston Respublikasi 'Korxonalar to'g'risida'gi Qonun. Toshkent, 1998 (tahrir 2022). 14-modda.
[348] OECD. Corporate Governance Factbook 2021. Paris: OECD Publishing, 2021

qo‘llanilganda — ya’ni xodimlar foyda ulushiga ega bo‘lganda — korxona mahsuldorligi sezilarli darajada oshadi.

8.3-jadval.

Korxonalar moliyasini tashkil etishning yetti tamoyili[349]

№	Tamoyil nomi	Iqtisodiy mazmuni va amaliy ifodasi
1	**Moliyaviy-xo‘jalik faoliyatida mustaqillik**	Korxona moliyaviy qarorlarni mustaqil qabul qiladi; resurslarni taqsimlash, investitsiya va daromaddan foydalanish bo‘yicha davlat aralashuvi minimal darajada
2	**O‘z-o‘zini moliyalashtirish**	Korxona faolyatini davom ettirish va kengaytirish uchun asosiy manba — o‘z daromadlari va amortizatsiyasi; tashqi mablag‘larga tayanish ikkilamchi rol o‘ynaydi
3	**Ish natijasidan manfaatdorlik**	Xodimlar, rahbarlar va mulkdorlar moliyaviy natijalardan bevosita manfaatdor bo‘lishi; rag‘batlantirish tizimi ushbu manfaatni mustahkamlashi kerak
4	**Moliyaviy resurslarni tashkil etish**	Moliyaviy resurslar maqsadli fond va zahiralarga bo‘linib, har birining aniq foydalanish yo‘nalishi belgilanadi
5	**Vositalarni o‘ziniki va boshqalarnikiga ajratish**	Balansda o‘z kapitali va qarz majburiyatlari aniq farqlanib, moliyaviy hisobning asosiy tamoyili sifatida saqlanib qoladi
6	**Byudjet va nobyudjet fondlari oldida majburiyatlarni birinchi bajarish**	Davlat majburiyatlari — soliqlar va boshqa to‘lovlar — boshqa xarajatlardan ustuvor bo‘lishi lozim; bu qonuniy talab va iqtisodiy barqarorlik shartidir
7	**Korxona faoliyati ustidan moliyaviy nazorat**	Ichki nazorat tizimi, audit va moliyaviy hisobot orqali resurslarning maqsadli ishlatilishini kuzatib borish

Korxonada moliyaviy mexanizm boshqaruvchi tizim va korxona xo‘jalik faoliyatining o‘zaro ta’siridan iborat bo‘ladi.[350] Boshqaruvchi tizim o‘z tarkibiga texnika, kommersiya, ishlab chiqarish, moliya, buxgalteriya hisobi va boshqa bo‘limlarni oladi. Korxonaning xo‘jalik faoliyati esa ishlab chiqarishni texnik jihozlash, ishlab chiqarishni tashkil qilish, mehnatni tashkil qilish, tashqi iqtisodiy aloqalarni tashkil qilish,

[349] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va korporativ moliya nazariyasi asosida muallif tuzildi*

[350] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 318-bet.

mehnat jamoasining ijtimoiy sharoitini tashkil qilish va tabiat resurslaridan foydalanishni tartibga solishni o‘z ichiga oladi.

Tadbirkor korxonaning moliyaviy mexanizmi — korxonaning moliyaviy munosabatlarini boshqarish tizimi bo‘lib, bu boshqarish moliyaviy richtag va usullar orqali amalga oshiriladi.[351] Moliyaviy mexanizm besh asosiy element bilan tavsiflanadi: moliyaviy boshqarish ob’ekti sifatidagi moliyaviy munosabatlar; moliyaviy richaglar; moliyaviy usullar; moliyaviy boshqarishni qonuniy asoslari; axborot-uslubiy manbalar.

8.4-jadval.

Korxona moliyaviy mexanizmining besh asosiy elementi[352]

Element nomi	Tarkibi	Boshqaruv ta’siri
Moliyaviy munosabatlar	Investitsiyalashtirish, kreditlashtirish, soliqqa tortish, sug‘urtalash va boshqa moliyaviy aloqalar	Pul oqimlarini shakllantiradi va yo‘naltiradi; kapital harakatini ta’minlaydi
Moliyaviy richaglar	Foyda, daromad, moliyaviy jazolar, baho, dividendlar, ish haqi, soliqlar va boshqalar	Boshqaruvchi tizimning xo‘jalik faoliyatiga bevosita ta’sir vositasi; rag‘batlantiruv va cheklovlar
Moliyaviy usullar	Moliyaviy hisob; moliyaviy tahlil; moliyaviy rejalashtirish; moliyaviy nazorat	Boshqaruv qarorlarini axborot bilan ta’minlaydi; reja va haqiqatni taqqoslaydi
Qonuniy asoslar	Qonunlar, me’yoriy hujjatlar, nizomlar; xalqaro standartlar (IFRS, ISA)	Moliyaviy munosabatlar doirasini belgilaydi; nazorat uchun asos yaratadi
Axborot-uslubiy manbalar	Moliyaviy hisobot; statistik ma’lumotlar; bozor axboroti; ichki boshqaruv hisobi	Qaror qabul qilish uchun zarur ma’lumot bazasini shakllantiradi

Moliyaviy richaglar ichida foyda va soliqlar ayniqsa muhim rol o‘ynaydi[353]. Foyda — korxona samarali ishlayotganligining asosiy signali, soliq esa davlatning iqtisodiyotga ta’sir o‘tkazishning eng kuchli moliyaviy richagi hisoblanadi. Bu ikkisi o‘rtasidagi nozik muvozanat — soliq yukini haddan oshirmaslik va shu bilan birga fiskal ehtiyojlarni

[351] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 229-bet.
[352] *Manba: moliyaviy boshqaruv nazariyasi va tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*
[353] Brealey R.A., Myers S.C., Allen F. Principles of Corporate Finance. 13th ed. New York: McGraw-Hill, 2020. P. 7.

qondirish — har qanday davlatning soliq siyosatidagi doimiy muammosidir.

Har qanday tadbirkorlik korxonasining xo‘jalik faoliyatidagi asosiy maqsad mahsulot ishlab chiqarish, ish bajarish va xizmatlar ko‘rsatish natijasida foyda olishdan iborat.[354] Bu maqsadga erishish yo‘lida korxona faoliyati uchta ketma-ket bosqichdan o‘tadi: ta’minot, ishlab chiqarish va sotish. Bu bosqichlar bir-birini shartlaydigan zanjir bo‘lib, har birining moliyaviy samaradorligi keyingisiga to‘g‘ridan-to‘g‘ri ta’sir qiladi.

Bu jarayonlarda buxgalteriya hisobi quyidagi axborot manbalariga ega bo‘ladi: tovar-material qiymatliklarni yig‘in (zagotovka); yig‘ilgan tovar-moddiy qiymatliklarni omborlarga taxlash; sotish uchun tovar (ish, xizmatlar) ishlab chiqarish; tayyor mahsulotni taxlash, saqlash, mahsulotni sotish. [355] Ushbu axborot zanjiri moliyaviy boshqaruvning ko‘zi hisoblanadi — u bo‘lmasa, korxona rahbariyati qarorlarni ‘ko‘r’ holatda qabul qilishga majbur bo‘ladi.

Korxonada boshqarish funktsiyasi quyidagi tarkibiy qismlarni o‘z ichiga oladi: boshqarish uchun axborot manbalarini to‘plash, uni tahlil qilish va qaror qabul qilish.[356] Qaror qabul qilish esa o‘z navbatida prognozlash (rejalashtirish), reglamentlash (operativ boshqarish) va nazorat (taftish va audit) kabi bosqichlarni o‘z ichiga oladi. Moliyaviy boshqaruvning sifati bu bosqichlarning qanchalik uyg‘un va tizimli amalga oshirilishiga bog‘liq.

Moliyaviy munosabatlar korxonalardan tortib umumdavlat miqyosigacha bo‘lgan bosqichdagi pulning harakati bilan bog‘liq munosabatlarni o‘z ichiga olganligi sababli umumdavlat, mahalliy hokimiyat organlari hamda korxonalar moliyasi farqlanadi.[357] Ushbu uch darajaning o‘zaro munosabati — fiskal federalizm deb ataladigan murakkab tizim — moliyaviy resurslarning iqtisodiy jihatdan eng samarali yo‘nalishda taqsimlanishini ta’minlashga xizmat qiladi.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxonalar moliyasining ob’ektiv shakllanishiga ta’sir etgan omillar tarkibi xilma-xildir[358].Tovar-pul munosabatlarining mavjudligi, xo‘jalik sub’ektlarining turli xil mulk shakllarida faoliyat ko‘rsatishi, iqtisodiy rag‘batlantirish va kengaytirilgan ishlab chiqarishni moliyaviy ta’minlash maqsadida pul

[354] Ross S.A., Westerfield R.W., Jordan B.D. Fundamentals of Corporate Finance. 12th ed. New York: McGraw-Hill, 2019. P. 5.
[355] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 318-bet.
[356] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 113-bet.
[357] IMF. Fiscal Monitor: Policies for the Recovery. Washington D.C.: IMF, 2021. P. 27.
[358] Toshmatov N.A. O'zbekistonda transport tizimini rivojlantirish strategiyasi. Toshkent: Yangi nashr, 2019. 164-bet

daromadlari hamda jamg‘armalarini shakllantirish — bu uch omil birgalikda korxona moliyasining bozor xarakterini belgilaydi.

8.2. Avtotransport korxonalarining moliyasini mohiyati va funksiyalari.

Bozor iqtisodiyotidagi har qanday faoliyat pul, mablag‘ talab qiladi, bu esa moliyani yuzaga keltiradi.

Moliyaning mohiyati milliy iqtisodiyotdagi pul mablag‘lari bilan bog‘langan bo‘lib, bunday resurslarni hosil qilish, taqsimlash va ishlatish jarayonlarining majmuidan iboratdir.

Bizga m’lumki har qanday ishlab chiqarish iste’moldan oldin taqsimotni talab qiladi. Avvalo qiymat shaklidagi taqsimot amalga oshirilib, mahsulot ana shu qiymatlar hissasiga qarab taqsimlanadi. Qiymat taqsimoti o‘z navbatida turli pul manbalari va jamg‘armalarni yuzaga keltiradi. Bular esa tovarlarga almashinilib, iste’molni shakllantiradi.

Umumjamiyat iste’moli davlat tomonidan ta’minlanadi. Buning uchun resurslar turli xil pul jamg‘armalarini yuzaga keltiriladi. Shu pul manba va jamg‘armaning ishlatilishi tufayli turli tarmoq va sohalarining ehtiyoji kondiriladi. Bular davlat tomonidan amalga oshirilib, davlat organlarining moliyaviy faoliyatidan kelib chiqadi.

Yuqorilardan xulosa qilib aytganda moliya bu davlat, korxona, birlashma va boshqa tashkilotlar hamda ishlovchilarning moddiy va ijtimoiy - madaniy talablarini qondirish uchun zarur bo‘lgan pul mablag‘lari jamg‘armalarini tashkil qiluvchi iqtisodiy aloqalar yig‘indisidir.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida Avtotransport korxonalar ishlab - chiqarish faoliyatini xo‘jalik hisobi usulida tashkil qilganliklari uchun barcha faoliyatlari natijasidan kelayogan daromadlar, harajatlardan ko‘p bo‘lgan foyda olishga asoslangandir, aks holda Avtotransport korxonalar o‘z faoliyatini davom ettirish uchun qarz mablag‘larini olishga majburdirlar.

ATKlar moliyasi bir tomondan, ish faoliyatining muvaffaqiyatli bo‘lishga bog‘liq bo‘lsa, ikkinchi tomondan moliyaning yetarligi ular ishining muvaffaqiyatli bo‘lishiga katta ta’sir ko‘rsatadi.

Avtotransport korxonalarining moliyaviy holati yuk tashish qatnovi o‘z vaqtida bajarilishi, mehnat unumdorligini oshirish, tannarxni kamaytirish bo‘yicha belgilangan tadbirlarni bajarilishiga bog‘liqdir.

Shunday qilib, Avtotransport korxonalari moliya orqali o‘z xizmatlari bilan bog‘liq bo‘lgan korxona va tashkilotlari bilan hisob-kitob qiladilar.

Avtotransport korxonalari moliya tashkilotlari, bank muassasalari bilan o‘zaro aloqalari orqali davlat byudjetiga olinadigan soliq banklardan qarzga pul (kredit) olish va ularning kassa rejalari bajarilishi bilan doimo bog‘liqdir.

Bozor iqtisodiyoti sharoitida korxona moliya xizmatining asosiy ishlaridan biri, yillik, yarim yillik va chorak yillik moliya rejasini loyihalash va unga zarur bo‘lgan hisoblarni bajarishdir.

8.3.Avtotransport korxonalari daromadi, uning shakllanishi.

Avtotransport korxonasining yalpi daromadi uning faoliyatining barcha turlaridan olinadigan daromadlar yig‘indisidan iboratdir, bularga yuk tashish(D_{yuk}), transport ekspeditsion xizmatlar ($D_{\text{eks.xiz}}$), ortish tushirish va boshqa xizmatlardan($D_{boshqa\ xiz.}$)kelgan daromadlar kiradi.

Yalpi daromad quyidagicha hisoblanadi.

$$D_{yalpi} = D_{yuk} + D_{\text{eks.xiz}} + D_{ortish} + D_{boshqa\ xiz.}$$

Yuk tashishdan keladigan daromad ishbay avtomobillarda tashilgan yuk hajmini 1 t yukni tashish tarifiga ko‘paytmasiga teng bo‘lib quyidagicha aniqlanadi.

$$D_{yuk} = Q_t \times T_{1t}$$

bu yerda Q_t-yuk hajmi,

T_{1t} – 1t yuk tashish tarifi, u masofa va yukning toifasiga bog‘liqdir.

Soatbay avtomobillardan olinadigan daromad bajarilgan ish vaqtini soatbay tarifga kupaytmasi shaklida aniqlanadi.

$$D_{\text{soat}} = A_s \times T_{1soat}$$

bu yerda, A_s - avtomobil soat

T_{1soat} - vaqtbay tarif.

Avtobus saroylarining daromadini aniqlash uchun yuqoridagi formuladan foydalaniladi.

Soatbay avtomobillar va avtobuslar uchun daromadni hisoblashda vaqtbay tarifdan tashqari kilometr tarifi xam ishlatiladi.

$$D_{\text{km}} = A_s \times T_{vaqt} + 1kmTkm$$

bu yerda: 1 tkm - 1 kilometr uchun tarif.

Yuk tashuvchi avtomobillari uchun soatiga 9 km me’yor qo‘yilgan, agarda soatiga 9 kmdan ko‘p yo‘l yursa unda har bir ortiqcha kilometri

uchun kilometr tarifiga asosan qo‘shimcha daromad hisoblanadi. Avtobuslar uchun bu me’yor 15 kilometrni tashkil etadi.

Misol. Soatbay ishlovchi yuk avtomobili 10 soatlik (naryad) ish vaqtida 150 km yo‘l bosdi. Vaqtbay daromad aniqlansin.

berilgan me’yorga nisbatan avtomobil 60 km kup yo‘l yurgan

(150-10*9=150-90=60)

Demak daromad aniqlashda 10 soat uchun vaqtbay tarif asosida va kolgan 60 km uchun km tarif oraligi aniqlanadi.

Transport - ekspedigiya ishlardan olinadigan daromad junatilayotgan yoki ekspedigiyadagi yuklarni toifalariga asosan bo‘lib, yuk tashishdan olgan daromadni ma’lum foizini tashkil etadi.

Avtotransport korxonasining ortish - tushirish ishlaridan olinadigan daromad urnatilgan tarifga bog‘liq va bajarilgan ish hajmiga bog‘liq holda aniqlanadi.

Yuqorida aytilganlardan tashqari boshqa daromadlar tarkibiga mijozlardan undirilgan jarimalar va boshqa xil to‘lovlar kiradi.

Amaliyotda daromadni rejalashtirish uchun o‘rtacha daromad stavkasidan foydalaniladi $D_{\text{o‘rtacha daromad stavkasi}}$va u quyidagicha aniqlanadi, ya’ni amaldagi daromadni D_{amal}usha turdagi bajarilayotgan ishga $R_{t.km}$ nisbati kurinishida.

$$D_{\text{o‘rtacha daromad stavkasi}}= \sum D_{amal} /R_{t.km}$$

8.4. Avtotransport korxonasining foydasi va rentabelligi.

Avtotransport korxonasining umumiy foydasi yuk tashishdan (yo‘l qurilishiga ajratma berilgandan sung) transport ekspedigiyasi, ortish-tushirish va boshqa ish va xizmatlaridan olingan foydalar yig‘indisidan iboratdir.

Avtotransport korxonasining umumiy foydasi yuk tashishdan (yo‘l qurilishiga ajratma berilgandan sung) transport ekspedigiyasi, ortish-tushirish va boshqa ish va xizmatlaridan olingan foydalar yig‘indisidan iboratdir.

Avtotransport korxonalarining umumiy (balansdagi) foydasi barcha faoliyatlardan kelayotgan daromadlar va harajatlar ayirmasi sifatida aniqlanadi.

$$F_{umumiy} = \left[\left(D_{yuk} - A_{yuk\ tashish\ daromadidan} + D_{\text{eks.xiz}} + D_{ortish} + D_{boshqa\ xiz.}\right)\right] - \left[\left(X_{yuk} - X_{\text{eks.xiz}} + X_{ortish} + X_{boshqa\ xiz.}\right)\right]$$

bu yerda $X_{yuk} - X_{\text{eks.xiz}} + X_{ortish} + X_{boshqa\ xiz.}$ - mos ravishda yuk tashish, transport -ekspedigion xizmatlar, ortish-tushirish va boshqa harajatlar

$A_{yuk\ tashish\ daromadidan}$-yuk tashish daromadidan 2% yo‘l qurilish va ta’mirlashga ajratma.

Avtotransport korxonalarining ishlarini rejalashtirishda rejadagi foyda

quyidagi ko‘rsatkichlari bilan harakterlanadi:

1. Yalpi foyda. Bu ko‘rsatkich mahsulot sotishdan kelib tushgan tushum bilan tannarx o‘rtasidagi farq ko‘rinishida aniqlanadi.

F_{yalpi} = mahsulot sotishdan kelib tushgan tushum - tannarx

2. Korxona asosiy ish faoliyati foydasi.

$F_{\text{as.ish.faol.}} = F_{yalpi}$ − Davr harajatlari + Boshqa ko‘zda tutilmagan foydalar -Boshqa ko‘zda tutilmagan zararlar

3. Soliq to‘lagunga qadar foyda.

$F_{soliq\ \text{to‘lagunga qadar}} = F_{umum\ xujalik}$ + ko‘zda tutilmagan foyda va zararlar

4. Sof foyda.

$F_{sof\ foyda} = F_{soliq\ \text{to‘lagunga qadar}} - F_{soliq}$ - Boshqa soliqlar

Foydaga soliq miqdori soliq to‘lagunga qadar foydaga nisbatan foizda aniqlanadi.

Sof foyda umumiy foydadan avtotransport korxonasining to‘lovlari chegirib tashlangandan sung aniqlanadi. Bu to‘lovlarga agarda korxona kredit olgan bo‘lsa, bank kreditlari, yer solig‘lari va barcha turdagi soliqlar kiradi.

Foyda bu muhim iqtisodiy ko‘rsatkich hisoblanib rag‘batlantirish fondlarini miqdorini, byudjetga to‘lanadigan to‘lovlar miqdorini, korxona rentabellik darajasini ko‘rsatib beradi.

Sof foydani shakllanishida quyidagi soliqlarni hisobga olish kerak:

1) Qo‘shimcha qiymat solig‘i.

$$QQS = \frac{Daromad * QQS\%}{100}$$

2) Transport solig‘i (S_{tr}).

$$S_{tr} = \frac{\text{IXYF} * O_{soni} * QQS\%}{100}$$

Bu yerda, IXYF - ish haqining yillik fondi, O_{soni} - oylar soni.

3) Yo‘l solig‘i ($S_{\text{Yo‘l}}$).

$$S_{\text{Yo‘l}} = \frac{\text{DAROMAD} - QQS\%}{100}$$

4) Sotsial sug‘urta fondi va meditsina xizmati fondiga ajratma.

$$Sos_{sugurta} = \text{IXYF} * \frac{\%Sos_{sugurta}}{100}$$

5) Nafaqa fondi.

$$F_{nafaqa} = \text{IXYF} * \frac{\%F_{nafaqa}}{100}$$

6) Daromadga soliq.

$$D_{soliq} = \text{IXYF} - F_{nafaqa}(IH_{min} * I_{soni} + K_k \frac{\%D_{soliq}}{100}$$

Bu yerda, IH_{min}- minimal ish haqi, I_{soni}- ishchilar soni.

7) Turar joy fondini saqlashga oid soliq.

$$S_{turar\ joy} = (\text{Daromad} - QQS) \frac{\%QQS}{100}$$

8) Foydaga soliq.

$$S_{foydaga} = (\text{Daromad} - QQS - \sum S_1) \frac{\%S_{foydaga}}{100}$$

Bu yerda, $\sum S_1$- foydadan to‘lanadigan barcha soliqlar.

Rentabellik deganda, avtotransport korxonalarining asosiy va aylanma jamg‘armalaridan foydalanishning iqtisodiy samaradorligini ifodalovchi iqtisodiy ko‘rsatkich tushuniladi.

Umumiy rentabellik bu umumiy foydani, rejadagi asosiy ishlab-chiqarish vositalarning va me’yorlangan aylanma mablag‘larning o‘rtacha yillik qiymatlariga nisbati bilan aniqlanadi.

$$R_{umumiy} = F_{umumiy} * 100/(AF_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}} + AM_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$$

bu yerda $AF_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$-asosiy ishlab chiqarish fondlarining o‘rtacha yillik qiymati.

$AM_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$-me’yorlangan aylanma mablag‘larning o‘rtacha yillik qiymati.

bu yerda $AF_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$-asosiy ishlab chiqarish fondlarining o‘rtacha yillik qiymati.

$AM_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$-me’yorlangan aylanma mablag‘larning o‘rtacha yillik qiymati.

Bu ko‘rsatkich korxonaning umumiy ish samaradorligini baholash uchun foydalaniladi. Hisobdagi rentabellik esa bu rejadagi foydadan, asosiy va aylanma fondlar to‘lovi, bankdan qarzi, yer to‘lovlari qiymatlari ayrilgandan sung asosiy va aylanma fondlarning yillik o‘rtacha qiymatiga nisbati bilan aniqlanadi.

$$R_{hisobdagi} = F_{umumiy} - M\left(AF_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}} + AM_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}\right) - B_k - YER_{\text{tulovi}} * 100/(AF_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}} + AM_{\text{o‘rtacha yillik qiymati.}}$$

yerda: M-asosiy va aylana fondlarga to‘lov % miqdori,

B_k-bank krediti (qarzi) ga tulanadigan foiz qiymati,

YER_{tulovi}- yer to‘lovi,

Asosiy va aylanma ishlab chiqarish fondlarini o‘rtacha yillik qiymatlariga to‘lovlar tulashlik, ulardan unumli foydalanishga chorlaydi.

Yuqorida aytilgan to‘lovlaridan sung korxonada birinchi navbatda rag‘batlantirish jamg‘armalariga foydadan ajratiladi. Shundan so‘ng foyda kapital mablag‘larini va o‘ziga biriktirilgan aylanma mablag‘larini kupaytirish uchun, uy-joylardan foydalanishdagi harajatlarni qoplash va madaniy-ishlar harajatlari, banklarning xizmat qilish harajatlariga ajratiladi.Rentabellik darajasini oshirishning asosiy omillaridan biri - asosiy ishlab chiqarish vositalaridan va aylanma mablag‘lardan unumli foydalanishdir.

8.5. FA korxonalarida daromad, foyda va rentabellik FA korxonalarida daromadlari.

Fuqaro aviatsiyasi korxonalarida daromad, foyda va rentabellik ko‘rsatkichlari ularning moliyaviy barqarorligi, iqtisodiy samaradorligi hamda bozordagi raqobatbardoshligini baholashda muhim mezon hisoblanadi. Bozor munosabatlari sharoitida aviakompaniyalar faoliyatini rivojlantirishda daromadlarni shakllantirish, narx belgilash va xizmatlar hajmini oshirish masalalari alohida ahamiyat kasb etadi.

Korxona daromadlari mahsulot sotish, xizmatlar ko‘rsatish, budjet investitsiyalari, maqsadli subsidiyalar, qarz mablag‘lari hamda korxona faoliyatidan kelib tushadigan boshqa tushumlar hisobiga shakllanadi.

Rejalashtirilgan daromadni ikki asosiy qismga ajratish mumkin:

1. Asosiy faoliyatdan olinadigan daromadlar

2. Realizatsiya bilan bog‘liq bo‘lmagan daromadlar

Asosiy faoliyatdan olinadigan daromad aviatsiya xizmatlarini sotishdan tushgan mablag‘larni ifodalaydi. Ushbu daromad tarkibiga ko‘rsatilgan xizmatlar tannarxi hamda rejalashtirilgan foyda kiradi.

Realizatsiya bilan bog‘liq bo‘lmagan daromadlar esa korxonaning qo‘shimcha moliyaviy tushumlari hisoblanadi. Bunday daromadlarga ishlab chiqarish faoliyati bilan bevosita bog‘liq bo‘lmagan tushumlar, jumladan, aksiyalar va boshqa qimmatli qog‘ozlardan olinadigan dividendlar, kontragentlardan undiriladigan jarimalar, bankdagi mablag‘lar bo‘yicha foizlar va boshqa rejadan tashqari moliyaviy tushumlar kiradi.

Agar aviakompaniya nafaqat o‘z xizmatlarini, balki boshqa aviakompaniyalar aviatashuvlarini ham sotish bilan shug‘ullansa, uning umumiy daromadi oddiy tushumga teng bo‘lmaydi. Bunday holatda daromad quyidagi formula orqali aniqlanishi mumkin:

$D\sum AK = VAK + DAK - K\%part - Dpart + K\%AK$

Bu yerda:

D∑AK — aviakompaniya transport xizmatlaridan olinadigan umumiy daromad;

VAK — aviakompaniyaning o‘z xizmatlarini sotishdan olgan tushumi;

DAK — hamkorlar tomonidan aviakompaniya xizmatlarini sotishdan olingan mablag‘lar;

K%part — aviakompaniya tomonidan sotilgan transport xizmatlari uchun hamkorga ajratiladigan ulush;

Dpart — hamkor aviakompaniya xizmatlarini sotishdan olingan mablag‘lar;

K%AK — hamkor tomonidan sotilgan transport xizmatlari uchun aviakompaniyaga ajratiladigan ulush.

Soddalashtirilgan shaklda daromad quyidagicha ifodalanadi:

$V = Sed \times Qpr$

Bu yerda:

V — daromad; Sed — mahsulot yoki xizmat birligining narxi; Qpr — sotilgan mahsulot yoki ko‘rsatilgan xizmatlar hajmi.

Aviakompaniya tushumi uning daromadiga teng bo‘lishi mumkin bo‘lgan holatlar ham mavjud. Masalan, faqat o‘z xizmatlarini sotadigan va realizatsiyadan tashqari daromadga ega bo‘lmagan charter aviakompaniyalarida tushum va daromad o‘zaro teng bo‘lishi mumkin.

Rivojlangan bozor iqtisodiyoti sharoitida aviatsiya mahsulotlari va xizmatlari narxi bir qator omillarga bog‘liq bo‘ladi. Bular jumlasiga talab, taklif, ishlab chiqarish xarajatlari, raqobat darajasi, xizmat sifati, yoqilg‘i narxi, aeroport yig‘imlari va boshqa iqtisodiy omillar kiradi. Ushbu omillar narx shakllanishiga bevosita yoki bilvosita ta’sir ko‘rsatadi.

Narx shakllanishida asosiy iqtisodiy qonunlardan biri — talab qonuni muhim o‘rin tutadi. Mazkur qonunga ko‘ra, narx pasayganda talab ortadi, narx oshganda esa talab kamayadi. Demak, aviakompaniya xizmatlari narxi bilan ularga bo‘lgan talab o‘rtasida teskari bog‘liqlik mavjud.

Shuningdek, taklif qonuni ham aviatsiya xizmatlari bozorida muhim ahamiyatga ega. Ushbu qonunga ko‘ra, narx oshishi ishlab chiqaruvchilar yoki xizmat ko‘rsatuvchilar tomonidan taklif hajmining ortishiga olib keladi. Ya’ni aviatsiya xizmatlari narxi va taklif hajmi o‘rtasida to‘g‘ridan-to‘g‘ri bog‘liqlik mavjud.

Talab va taklifga faqat narx emas, balki narxdan tashqari omillar ham ta’sir qiladi.

Talabga ta’sir etuvchi asosiy narxdan tashqari omillar quyidagilardan iborat:

aviatsiya bozoridagi iste’molchilar soni, aholining pul daromadlari, yo‘lovchilarning aviatsiya xizmatlariga bo‘lgan ehtiyoji, muqobil transport xizmatlari narxi, iste’molchilarning afzalliklari, xizmat sifati, texnologik yangiliklar, yangi xizmat turlarining paydo bo‘lishi hamda mijozlar fikridagi o‘zgarishlar.

Taklifga ta’sir etuvchi asosiy narxdan tashqari omillarga esa quyidagilar kiradi:

resurslar narxi, ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish texnologiyasi, soliqlar va subsidiyalar, bozordagi aviatsiya xizmatlari ko‘rsatuvchi korxonalar soni, yoqilg‘i xarajatlari, mehnat resurslari qiymati, texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari hamda muqobil xizmatlar narxi.

Shunday qilib, fuqaro aviatsiyasi korxonalarida daromad, foyda va rentabellikni oshirish nafaqat xizmatlar hajmini ko‘paytirish, balki narx siyosatini to‘g‘ri yuritish, xarajatlarni optimallashtirish, xizmat sifatini yaxshilash va bozor talablariga moslashish bilan bevosita bog‘liqdir**.**

Tayanch so‘zlar va iboralar

1-guruh — Moliya tizimi va rejalashtirish		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Moliya***	Davlat, korxona, birlashma va boshqa tashkilotlar hamda mehnatkashlarning moddiy va ijtimoiy-madaniy talablarini qondirish uchun zarur bo‘lgan pul mablag‘lari jamg‘armalarini tashkil qiluvchi iqtisodiy aloqalar yig‘indisi. Moliya doim pul shaklida keladi va taqsimot xarakteriga ega.
2	***Moliya rejasi***	Korxonaning ma’lum davr (yil, yarim yillik, chorak) uchun moliyaviy faoliyatini rejalashtiradigan hujjat. Daromadlar, xarajatlar, investitsiyalar va foydani taqsimlash ko‘rsatkichlarini o‘z ichiga oladi. Moliyaviy barqarorlikni ta’minlashning asosiy boshqaruv vositasi.
2-guruh — Daromad turlari va daromad stavkasi		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
3	***Daromad***	Korxonaning tovar yoki xizmatlarni sotishdan oladigan pul tushumlari yig‘indisi; foyda va xarajatlarni hisoblab chiqishda boshlang‘ich ko‘rsatkich. Avtotransportda daromad tashilgan yuklardan, yo‘lovchilar tashishdan va boshqa xizmatlardan kelib tushadi.
4	***Yalpi daromad***	Korxonaning barcha faoliyat turlaridan — asosiy ishlab chiqarish, yordamchi va noishlab chiqarish faoliyatidan — olingan jami daromad. Yalpi daromaddan xarajatlar chiqarilganda sof foyda aniqlanadi.
5	***Vaqtbay daromad***	Avtotransportda transport vositasi xizmat ko‘rsatgan vaqt (soat, smena, kun) uchun hisoblangan daromad. Tarif stavkasi ish vaqti birligiga ko‘paytirilishi bilan aniqlanadi.

		Qo‘llanilish sohasi: soatlik tarif bilan ishlayotgan transport vositalari.
6	***Daromad stavkasi***	Bir birlik xizmat (1 tonna-km, 1 yo‘lovchi-km, 1 soat) uchun belgilangan daromad miqdori. Tarif asosida shakllanadi va korxona daromadining prognozlash hamda tahlil qilish vositasi bo‘lib xizmat qiladi.
3-guruh — Foyda va rentabellik ko‘rsatkichlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Foyda***	Korxonaning daromadlari va xarajatlari o‘rtasidagi ijobiy farq; tadbirkorlik faoliyatining asosiy moliyaviy natijasi. Balans foydasi, soliqqa tortilgunga qadar foyda va sof foyda shakllarida ko‘rinadi. Foyda investitsiya, rag‘batlantirish va rivojlanishning manbai.
8	***Sof foyda***	Soliqlar, majburiy ajratmalar va boshqa to‘lovlar chiqarib tashlanganidan keyin korxona ixtiyorida qoladigan foyda qismi. Sof foydadan dividendlar to‘lanadi, zaxira fondlari shakllantiriladi va korxona rivojlantiriladi.
9	***Rentabellik***	Korxona faoliyatining daromadlilik darajasini ko‘rsatuvchi nisbiy ko‘rsatkich; foyda va resurslar (kapital, xarajat, aktivlar) nisbati foizda ifodalanadi. Turli korxonalar va davrlarni taqqoslashda asosiy vosita.
10	***Umumiy rentabellik***	Korxonaning jami aktivlari yoki ishlab chiqarish fondlaridan olingan foydaning nisbiy ko‘rsatkichi. Formula: Umumiy rentabellik = Balans foydasi / (Asosiy fondlar + Aylanma mablag‘lar) × 100%. Korxona iqtisodiy samaradorligini umumiy baholashda qo‘llaniladi.
4-guruh — Tashish tariflari va soatbay tarif		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
11	***Tashish tariflari***	Transport xizmatlari uchun belgilangan narxlar tizimi; xizmat turi (yuk/yo‘lovchi), masofa, vaqt

		va boshqa parametrlarga qarab differensiallashtirilgan stavkalar majmuasi. O‘zbekistonda transport tariflari qisman davlat tomonidan tartibga solinadi.
12	***Soatbay tarif***	Transport vositasidan foydalanishning har bir soati uchun belgilangan to‘lov stavkasi. Buyurtma asosida ishlayotgan yuk va maxsus transport vositalariga qo‘llaniladi. Tarif tarkibiga haydovchi ish haqi, amortizatsiya, yoqilg‘i va ustama xarajatlar ulushi kiradi.

Nazorat savollari

1. Avtotransport korxonalarining moliyasining mohiyatini tushuntirib bering?
2. Avtotransport korxonasining yalpi daromadi qanday uning faoliyatining barcha turlaridan olinadigan daromadlar yig‘indisidan?
3. Sof foydani shakllanishida qaysi soliqlarni hisobga olish kerak?
4. Korxonaning foydasi qanday aniqlanadi?
5. Rentabellik deb nimaga aytiladi?
6. Samolyotlarga texnik xizmat ko‘rsatish tariflari mohiyatini tushuntirib bering?
7. Ekipaj xizmatlari uchun tariflar mohiyatini tushuntirib bering?
8. Havo kemalarining yuklanishini markazlashtirish va boshqarish tariflari qanday maqsadda belgilanadi?
9. FA korxonalarida daromadlari mohiyatini tushuntirib bering

IX BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA BOSHQARISH

9.1. Transport korxonalari boshqaruvining mohiyati va o‘ziga xos-xususiyatlari.

9.2. Boshqaruv jarayonining mohiyati.

9.3. ATK da ishlab chiqarishni boshqarishning asosiy maqsadlari.

9.4. Ishlab chiqarishni boshqarishning mohiyati. Ishlab chiqarishni boshqarish usullari.

9.5. Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi korxonalarini iqtisodiy-ijtimoiy tashkil etish hususiyatlari. Boshqarish mexanizmi tuzilmasi va uning vazifalari.

9.6. Avtoservis sub’ektlarida lean-logistik boshqaruv.

9.1. Avtotransport korxonalari boshqaruvining mohiyati va o‘ziga xos-xususiyatilari.

O‘zbekiston Respublikasi iqtisodiyotining barqaror rivojlanishida avtomobil transporti tizimi strategik ahamiyatga ega tarmoqlardan biri hisoblanadi. Iqtisodiyotning deyarli barcha sohalari faoliyati transport infratuzilmasining rivojlanganlik darajasi va transport xizmatlari samaradorligi bilan chambarchas bog‘liqdir. Shu sababli transport tizimi mamlakat hududlari o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash, ishlab chiqarish jarayonlarini uzluksiz tashkil etish hamda aholi va xo‘jalik subyektlarining harakatchanligini ta’minlashda muhim o‘rin egallaydi.So‘nggi yillarda respublikada transport kommunikatsiyalarini modernizatsiya qilish, logistika tizimini rivojlantirish va avtomobil transporti xizmatlari sifatini oshirish bo‘yicha keng ko‘lamli islohotlar amalga oshirilmoqda. Davlat tomonidan transport infratuzilmasini takomillashtirish, zamonaviy avtomobil yo‘llarini qurish, yuk va yo‘lovchi tashish tizimini raqamlashtirish hamda xususiy sektor ishtirokini kengaytirishga qaratilgan dasturlar avtomobil transporti sohasiga bo‘lgan e’tiborning yuqori ekanligini namoyon etadi.

Shu bilan birga, tarmoqda erishilgan ijobiy natijalarga qaramasdan, avtomobil transporti sohasida o‘z yechimini kutayotgan qator dolzarb masalalar mavjud. Avvalo, avtotransport xizmatlari bozorini to‘liq shakllantirish va unda sog‘lom raqobat muhitini yaratish zarurati saqlanib qolmoqda. Bundan tashqari, mulkni davlat tasarrufidan chiqarish va xususiylashtirish jarayonlarini yanada chuqurlashtirish asosida tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirish, innovatsion texnologiyalarni joriy

etish hamda investitsion faollikni rag‘batlantirish muhim vazifalardan biri hisoblanadi.Shuningdek, avtotransport korxonalarining moddiy-texnik bazasini zamonaviy talablar asosida mustahkamlash, ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish jarayonlariga ilg‘or boshqaruv mexanizmlarini tatbiq etish zarurati ham dolzarb ahamiyat kasb etadi. Korxonalarda mavjud ishlab chiqarish quvvatlari va transport vositalaridan samarali foydalanish, texnik-ekspluatatsion ko‘rsatkichlarni yaxshilash hamda iqtisodiy samaradorlikni oshirish orqali tarmoqning raqobatbardoshligini yangi bosqichga olib chiqish mumkin bo‘ladi. Natijada avtomobil transporti tizimini modernizatsiya qilish va boshqaruv samaradorligini oshirish mamlakat iqtisodiyotining barqaror rivojlanishini ta’minlash, hududlararo integratsiyani kuchaytirish hamda aholiga ko‘rsatilayotgan transport xizmatlari sifatini yuksaltirishning muhim omillaridan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

9.1-jadval.

ATK oldidagi dolzarb muammolar va ularga qarshi chora-tadbirlar yo‘nalishlari[359]

Muammo	**Sababi**	**Yechim yo‘nalishi**
Avtotransport xizmati bozorini to‘laqonli shakllanmaganligi	Tariflarning nomuvofiqligi; raqobatning yetarli darajada rivojlanmaganligi	Bozor infratuzilmasini rivojlantirish; tarif siyosatini takomillashtirish
Tadbirkorlik va innovatsion faollikning pastligi	Xususiylashtirish jarayonining to‘la tugallanmaganligi	Xususiylashtirish chuqurlashtirilishi; innovatsion ekotizim yaratish
Moddiy-texnik bazaning eskirganligi	Investitsiya yetishmasligi; modernizatsiya uchun mablag‘lar cheklanganligi	Xorijiy investitsiyalar jalb qilish; davlat-xususiy sheriklik
Boshqaruv tizimining zamonaviy talablarga to‘liq javob bermasligi	Boshqaruv uslublari va tuzilmalarining eskirishi	Raqamli texnologiyalar joriy etish; boshqaruv tuzilmasini optimallashtirish
Texnik-ekspluatatsion ko‘rsatkichlarning yetarli darajada emasligi	Transport vositalari parki eskirganligi; TXK tizimining kamchiliklari	Park yangilash; TXK va JT standartlarini kuchaytirish

[359] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va tarmoq tahlili asosida muallif tuzildi*

Keltirilgan muammolar majmui avtotransport korxonalari faoliyatida mavjud bo‘lgan eng muhim tizimli masalalardan biri — boshqaruv samaradorligini oshirish zarurati bilan bevosita bog‘liqdir. Tarmoq faoliyatidagi ko‘plab iqtisodiy va tashkiliy kamchiliklar boshqaruv mexanizmlarining yetarli darajada takomillashmaganligi natijasida yuzaga keladi. Shu sababli transport tizimida mavjud muammolarni bartaraf etish alohida yo‘nalishlar bo‘yicha emas, balki yagona kompleks va tizimli yondashuv asosida amalga oshirilishi maqsadga muvofiq hisoblanadi. Zamonaviy menejment nazariyasida ham korxona faoliyatidagi strukturaviy nomutanosibliklar boshqaruv tizimining samarasizligi bilan izohlanadi va ularni hal etishda strategik hamda tizimli boshqaruv usullaridan foydalanish muhimligi ta’kidlanadi.

Avtotransport korxonalari ishlab chiqarish faoliyatining o‘ziga xos jihatlarini chuqur tahlil qilmasdan turib samarali boshqaruv tizimini shakllantirish mumkin emas. Mazkur korxonalar faoliyati odatda ikki asosiy yo‘nalishga bo‘linadi. Birinchi yo‘nalish — transport jarayonlari bo‘lib, u yuk va yo‘lovchilarni tashish xizmatlarini tashkil etishni o‘z ichiga oladi. Ikkinchi yo‘nalish esa yordamchi ishlab chiqarish jarayonlari hisoblanib, transport vositalarining texnik jihatdan soz holatda bo‘lishini ta’minlashga qaratiladi. Bunga texnik xizmat ko‘rsatish, diagnostika ishlari hamda joriy ta’mirlash jarayonlari kiradi.

Avtotransport korxonalarining asosiy faoliyati boshqa ko‘plab ishlab chiqarish tarmoqlaridan farqli ravishda korxona hududidan tashqarida amalga oshiriladi. Ya’ni transport xizmatlari bevosita yo‘nalishlarda, harakat jarayonida hamda mijozlarga xizmat ko‘rsatish davomida bajariladi. Shu jihati bilan avtotransport korxonalari an’anaviy zavod yoki fabrikalardan keskin farq qiladi. Sanoat korxonalarida mahsulot ishlab chiqarish va nazorat qilish jarayonlari bir hududda amalga oshirilsa, avtotransport tizimida boshqaruv jarayoni masofadan turib olib boriladi. Masalan, haydovchi marshrut bo‘ylab harakatlanayotgan vaqtda korxona boshqaruvi uning faoliyatini tezkor aloqa vositalari, monitoring tizimlari va dispetcherlik xizmatlari orqali nazorat qiladi.

Mazkur xususiyatlar boshqaruv tizimiga alohida talablarni qo‘yadi. Xususan, boshqaruv qarorlarini tezkor qabul qilish, transport jarayonlarini muvofiqlashtirish, uzluksiz aloqa tizimini tashkil etish hamda harakat xavfsizligini ta’minlash muhim ahamiyat kasb etadi. Shu bois avtotransport korxonalarida boshqaruv shakllari va usullarini

takomillashtirish jarayonida ishlab chiqarishning o‘ziga xos jihatlarini to‘liq hisobga olish zarur bo‘ladi.

Shuningdek, transport xizmatlarini tashkil etishda mijozlar ehtiyojini o‘z vaqtida qondirish, tashish jarayonining uzluksizligini ta’minlash hamda barcha bosqichlarda bir maromdagi faoliyatni yo‘lga qo‘yish boshqaruv samaradorligining asosiy mezonlaridan biri hisoblanadi. Bu esa raqamli texnologiyalar, dispetcherlik boshqaruvi va zamonaviy logistika yechimlarini keng joriy etishni talab etadi.

Avtotransport ishlab chiqarish tizimlari boshqaruv ob’ekti sifatida murakkab tashkiliy tuzilishga ega bo‘lib, o‘zining ko‘p bosqichli va turli yo‘nalishdagi faoliyati bilan boshqa ishlab chiqarish tizimlaridan ajralib turadi. Transport tizimida boshqaruv jarayonlari nafaqat texnik vositalarni, balki harakat jarayonlari, inson omili va xizmat ko‘rsatish sifati bilan bog‘liq ko‘plab elementlarni ham qamrab oladi.

Yo‘lovchi tashish tizimida boshqariladigan ob’ektlar tarkibiga shahar ichki avtobus yo‘nalishlari, shahar atrofi va shaharlararo transport marshrutlari, shuningdek, yirik sanoat hamda qurilish korxonalariga xodimlarni tashishga xizmat qiluvchi maxsus transport tizimlari kiradi. Avtotransport korxonalari ichida esa boshqaruvning asosiy ob’ektlari sifatida avtojamlanmalar, brigadalar, texnik uchastkalar, xizmat ko‘rsatish zonalari, dispetcherlik bo‘limlari va ish joylari faoliyat yuritadi.

Avtotransport ishlab chiqarish tizimining murakkabligi, avvalo, uning doimiy harakatdagi texnik vositalar bilan bog‘liqligi orqali namoyon bo‘ladi. Transport vositalarining real vaqt rejimida harakatlanishi ularning faoliyatini uzluksiz nazorat qilishni talab etadi. Bundan tashqari, marshrutlarning o‘zgaruvchanligi, yo‘lovchilar va mijozlar ehtiyojining muntazam ravishda almashib borishi, tashish jarayonida texnik xavfsizlikni ta’minlash hamda haydovchilar faoliyatini nazorat qilish zarurati boshqaruv tizimini yanada murakkablashtiradi.

Mazkur omillar zamonaviy avtotransport korxonalarida raqamli texnologiyalarni keng qo‘llashni taqozo etmoqda. Xususan, GPS monitoring tizimlari, elektron dispetcherlik markazlari, avtomatlashtirilgan nazorat platformalari va raqamli boshqaruv vositalari transport jarayonlarini samarali tashkil etishning muhim elementiga aylanmoqda. Ushbu texnologiyalar yordamida transport vositalarining harakati, yoqilg‘i sarfi, texnik holati hamda harakat xavfsizligi ko‘rsatkichlari tezkor monitoring qilinadi.

Avtotransport ishlab chiqarishini boshqarishning asosiy maqsadi mamlakat iqtisodiyoti va aholining transport xizmatlariga bo‘lgan

ehtiyojini o‘z vaqtida, sifatli va uzluksiz ravishda qondirishdan iboratdir. Mazkur maqsadga erishish uchun korxonaning mavjud texnik, texnologik, iqtisodiy, tashkiliy va mehnat resurslaridan oqilona hamda samarali foydalanish muhim ahamiyat kasb etadi.

Shuningdek, zamonaviy menejment konsepsiyalariga ko‘ra, boshqaruv tizimining samaradorligi mijozlar ehtiyojini qanchalik darajada qondira olishi bilan belgilanadi. Shu nuqtai nazardan, avtotransport korxonalari faoliyatida asosiy e’tibor tashish xizmatlari sifati, xavfsizligi, tezkorligi va mijozlar uchun qulayligini oshirishga qaratilishi lozim. Natijada transport tizimining samarali boshqarilishi iqtisodiyot tarmoqlari faoliyatining uzluksizligini ta’minlash va aholining turmush sifatini yaxshilashga xizmat qiladi.

9.2. Boshqaruv jarayonining mohiyati

Boshqaruv jarayoni korxona faoliyatini belgilangan maqsadlar asosida muvofiqlashtirish, tartibga solish va nazorat qilishga qaratilgan uzluksiz faoliyat tizimi hisoblanadi. Ushbu jarayon orqali boshqaruv organlari tanlangan usullar va vositalar yordamida korxona faoliyatining turli yo‘nalishlarini boshqaradi hamda umumiy strategik maqsadlarga erishishni ta’minlaydi.

Avtotransport korxonalarida boshqaruv jarayonlari murakkab va doimiy ravishda o‘zgarib turuvchi xususiyatga ega. Chunki transport tizimi faoliyatiga ta’sir qiluvchi tashqi va ichki omillar muntazam ravishda yangilanib boradi. Bozor talabi, yo‘lovchi oqimi, texnik holat, yoqilg‘i narxlari, logistika sharoitlari hamda raqobat muhiti kabi omillar korxona faoliyatiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Shu sababli boshqaruv tizimi oldida turli darajadagi yangi vazifalar va muammolar doimiy ravishda yuzaga keladi.

Bunday sharoitda boshqaruv jarayonining muhim tarkibiy qismlaridan biri samarali qarorlar qabul qilish va ularni amaliyotga tatbiq etishni tashkil etishdan iborat bo‘ladi. Aynan boshqaruv qarorlari korxona faoliyatining barqarorligini saqlash, resurslardan samarali foydalanish hamda transport xizmatlari sifatini oshirishga xizmat qiladi.

Muammo va qarorning iqtisodiy-boshqaruv mazmuni

Boshqaruv tizimida muammo deganda korxonaning amaldagi holati bilan erishilishi zarur bo‘lgan holat o‘rtasidagi tafovut tushuniladi. Ya’ni korxona faoliyatining mavjud natijalari belgilangan maqsad va kutilayotgan ko‘rsatkichlarga mos kelmagan vaziyat boshqaruv muammosi sifatida namoyon bo‘ladi. Muammoning yuzaga kelishi ko‘pincha resurslardan foydalanishdagi kamchiliklar, tashqi muhitdagi

o‘zgarishlar yoki boshqaruv mexanizmlarining yetarli darajada samarali emasligi bilan bog‘liq bo‘ladi.

Zamonaviy boshqaruv nazariyalarida muammoni aniqlash jarayoni faqat mavjud holatni baholash bilan cheklanmaydi. Muhimi, ushbu holatning korxona maqsadlariga qanchalik mos kelishi va u tashkilot faoliyatiga qanday ta’sir ko‘rsatayotganini tahlil qilishdir. Shu bois boshqaruv tizimida muammoni to‘g‘ri aniqlash samarali qaror qabul qilishning dastlabki bosqichi hisoblanadi.

Qaror esa boshqaruv ob’ektini mavjud holatdan zarur yoki rejalashtirilgan holatga olib o‘tishga qaratilgan amaliy harakatlar tizimini ifodalaydi. Boshqaruv qarori turli muqobil variantlar ichidan eng maqbulini tanlash natijasida shakllanadi. Qaror qabul qilish jarayonida iqtisodiy samaradorlik, vaqt omili, mavjud resurslar, texnik imkoniyatlar hamda ehtimoliy xavflar hisobga olinadi.

Shuningdek, boshqaruv qarorini faqat ishlab chiqish bilan cheklanib bo‘lmaydi. Uning amaliy ijrosi, nazorati va natijadorligini baholash ham boshqaruv jarayonining ajralmas qismi hisoblanadi. Aks holda, qabul qilingan qaror amaliyotga tatbiq etilmagan nazariy hujjat sifatida qolib ketishi mumkin.

Korxonada qabul qilinadigan har bir boshqaruv qarori tashkilotning strategik maqsadlari va rivojlanish yo‘nalishlariga mos bo‘lishi zarur. Shu sababli boshqaruv tizimida qarorlar qabul qilish jarayoni ilmiy asoslangan tahlil, tezkor axborot almashinuvi hamda zamonaviy boshqaruv usullariga tayangan holda amalga oshirilishi maqsadga muvofiqdir[360].

9.2-jadval.

Boshqaruv qaroriga qo‘yiladigan o‘n talabning tavsifi[361]

№	Talab nomi	Mazmuni va buzilish oqibati
1	Xususiy talablarga rioya qilish	Qaror tegishli yo‘riqnomalar, standartlar va reglamentlarga mos bo‘lishi kerak; aks holda ijrochilar qaysi hujjatga amal qilishni bilmaydi
2	Har tomonlama asoslanganligi	Qaror mantiqiy asosga, tahliliy ma’lumotlarga va raqamlarga tayanishi kerak; asossiz qarorlar moliyaviy zararlar va xato yo‘nalishlar keltirib chiqaradi
3	O‘z vaqtidagilik	Kech qaror ko‘pincha to‘g‘ri qarordan ko‘ra ko‘proq ziyon keltiradi — muammo o‘z-o‘zidan hal bo‘lmaydi, balki chuqurlashadi

[360] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 121-bet.
[361] *Manba: boshqaruv nazariyasi va ATK tarmoq amaliyoti asosida muallif tuzildi*

4	Mazmunan zaruriy to‘laqonlik	Barcha tafsilotlar, muddatlar va mas’ul shaxslar ko‘rsatilmagan qaror amalga oshirilmay qolish xavfini oshiradi
5	Vakolatlililik	Qaror uni qabul qilishga vakolati bo‘lgan shaxs tomonidan imzolanishi kerak; vakolatsiz qaror huquqiy kuchga ega emas
6	Oldingi qarorlarga zid bo‘lmaslik	Qarama-qarshi qarorlar ijrochilarda ikkilanishga va mas’uliyat tarqalishiga olib keladi
7	Huquqiylik (qonunlarga muvofiqligi)	Amaldagi me’yorlar va qonunlarga zid qarorlar ijrochini ham, tashkilotni ham yuridik javobgarlikka tortilishi mumkin
8	Aniqligi va lo‘ndaligi	Noaniq iboralar va ikki xil talqin qilinadigan formulirovkalar ijrochi uchun qiyinchilik yaratadi
9	Maqsadlar va mablag‘lar muvozanati	Qaror maqsadni belgilashi bilan birga unga erishish uchun zarur resurslarning mavjudligini ham ko‘rsatishi kerak
10	Majburiyligi (direktivaligi)	Qaror ijrosi ixtiyoriy emas, majburiy; nazorat tizimi bilan ta’minlangan bo‘lishi lozim

Boshqaruv qarorlariga qo‘yiladigan ko‘plab talablar orasida eng muhimlari sifatida qarorning o‘z vaqtida qabul qilinishi, ilmiy va iqtisodiy jihatdan asoslangan bo‘lishi hamda uning ijrosi majburiy tarzda ta’minlanishi alohida ahamiyat kasb etadi. Chunki kechikib qabul qilingan yoki yetarlicha asoslanmagan qaror korxona faoliyatining samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu bilan birga, qabul qilingan qarorlarning amalda bajarilishi ustidan nazorat o‘rnatilmasa, boshqaruv tizimida kutilgan natijaga erishish qiyinlashadi.

Zamonaviy boshqaruv amaliyotida qarorlar sifatini oshirishning muhim shartlaridan biri sifatida qaror qabul qilish jarayonini aniq tartibga solish va uning barcha bosqichlarini tizimli ravishda tashkil etish e’tirof etiladi. Qaror qabul qilish mexanizmining tartibli va izchil tashkil qilinishi boshqaruv samaradorligini oshirish, mas’uliyatni taqsimlash hamda nazoratni kuchaytirishga xizmat qiladi.

Qaror qabul qilish va uni amalga oshirish jarayoni odatda o‘zaro bog‘liq bo‘lgan bir necha ketma-ket bosqichlardan iborat bo‘ladi. Ushbu bosqichlar muammoni aniqlash, ma’lumotlarni yig‘ish va tahlil qilish, muqobil variantlarni ishlab chiqish, eng maqbul variantni tanlash, qarorni rasmiylashtirish, uni amaliyotga joriy etish hamda natijalarni nazorat qilish kabi jarayonlarni qamrab oladi.

Amaliyotda mazkur bosqichlar doimo qat’iy ketma-ketlikda amalga oshirilavermaydi. Ayrim holatlarda yangi ma’lumotlarning paydo

bo‘lishi, tashqi muhitdagi o‘zgarishlar yoki kutilmagan vaziyatlar sababli oldingi bosqichlarga qaytish zarurati yuzaga kelishi mumkin. Shu sababli boshqaruv jarayoni moslashuvchan va takrorlanuvchi xususiyatga ega bo‘lib, qaror qabul qilish tizimidan tezkorlik va yuqori darajadagi tahliliy yondashuvni talab qiladi.[362]

9.3-jadval.

Qaror qabul qilish va amalga oshirishning yetti bosqichi[363]

Bosqich	Nomi	Mazmuni va asosiy savol
I	Muammoni aniqlash	Muammo bormi? Nimada? Qaysi tizim elementida nomuvofiqlik yuzaga kelgan? Vaziyat tahlilini boshlash uchun asos
II	Muammoni tahlil qilish va vazifalarni qo‘yish	Muammoning ildizi nima? U qanchalik dolzarb? Uni yechishning maqsadi qanday ifodalanadi? Tahlil natijasida qarorning vazifasi shakllanadi
III	Qarorni tayyorlash	Muqobil yechimlar qanday? Har birining afzalligi va kamchiligi nima? Zarur resurslar mavjudmi?
IV	Maqbul variantlarni baholash va tanlash	Qaysi variant maqsadga eng muvofiq? Xarajat-foyda nisbati qanday? Xatarlar hisobga olinganmi?
V	Qarorni qabul qilish	Tanlangan variant rasmiy qaror shaklida rasmiylashtiriladi; imzolanadi; ijrochilarga etkaziladi
VI	Qarorni rejalashtirish va tashkil etish	Kim, nima, qachon bajaradi? Resurslar taqsimlanadi; muddatlar belgilanadi; javobgarlar tayinlanadi
VII	Qarorning bajarilishini nazorat qilish	Bajarildi yoki yo‘qmi? Agar yo‘q — sababini aniqlash va korrektiv chora ko‘rish

Yuzaga kelgan muammoni chuqur tahlil qilish natijasida boshqaruv qarorining asosiy vazifalari belgilanadi, muammoning dolzarblik darajasi aniqlanadi hamda uni hal etishdan ko‘zlangan maqsadlar shakllantiriladi. Boshqaruv jarayonida muammoni to‘g‘ri baholash va uning sabablarini aniqlash samarali qaror ishlab chiqishning muhim bosqichlaridan biri

[362] Cyert R.M., March J.G. A Behavioral Theory of the Firm. 2nd ed. Oxford: Blackwell, 1992. P. 117

[363] *Manba: boshqaruv nazariyasi va tizimli tahlil asosida muallif tuzildi*

hisoblanadi. Chunki aynan muammoning mazmuni va ko‘lamini aniq tushunish keyingi amaliy harakatlarning yo‘nalishini belgilab beradi.[364]

Maqsadlarni shakllantirish jarayonida qarorning kimga va qaysi faoliyat yo‘nalishiga qaratilganligini aniq belgilash alohida ahamiyat kasb etadi. Avtotransport korxonalarida qabul qilinadigan qarorlar nafaqat iqtisodiy natijalarga, balki mijozlarga xizmat ko‘rsatish sifati, ichki ishlab chiqarish jarayonlari samaradorligi hamda korxonaning uzoq muddatli rivojlanish istiqbollariga ham ta’sir ko‘rsatadi.

Shu sababli zamonaviy boshqaruv tizimida maqsadlarni kompleks yondashuv asosida baholash muhim hisoblanadi. Bunda korxona faoliyati moliyaviy natijalar, mijozlar manfaatlari, ichki jarayonlar samaradorligi va innovatsion rivojlanish imkoniyatlari nuqtai nazaridan birgalikda tahlil qilinadi. Bunday yondashuv boshqaruv qarorlarini yanada puxta asoslash, resurslardan samarali foydalanish hamda korxonaning strategik rivojlanishini ta’minlash imkonini beradi.

Natijada boshqaruv qarorlari faqat qisqa muddatli iqtisodiy foydaga emas, balki transport xizmatlari sifatini oshirish, mijozlar ehtiyojini qondirish va korxonaning raqobatbardoshligini mustahkamlashga ham xizmat qiladi.

9.3. Transport korxonalarida ishlab chiqarishni boshqarishning asosiy maqsadlari

Transport Transport korxonalarida ishlab chiqarishni boshqarish tizimi, avvalo, korxona faoliyatining umumiy strategik maqsadlariga erishishga qaratilgan bo‘ladi. Boshqaruv jarayonining samaradorligini ta’minlash uchun asosiy maqsadlarni aniq belgilash, ularni o‘zaro uyg‘unlashtirish hamda yakuniy natijalarga yo‘naltirish muhim ahamiyat kasb etadi. Chunki boshqaruv tizimining barcha bo‘g‘inlari yagona maqsad asosida faoliyat yuritgandagina korxonaning barqaror va samarali ishlashi ta’minlanadi.

Transport korxonalarida boshqaruv maqsadlari o‘zaro bog‘liq va bir-birini to‘ldiruvchi xususiyatga ega. Ular ma’lum bir ketma-ketlik va ustuvorlik asosida shakllanadi hamda yagona boshqaruv tizimining tarkibiy qismlari sifatida namoyon bo‘ladi. Shu sababli boshqaruvning ayrim yo‘nalishlari bo‘yicha natijadorlik past bo‘lsa, bu holat boshqa maqsadlarga erishish jarayoniga ham salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin.

[364] Raxmatullayev B.X. Korxona faoliyatini rejalashtirish. Toshkent: Moliya, 2020. 121-bet.

Ishlab chiqarishni boshqarishning asosiy maqsadlari qatoriga transport xizmatlari sifatini oshirish, tashish jarayonining uzluksizligini ta’minlash, texnik vositalardan samarali foydalanish, iqtisodiy samaradorlikni oshirish hamda mijozlar ehtiyojini to‘liq qondirish kabi vazifalar kiradi. Bundan tashqari, korxona resurslaridan oqilona foydalanish, mehnat unumdorligini oshirish, harakat xavfsizligini ta’minlash va zamonaviy boshqaruv texnologiyalarini joriy etish ham muhim strategik yo‘nalishlardan biri hisoblanadi.

Shuningdek, transport korxonalarida boshqaruv maqsadlarini amalga oshirish jarayoni bozor talablari, raqobat muhiti, texnologik rivojlanish va mijozlar ehtiyojidagi o‘zgarishlar bilan chambarchas bog‘liqdir. Shu bois boshqaruv tizimi doimiy ravishda moslashuvchan va innovatsion yondashuv asosida takomillashtirib borilishi zarur.

Natijada ishlab chiqarishni samarali boshqarish transport korxonasining iqtisodiy barqarorligini mustahkamlash, xizmat ko‘rsatish sifati va raqobatbardoshligini oshirish hamda transport tizimining umumiy samaradorligini yuksaltirishga xizmat qiladi.

9.4-jadval.

ATK ishlab chiqarishini boshqarishning sakkiz asosiy maqsadi[365]

№	Maqsad nomi	Mazmuni va o‘lchamlari
1	Tashish rejasini bajarish	Tashish hajmi bo‘yicha rejalar, topshiriqlar va shartnomaviy majburiyatlarni belgilangan muddatlarda tashilayotgan yuklarning saqlanishini ta’minlagan holda muntazam bajarish. O‘lchov: reja/haqiqiy nisbat, vaqtida bajarilgan buyurtmalar ulushi
2	Tashish sifatini yaxshilash	Tashish tarkibi, ularning muntazamligi va muddatining xizmat ko‘rsatiladigan korxonalar (mijozlar) ehtiyojlariga doimiy monandligini ta’minlash. O‘lchov: mijoz shikoyatlari soni, punktuallik darajasi
3	Asosiy ishlab chiqarish fondlaridan foydalanishni yaxshilash	Transport vositalaridan intensiv foydalanishni ta’minlash; passiv ishlab chiqarish fondlaridan foydalanish darajasini oshirish; TXK va JT ni tashkil etish darajasini yaxshilash. O‘lchov: avtomobillar yuklarlanish koeffitsienti, texnik tayyor holat koeffitsienti

[365] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va ATK tarmoq normativlari asosida muallif tuzildi*

4	Resurslardan foydalanishni yaxshilash	Mehnat, yoqilg‘i-energetik, moddiy (birinchi navbatda ehtiyot qismlar va materiallar), moliyaviy resurslardan intensiv foydalanishni yaxshilash. O‘lchov: 100 km ga yoqilg‘i sarfi, bir transport vositasiga to‘g‘ri keluvchi xodimlar soni
5	Ilmiy-texnik rivojlanishni ta’minlash	Ishlab chiqarishni doimo qayta qurish va modernizatsiyalash asosida fan va texnikaning so‘nggi yutuqlarini qo‘llagan holda ishlab chiqarish va texnik bazani mustahkamlash. O‘lchov: yangi texnologiyalar joriy etilgan uchastkalar ulushi
6	Jamoaning ijtimoiy rivojlanishini ta’minlash	Jamoa a’zolarining moddiy va ma’naviy ehtiyojlarini qondirish, ularning ijtimoiy faolligini oshirish, mehnat, maishiy va dam olish sharoitlarini yaxshilash. O‘lchov: xodimlar qoniqishi indeksi, kadrlar almashinuv darajasi
7	Tashkil etish va boshqarishni takomillashtirish	Tashkil etishning ilg‘or shakllarini va usullarini qo‘llagan holda transport jarayoni, TXK va JT ni tashkil etishni va ularni tezkor boshqarishni ta’minlash. O‘lchov: boshqaruv xarajatlari ulushi, qarorlar qabul qilish vaqti
8	Atrof-muhitni muhofaza qilish	Atrof-muhitga avtomobillarning ta’siri bo‘yicha me’yorlarni bajarish, tabiiy resurslardan oqilona foydalanish, ularni tiklash. O‘lchov: zararli chiqindilar miqdori, Euro emissiya standarti bajarilishi

Sakkizinchi strategik maqsad sifatida atrof-muhitni muhofaza qilish masalasi zamonaviy transport tizimida alohida ahamiyat kasb etmoqda. Bugungi kunda transport faoliyatining ekologik holatga ta’siri tobora kuchayib borayotgani sababli, avtotransport korxonalari oldida ekologik xavfsizlikni ta’minlash muhim vazifalardan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda. Atmosferaga chiqarilayotgan zararli gazlar hajmini kamaytirish, yoqilg‘i sarfini optimallashtirish hamda ekologik toza texnologiyalarni joriy etish transport korxonalarining uzoq muddatli barqaror rivojlanishida muhim omil hisoblanadi.

Shuningdek, ekologik me’yor va standartlarga rioya qilish nafaqat qonunchilik talablarini bajarish, balki korxonaning ijtimoiy mas’uliyatini namoyon etuvchi muhim ko‘rsatkichlardan biri hisoblanadi.[366] Zamonaviy bozor sharoitida ekologik talablarga amal qiluvchi transport korxonalari mijozlar ishonchini oshirish, xalqaro standartlarga moslashish hamda o‘z faoliyatining barqarorligini ta’minlash imkoniyatiga ega bo‘ladi.

[366] World Bank. Urban Transport and Climate Change. Washington D.C., 2020. P. 27.

Belgilangan maqsadlarni amalga oshirish boshqaruv sub’ektlari zimmasiga yuklatiladi. Avtotransport ishlab chiqarishini boshqarish tizimi o‘zaro bog‘liq bo‘lgan bir necha tarkibiy qismlardan tashkil topadi. Ushbu tizimning asosiy elementlari boshqaruv jarayonining uzluksiz va samarali faoliyat yuritishini ta’minlaydi.

Birinchi element — chiziqli rahbariyat tizimi bo‘lib, u korxona faoliyatining umumiy boshqaruvini amalga oshiradi hamda strategik qarorlarni qabul qiladi. Ikkinchi element transport va boshqa ishlab chiqarish jarayonlarini bevosita boshqarishga xizmat qiladi. Mazkur tizim tashish jarayonlari, texnik xizmat ko‘rsatish va ishlab chiqarish faoliyatining kundalik muvofiqlashtirilishini ta’minlaydi.

Uchinchi element boshqaruv faoliyatini ta’minlovchi yordamchi tizimlardan iborat bo‘lib, ular moddiy-texnik, moliyaviy va tashkiliy resurslarni boshqarishga xizmat qiladi. To‘rtinchi element esa ma’lumotlarni yig‘ish, qayta ishlash va boshqaruv qarorlarini tayyorlash bilan shug‘ullanuvchi axborot tizimidir. Zamonaviy sharoitda ushbu tizim raqamli texnologiyalar va avtomatlashtirilgan boshqaruv vositalari asosida faoliyat yuritadi.

Beshinchi kichik tizim boshqaruvning maxsus funksiyalarini amalga oshirishga yo‘naltirilgan bo‘lib, rejalashtirish, nazorat qilish, tahlil va monitoring jarayonlarini o‘z ichiga oladi. Oltinchi element esa korxonaning istiqboldagi rivojlanish yo‘nalishlarini belgilovchi maqsadli dasturlarni shakllantirish bilan bog‘liq faoliyatni amalga oshiradi.

Shunday qilib, avtotransport korxonalarining boshqaruv tizimi ko‘p bosqichli va murakkab tuzilishga ega bo‘lib, uning samarali faoliyat yuritishi barcha kichik tizimlarning o‘zaro uyg‘un va muvofiqlashtirilgan holda ishlashiga bog‘liqdir.

Avtotransport korxonasining boshqaruv tizimini tashkil etuvchi oltita kichik tizim o‘zaro chambarchas bog‘langan holda faoliyat yuritadi va yagona yaxlit boshqaruv mexanizmini shakllantiradi. Ushbu tizimlarning har biri ma’lum funksiyalarni bajarishiga qaramasdan, ular bir-birini to‘ldiruvchi va umumiy maqsadga xizmat qiluvchi elementlar sifatida namoyon bo‘ladi. Shu sababli boshqaruv tizimining samaradorligi barcha kichik tizimlarning uyg‘un va muvofiqlashtirilgan faoliyatiga bevosita bog‘liqdir.[367]

[367] Savitskaya G.V. Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya. 5-nashr. Minsk: Novoe znanie, 2009. 326-bet.

9.5-jadval.

Avtotransport ishlab chiqarishi boshqaruv tizimining olti kichik tizimi[368]

Kichik tizim nomi	Asosiy vazifasi	Tarkibiy elementlari
Chiziqli rahbariyat	Bevosita ishlab chiqarish bo‘linmalarini boshqarish	Korxona direktori, bo‘lim boshliqlar, ustalar, brigadirlar
Bevosita boshqaruvchi kichik tizim	Transport va boshqa ishlab chiqarish jarayonlarini operativ boshqarish	Dispetcherlik xizmati; transport harakati nazorati; marshrut rejalashtirish
Boshqaruvni ta’minlovchi kichik tizim	Boshqaruv jarayoniga zarur resurslar va shart-sharoit bilan ta’minlash	Iqtisodiy xizmat; kadrlar bo‘limi; moddiy-texnik ta’minot bo‘limi
Ma’lumot to‘plovchi va tayyorlovchi kichik tizim	Boshqaruv qarorlarini qabul qilish uchun axborot bazasini shakllantirish	Statistik hisobot; monitoring tizimi; buxgalteriya hisobi
Maxsus funktsiyalar kichik tizimi	Boshqaruvning ixtisoslashgan yo‘nalishlarini amalga oshirish	Marketing bo‘limi; texnik nazorat; xavfsizlik bo‘limi
Maqsadli kichik tizim	Strategik maqsadli dasturlarni shakllantirish va kuzatib borish	Strategik rejalashtirish bo‘limi; KPI tizimi; boshqaruv monitoringi

Amaliy faoliyatda ayniqsa axborot almashinuvi jarayonining tezkorligi va aniqligi muhim ahamiyat kasb etadi. Chunki boshqaruv tizimida axborot oqimining uzilishi yoki kechikishi transport jarayonining umumiy samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Avtotransport tizimida yuzaga keladigan har qanday nosozlik, texnik muammo yoki tashkiliy uzilish haqida o‘z vaqtida ma’lumot berilmasa, bu boshqaruv qarorlarining kechikishiga olib keladi.

Masalan, haydovchi yo‘nalish davomida yuzaga kelgan muammoni dispetcherlik xizmatiga tezkor ravishda yetkazmasa, transport harakati jadvalining buzilishi, xizmat ko‘rsatish sifatining pasayishi hamda

[368] *Manba: avtotransport tarmoq amaliyoti va boshqaruv nazariyasi asosida muallif tuzildi*

mijozlar noroziligining ortishi kabi salbiy holatlar yuzaga kelishi mumkin. Ayrim hollarda bunday uzilishlar korxonaning iqtisodiy zarar ko‘rishiga va mijozlar ishonchining pasayishiga ham sabab bo‘ladi.

Shu bois zamonaviy avtotransport korxonalarida boshqaruv tizimini raqamlashtirish va real vaqt rejimida ishlovchi dispetcherlik tizimlarini joriy etish ustuvor yo‘nalishlardan biri hisoblanadi. GPS monitoring, elektron aloqa vositalari, avtomatlashtirilgan boshqaruv platformalari va raqamli nazorat tizimlari transport jarayonlarini tezkor boshqarish imkonini beradi. Bunday texnologiyalar yordamida transport vositalarining harakati, texnik holati va xizmat ko‘rsatish jarayonlari doimiy nazorat ostida bo‘ladi.

Natijada axborot oqimining uzluksizligi va boshqaruv tizimining tezkor ishlashi avtotransport korxonalarida xizmatlar sifati, harakat xavfsizligi hamda iqtisodiy samaradorlikni oshirishning muhim omillaridan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

9.4. Ishlab chiqarishni boshqarishning mohiyati. Ishlab chiqarishni boshqarish usullari.

Ijtimoiy ishlab chiqarish butun tizimining faoliyat ko‘rsatishi faqat milliy iqtisodiyot, tarmoq va korxona boshqaruvini qamrab oluvchi boshqaruv jarayoni mavjud bo‘lgandagina amalga oshirilishi mumkin. Bunda o‘z mohiyati jihatidan ishlab chiqarishni boshqarish jarayoni kutiladigan natijalarga erishish uchun zaruriy holatga o‘tkazish maqsadida tegishli ishlab chiqarish tizimining tarkibiy qismlariga (komponentlariga) ta’sir etish sifatida tavsiflanadi.

Ishlab chiqarish va boshqaruvni ajratish nafaqat ularning turli mazmun-mohiyati bilan, balki jarayonlarning xususiyatlari, aniq ijtimoiy-iqtisodiy ob’ektning maqsadlariga erishishga ta’sir qiluvchi turli uslub va vositalar bilan taqozalanadi.

Xar bir korxona murakkab ijtimoiy – texnikaviy tizim bo‘lib, bunda ishlab chiqarish jarayonida ko‘p sonli ashyoviy elementlar, odamlar resurslari va axborotli aloqalar integrallashadi. Shu bilan birga u boshqaradigan (boshqaruv sub’ekti) va boshqariladigan (boshqaruv ob’ekti) kichik tizimlardan iborat bo‘lgan o‘z boshqaruv tizimiga egadir.

Boshqaradigan kichik tizim bo‘lib boshqaruv organlari (ma’muriy-boshqaruv apparati), boshqariladigan esa – boshqaradigan kichik tizimdan keladigan farmoyishli axborot asosida ishlab chiqarish jarayonini bevosita amalga oshiruvchi korxona jamoasi hisoblanadi.

Korxona xulki tizim sifatida alohida kichik tizimlar va umuman butun tizimning vaqt buyicha holatining o‘zgarishini tavsiflaydi. Korxona xulkining asosiy tavsifi bo‘lib tizimning kirish va chiqishida o‘zgarishlarni solishtirish hamda kerakli yunalishda tashqi sharoitlarning o‘zgarishi, bozorda talab va taklif funksiyalarining muvofiqlik darajasiga nisbatan chiqishning qanchalik tez o‘zgarishi hisoblanadi.

Tizim holati va xulkini baholash teskari aloqa yordamida amalga oshirilib, u boshqaruv ob’ektiga o‘zgartiruvchi ta’sirning shakllanishi uchun baza bo‘lib xizmat kiladi. Boshqaruv tizimlarida teskari aloqa deganda shunday aloqa tushuniladiki, u boshqariladigan kichik tizimdan boshqaradiganga axborotlar borishini ta’minlaydi. U tashqi va ichki (ma’lum ob’ektga nisbatan) muhitning ajablanarli ta’sirini sintezlaydi, turli sabab-oqibatli aloqalarni aks ettiradi.

Teskari aloqa buxgalterlik hisobi, statistik va tezkor hisobot ma’lumotlari orkali boshqariladigan kichik tizim ishini to‘g‘ridan-to‘g‘ri ko‘zatish shaklida amalga oshiriladi.

Murakkab tizimlarni o‘rganish, loyihalash va optimal boshqarish uchun tizimli yondashuv qo‘llaniladi. Uning mohiyati shundaki, boshqaruvning har qanday tizimi faoliyat va rivojlanishning maqsadlari, resurslar, tuzilma, jarayonlar va boshqa tizimlar bilan o‘zaro aloqalari bilan tavsiflanadigan yaxlit, mustaqil vokelik sifatida kuriladi.

Xar qanday tizimning asosiy tasnifiy tavsifi bo‘lib uning murakkablik ko‘rsatkichi hisobdanadi. Bu belgi bo‘yicha barcha tizimlar uch guruhga bo‘linadi – oddiy, murakkab va o‘ta murakkab. Korxona boshqaruv ob’ekti sifatida murakkab, extimolli tizim bo‘lib hisoblanadi, chunki ushbu tizim elementlarining soni va ularning o‘rtasidagi o‘zaro aloqalari keng ko‘lamli, alohida elementlarining o‘zgarishi esa tasodifiy harakterga egadir.

Korxona boshqaruv tizimi bo‘linuvchan bo‘lib, o‘zaro ma’lum munosabatlarda bo‘lgan kichik tizimlar va elementlarni qamrab oladi.

Xar qanday korxona atrof-muhitda faoliyat ko‘rsatuvchi va u bilan muloqatda buluvchi ochiq tizim sifatida namoyon buladi. Bu tizim quyidagilarni nazarda tutadi:

- kirish – materiallar ko‘rinishida resurslar, bilimlar va axborotlar;
- ishlab chiqarish jarayoni – resurslarni tayyor mahsulotga aylantirish;
- chiqish – tayyor mahsulotni chiqarish (avtomobil transporti uchun – yuk va yo‘lovchilarni tashish).

Korxona boshqaruv tizimi ierarxiyali (ko‘p pog‘onali) bo‘lib hisoblanadi, chunki uning tarkibida o‘zaro bo‘ysunishiga asoslangan munosabatlarda bo‘lgan turli pog‘onadagi kichik tizimlardan iborat.

Korxona boshqaruv tizimi emerjent (ingl. Emergent – tusatdan sodir, paydo bo‘luvchi) xususiyatga ega bo‘lib, u tizimning yangi sifati sakrash bilan paydo

bo‘lishi hamda tizim umumiy xolda elementlari xususiyatlarining oddiy yigindisiga nisbatan yangi xususiyatlari bilan tavsiflanishini anglatadi.

Boshqaruv tizimining eng muhim xususiyati bo‘lib uning dinamizmi, ya’ni boshqaruvli ta’sirni anglash va yangi holatga utish kobiliyati hisoblanadi.

Ishlab chiqarishni boshqarish usullari.

Boshqaruv vazifalari boshqaruv usullari yordamida amalga oshiriladi. Boshqaruv usullari – qo‘yilgan maqsadlarga erishish uchun boshqaruv ob’ektiga ta’sir qilishning aniq yullari, shakllari,priyomlaridir.

Mehnat jamoalariga ta’sir etish buyicha boshqaruvning barcha usullari quyidagi uch guruhga bo‘linadi:

- iqtisodiy usullar;
- tashkiliy-farmoyishli usullar;
- ijtimoiy-ruxiy usullar;

Boshqaruvning iqtisodiy usullari ob’ektiv iqtisodiy konunlar va jamiyatning manfaatlarini hisobga olishga asoslangan xo‘jalik yuritish usullaridan iborat. Ular boshqaruv ob’ektiga bilvosita ta’sir etuvchi turli usullarni o‘z ichiga oladi: xo‘jalik hisobi, narxlarning shakllanishi, moliyalashtirish, kreditlash, iqtisodiy sanktsiyalar va ishlab chiqarishni boshqarish jarayonida moddiy rag‘batlantirish. Boshqaruvning iqtisodiy usullari korxonalar, ularning jamoalari va har bir xodimning ularga yuklatilgan vazifalarni yaxshi natijalar bilan bajarishlarini yuqori moddiy rag‘batlantirish va shu bilan bir vaqtda mas’uliyatlarini oshirishni ta’minlashga qaratilgan.

Tashkiliy-farmoyishli usullar boshqaruvning ixcham tuzilmasini ishlab chiqish, boshqaruv apparatining huquqlari, vazifalari va ma’suliyatini aniq belgilash, kadrlarni to‘g‘ri tanlash va joy-joyiga ko‘yish, qabul qilinadigan qarorlarni batafsil tayyorlash va ularning bajarilishi bo‘yicha nazoratni to‘g‘ri tashkil etish, boshqaruvning barcha bo‘g‘inlarida intizomning yuqori darajasini ushlab turishni nazarda tutadi.

Ishlab chiqarishni boshqarish faqat iqtisodiy, tashkiliy va muxandisli-texnikaviy masalalarni yechish bilan kifoyalanmasligi kerak,

shuningdek odamlar mehnat faoliyatining ijtimoiy va ruxiy qirralari xam hisobga olinishi lozim.

Ijtimoiy-ruxiy usullar boshqaruv tizimiga turli xil rag‘batlantirishlar va moyilliklar orqali bilvosita ta’sir ko‘rsatib, malaka oshirish, ijtimoiy rag‘batlantirish, mehnatkashlar faolligini oshirish, ishlab chiqarish jamoalarida sog‘lom ruhiy muhitni yaratish va saqlash masalalarini qamrab oladi.

Boshqaruvning ijtimoiy usullari jamoaning shakllanish va rivojlanish jarayonlari hamda jamoada kechadigan ijtimoiy jarayonlarga ta’sir qilishning aniq usullari va primyolaridan iborat. Ijtimoiy usullar tarkibiga ijtimoiy muvofiqlashtirish, ijtimoiy me’yorlash, ijtimoiy rejalashtirish va ma’naviy rag‘batlantirish kiradi. Ruxiy usullar jamoada optimal ijtimoiy-ruxiy muhitni yaratish yuli bilan organlar o‘rtasidagi o‘zaro munosabatlarni muvofiqlashtirishga yunaltirilgan. Ruxiy usullar kichik jamoalarni shakllantirish, mehnat gumanizmi, malakaviy tanlash va o‘qitish, xodimlarning mehnatga ruhiy moyilligini o‘z ichiga oladi.

Boshqaruvning ta’kidlangan usullari o‘zaro uzviy bog‘langan bo‘lib yagona majmuani tashkil etadi. Ularni usullar tizimi sifatida ko‘rish lozim.

9.5. Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi korxonalarini iqtisodiy-ijtimoiy tashkil etish hususiyatlari. Boshqarish mexanizmi tuzilmasi va uning vazifalari

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2001-yil 2-martdagi “Temir yo‘l transportini monopoliyadan chiqarish va aksiyalashtirish chora tadbirlari to‘g‘risida”gi Farmonini bajarish va “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik kompaniyasining boshqaruv tizimini takomillashtirish, temir yo‘l transporti korxonalarini xususiylashtirish jarayonlarini chuqurlashtirish, rivojlantirish, texnika bilan qayta jihozlash va zamonaviylashtirish uchun investitsiyalar, shu jumladan xorijiy investitsiyalar jalb etish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2001-yil 3-martdagi “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik kompaniyasini boshqarishni tashkil etishni takomillashtirish to‘g‘risida”gi 108-sonli qarori bilan “O‘TY” DATK boshqaruvining yangi tuzilmasi ma’qullandi.

DATK korxonalarining ishlab chiqarish-xo‘jalik faoliyatini boshqarishning yangi tuzilmasi asosini bozor munosabati sharoitida kam xarajat bilan ishlab chiqarishning o‘sishini va uning samaradorligini

oshirishni ta’minlaydigan ekspluatatsiya funksiyalarini taqsimlash va infratuzilmaga javobgarlik tashkil qiladi.

Tarmoqni markazlashgan boshqaruv tizimidan bosqichma-bosqich chiqarish va xo‘jalik yuritishning bozor mexanizmiga hamda xo‘jalik sub’yektlarining o‘zaro shartnoma munosabatlarga asoslangan xo‘jalik faoliyatining iqtisodiy boshqaruv usullariga o‘tishi qayta qurishning tub mohiyatini ifodalaydi.

Temir yo‘l transportining bozor iqtisodiyoti sharoitida ishlashi korporativ tuzilma shakllanishi va rivojlanib borishi bilan kuzatiladi.

Korporativ boshqarish – tarmoqdagi sifat jihatdan yangicha tuzilmaviy holatda boshqarish bo‘lib, uning xarakterli tomoni quyidagilardir:

– korporativ boshqaruv tarkibida xo‘jalik yuritishning aksioner, aralash, transmilliy va boshqa shakllari bo‘lishi;

– iqtisodni huquqiy-me’yoriy aktlarga asoslangan, muvofiqlashtirilgan boshqarish jarayonini erkinlashtirish, shuningdek, korxonaning nizomiy va strategik o‘sishi;

– integratsiya natijasida iqtisodiy ishlab chiqarish tizimining turli bo‘g‘inlarini bir xil shaklda boshqarish orqali keng ko‘lamli samaraga erishish;

– tarmoqda korporativ qimmatli qog‘ozlar bozorini shakllantirish;

– korporativ tuzilmaning xo‘jalik yuritish faoliyatiga davlat xokimiyati organlari aralashuvini cheklash;

– korporativ xo‘jalik yuritish shakllanishi va rivojlanishini davlat tomonidan qo‘llab quvvatlash;

– ishlab chiqarishni boshqarishda aksionerlarning faol ishtiroklarini ta’minlash va korxona ishidagi samaradorlik hamda sifatni oshiradigan omillarni kuchaytirish.

Korporativ boshqaruvda mustaqil xo‘jalik yurituvchi sub’yektlarning faoliyatini kuchaytirish, ularning xo‘jalik yuritish faoliyati natijalariga mas’uliyatini oshirish, mahsulot sifati va raqobatbardoshligini oshirish ko‘zda tutilgan.

O‘zbekiston Respublikasining “Korxonalar to‘g‘risida”gi qonunining “Korxonani boshqarish” bo‘limiga asosan korxona o‘z nizomiga muvofiq boshqariladi. Korxona boshqaruv tuzilmasi, shakli, uslubi va shtat jadvalini mustaqil belgilaydi. “Temir yo‘l transporti to‘g‘risida”gi qonunda transport markazlashgan holda boshqarilishi alohida belgilangan.

Temir yo‘lni boshqarish tamoyillari bu majburiy boshqarish qonuni, intozimning asosiy nizomi va me’yorlari.

O‘zbekiston Respublikasining “Korxonalar to‘g‘risida”gi qonuniga asosan korxona rahbari korxona faoliyati bilan bog‘liq masalalarni mustaqil hal qiladi, korxona nomidan ishonch qog‘ozisiz ish olib boradi, shartnomalar tuzadi, ishonch qog‘ozi beradi, bankda hisob raqami ochadi, mablag‘larni tasarruf etish huquqidan foydalanadi, ma’muriyatning ijroiya apparati shtatlarini tasdiqlaydi, korhonaning barcha xodimlari uchun majburiy buyruqlar chiqaradi va ko‘rsatmalar beradi.

Davlat va mehnat intizomiga rioya qilish temir yo‘l transporti uchun katta ahamiyatga ega, chunki yuk va yo‘lovchi tashish ishlarining bajarilishi, tashish va o‘tkazish imkoniyatlarini ta’minlash har bir ishchi o‘z majburiyatlarini aniq bajarishiga bog‘liq.

Kadrlarni to‘g‘ri tanlash va joylashtirish temir yo‘l transporti ishining asosidir. Rahbar yuqori malakali, kerakli mehnat ko‘nikmasiga, ma’naviy hislatlarga ega yahshi mutahassis, jamoa ishi istiqbolini belgilay oladigan bo‘lishi lozim.

O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 5 noyabr 2002 yildagi “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik kompaniyasining boshqarish tuzilmasini yanada takomillashtirish to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qaroriga asosan temir yo‘l transportining tarkibiy bo‘limlarini boshqarish MTU (Mintaqaviy temir yo‘l uzeli) orqali amalga oshiriladi va “O‘TY” DATK ning har bir bo‘limlaridagi holatiga javobgarlik ular zimmasiga yuklatiladi.

“O‘TY” DATK korxonalari va tarkibiy bo‘limlari xo‘jalik moliyaviy faoliyati to‘g‘risidagi Nizomi 01.05.2003 yilda tasdiqlangan.

28.08.2003 yilda N292-H “O‘TY” DATK “Ishchilar mehnatiga haq to‘lash sharoitlarini o‘zgartirish to‘g‘risida”gi Nizom tasdiqlangan. Boshqaruv tizimini takomillashtirish quyidagilarni nazarda tutadi:

– xo‘jalik faoliyatiga aralashishni kamaytirish maqsadida boshqaruvning yuqori bo‘g‘ini bilan tarkibiy bo‘linmalarining vakolatlarini chegaralash;

– tashish jarayoni qatnashchilari o‘rtasida boshqaruv va xo‘jalik aloqalari tizimiga bozor tamoyili va mexanizmlarini tadbiq etishga. Bu rahbarlarga talab bozorini doimo o‘rganishni tashkil etish, salohiyatli iste’molchilarga yangi xizmat turlarini ko‘rsatishda tashabbuskor bo‘lish va shu orqali moliyaviy resurslar manbalarini ko‘paytirishga sharoitlar yaratadi;

– transport jarayoni alohida operatsiyalarini bajarish bo‘yicha amaldagi qonun hujjatlari doirasida xo‘jalik yurituvchi sub’yektlarning mustaqilligini va javobgarligini oshirish. Bu ularning faoliyat natijalari uchun resurslarni samarali ishlatish, ko‘rsatilayotgan xizmat sifatini oshirish manfaatini kuchaytiradi. Xo‘jalik faoliyati mustaqilligini kengaytirish, rahbarlarga yordamchi ishlab chiqarish mahsulot turlarini va sotish hajmini oshirish uchun tashabbus ko‘rsatishga imkon beradi;

– temir yo‘l transporti majmuasini rekonstruktsiyalash, yangilash va zamonaviylashtirishga chet el kapitalini jalb etish uchun qulay sharoit yaratish. Bu orqali ishlab chiqarish salohiyatini o‘sishi ta’minlanadi, sotish hajmi va u bilan bog‘liq daromadni oshirishga yo‘l ochib beradi.

Yangi tuzilma bo‘yicha kompaniya tarkibiga MTU lar bilan bir qatorda, faoliyat tavsifi bo‘yicha farqlanadigan korxona va muassasalarning alohida funksional bo‘linmasidan tashkil topgan besh guruh kiradi:

– tashish jarayonini ta’minlovchi bo‘linmalar;
– tashishga xizmat ko‘rsatuvchi korxonalar;
– ta’mirlash ishlab chiqarish korxonalari;
– ta’mirlash - qurilish va ishlab chiqarish infratuzilmasi;
– ijtimoiy infratuzilmalar.

Tashish jarayonini ta’minlovchi bo‘linmalarga DATKning funksional boshqarma, markaz va ularning filiallari, umumyo‘l tuzilmaviy bo‘linmalari, jumladan (alohida balans chiqarilganlari) O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlariga asosan yuridik shaxs bo‘lmaganlar: Yo‘l xo‘jaligi boshqarmasi, Signallashtirish va aloqa boshqarmasi, Elektr ta’minot markazi, Lokomotivlarni ekspluatasiya qilish bo‘yicha boshqarma, yagona dispetcherlik markazi va boshqalar kiradi.[369]

DATKning yangi tuzilmasida yuk tashishga xizmat ko‘rsatuvchi korxonalarga “O‘ztemiryo‘lyo‘lovchi” OAJ, “Yo‘lreftrans” OAJ, “O‘ztemiryo‘lkonteyner” OAJ, “O‘ztemiryo‘l ekspeditsiya” UK va MTUlar kiradi (4-rasm).

O‘z mulkida, xo‘jalik yuritishda yoki operativ boshqaruvda alohida mol-mulkka ega bo‘lgan hamda o‘z majburiyatlari yuzasidan ushbu mol - mulk bilan javob beradigan, o‘z nomidan mulkiy yoki shaxsiy nomulkiy xuquqlarga ega bo‘la oladigan, majburiyatlarni bajara oladigan, sudda

[369]O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002 yil 3 avgustdagi “O`zbekiston temir yo`llari” davlat aktsiyadorlik komponiyasini boshqarishni tashkil etishni yanada takomillashtirish to`G`risida”gi 366 - sonli qarori.

da’vogar va javobgar bo‘la oladigan tashkilot yuridik shahs hisoblanadi (O‘zbekiston Respublikasi Fuqarolik Kodeksining 39- moddasi).

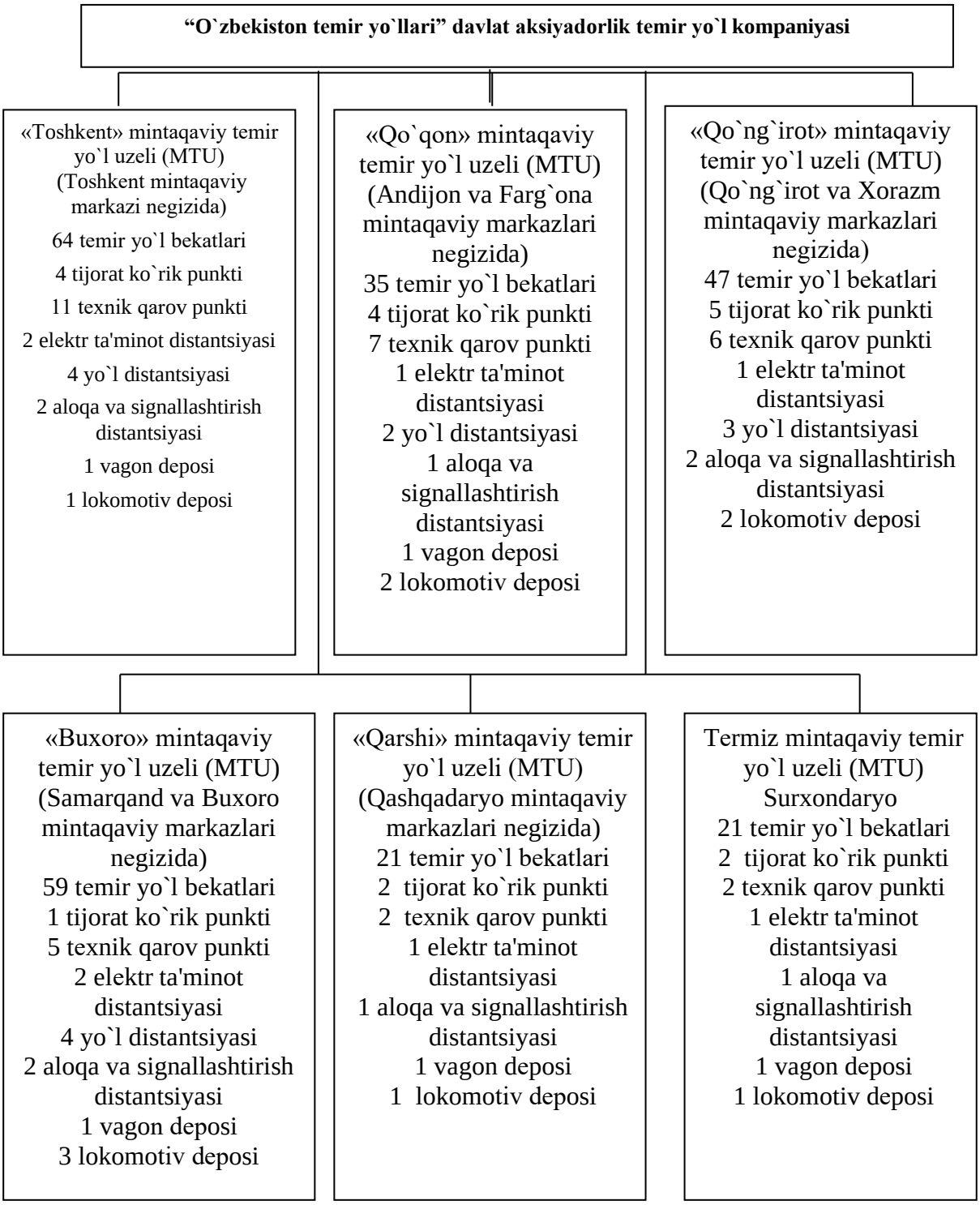
Demak, korxona – davlat tizimining elementidir, shu sababli u davlat siyosatidan va davlat boshqaruvidan butunlay holi bo‘lishi mumkin emas.

Iqtisodiyoti markazlashgan davlatlardagi bozor munosabatlarini liberallashtirishga qaratilgan islohatlar, ishlab chiqarish jarayonini chetlab o‘tsada, shu vaqtning o‘zida, kimning mulkiy javobgarligida bo‘lishidan qat’iy nazar, korxonada rejalashtirish tizimini va mehnatga moyillashtirishni tubdan o‘zgartiradi.

*Mintaqaviy temir yo‘l uzeli ishlab chiqarish faoliyatini rejalashtirishni tashkillashtirish va uning xususiyatlari MTUning moddiy tehnika bazasi, mablag‘lari va daromadlari.*Temir yo‘l tizimini tashkil etishni yanada takomillashtirish, uni boshqarishda funksional va hududiy yondashuvlarning yanada mustahkam o‘zaro bog‘liqligini ta’minlash, yuk tashishlarni boshqarish tizimini markazlashtirishdan chiqarish darajasini oshirish, shuningdek temir yo‘l transporti texnika vositalarini saqlash va ularga xizmat ko‘rsatish tizimini yaxshilash maqsadida O‘zbekistion Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2002 yil 5 noyabrdagi 378-sonli “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik kompaniyasining tugatilayotgan “O‘ztemiryo‘lyuktrans” yuk tashish boshqarmasi hamda uning mintaqaviy markazlari, shuningdek kompaniyaning tarkibiy bo‘linmalaridan yo‘l xo‘jaligi, elektr ta’minoti, signallashtirish va aloqa uchastkalari, shuningdek Toshkent, Qo‘qon, Buxoro, Qarshi funksional – foydalanish vagon depolari negizida mintaqaviy (Toshkent, Qo‘qon, Buxoro, Qo‘ng‘irot, Qarshi-Termiz) temir yo‘l uzellari tashkil etish to‘g‘risidagi taklif qabul qilindi.

Shu qaror asosida MTU kompaniya tarkibiga sho‘’ba korxona tariqasida kiradi va belgilangan chegaralarda iste’molchilariga temir yo‘l transporti xizmati ko‘rsatuvchi ishlab chiqarish xo‘jalik majmuasi bo‘lib hisoblanadi.

Uzelning faoliyati O‘zbekistion Respublikasi Konstitutsiyasi, O‘zbekistion Respublikasi Prezidentining farmonlari, Vazirlar Mahkamasining qaror va farmoyishlari, temir yo‘l transportida harakat xavfsizligini nazorat qilish bo‘yicha Davlat inspektsiyasi qarorlari, yuklarni tashish qoidalari, kompaniya boshqaruvi raisi buyruqlari, boshqa me’yoriy hujjatlar, shuningdek MTU Nizomi asosida amalga oshiriladi. Uzel Nizomi kompaniya raisi tomonidan tasdiqlanadi.



9.1-rasm. Mintaqaviy temir yo‘l uzellarining (MTU) tashkiliy tuzilmasi

MTUning asosiy vazifalariga quyidagilar kiradi:

– aholi va xo‘jalik sub’yektlarini temir yo‘l tashishlarga bo‘lgan ehtiyojini to‘la va o‘z vaqtida qondirish;

– tashish mintaqaviy bozori konyukturasini o‘rganish, ularning infratuzilmasini shakllantirish, shuningdek temir yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish chora - tadbirlarini amalga oshirish;

– temir yo‘l transportining xizmat ko‘rsatiladigan hudud doirasida barqaror va havfsiz ishlashini ta’minlash, foydalanuvchilarga keng ko‘lamda temir yo‘l xizmatlarini ko‘rsatish;

– joylardagi davlat xokimiyati va boshqaruv organlari bilan birgalikda temir yo‘l transporti bo‘linmalarining moddiy - texnika bazasini mustahkamlashga doir chora - tadbirlar majmuasini amalga oshirish;

– xizmat ko‘rsatiladigan hududdagi temir yo‘l tarmoqlarining barqaror ishlashini, hamda temir yo‘llarni o‘tkazish qobiliyatini oshirish chora - tadbirlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

– O‘zbekiston Respublikasi chegaralari orqali yuk va yo‘lovchilarni tashish borasida joylardagi bojxona va soliq organlari, chegara xizmati bilan aniq muvofiqlashtirilgan holda o‘zaro hamkorlikni ta’minlash.

Mintaqaviy temir yo‘l uzelining huquq va majburiyatlari:

– Uzel tarkibiga kiruvchi bo‘linma xodimlari “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATK xodimlari uchun belgilangan barcha huquq va imtiyozlardan foydalanadilar;

– “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATKsi Uzel majburiyatlari bo‘yicha mas’ul bo‘lmagandek “O‘zbekiston temir yo‘llari” DATKsi Uzel majburiyatlari bo‘yicha javobgar emas;

– “O‘zbekiston temir yo‘llari” tarkibiga kirmaydigan korxona va muassasalar uchun ko‘rsatilgan xizmatlar va bajarilgan ishlar bo‘yicha shartnomalar orqali erkin narxlar belgilash;

– Uzel vakolati chegarasida birgalikda ishlamoqchi bo‘lgan boshqa korxonalar va alohida shaxslar bilan o‘zaro faoliyatni amalga oshirish;

– Kompaniyaning ruxsati bo‘yicha, uning nomidan, ishchilar oyligini to‘lash uchun kreditlar olish va uni to‘lash.

Mintaqaviy temir yo‘l uzeli (MTU) temir yo‘l transportining asosiy ishlab chiqarish korxonasidir.

Uning faoliyati tashish jarayonini tashkillashtirish va uni uzliksiz bosh-qarishdan iborat. Shu vaqtning o‘zida, tarkibidagi yuridik va xo‘jalik mus-taqilligini saqlab qolgan bo‘limlarning xo‘jalik hisobidagi birlashmasidir.

Tarkibiy bo‘limlar faoliyatining yagona maqsadi - berilgan tashish hajmini ta’minlash va transport ishlab chiqarish samaradorligini oshirishga qaratilgan. Shu bilan birgalikda MTUning har bir tarkibiy bo‘limi o‘zining zimmasidagi tashish jarayoniga tegishli bo‘lgan aniq texnologik jarayonga javob beradi. Shu sababli MTU rejasi uning tarkibidagi ishlab chiqarish - xo‘jalik bo‘limlari rejasi yig‘indisidan tashkil topgan oddiy reja bo‘lishi mumkin emas.

MTU rejasi majmuaviy ko‘rsatkichlar yig‘indisidan iborat bo‘lib, butun MTU bo‘yicha ishlab chiqilgan tadbirlar, hisob - kitoblardan va tarkibidagi bo‘limlar rejalaridan iborat.

Rejani ishlab chiqishda MTU ko‘rsatkichlari tizimi, turli yo‘nalishlarda xo‘jalik faoliyatini olib boruvchi tarmoq tarkibiy bo‘limlari ko‘rsatkichi bilan uyg‘unlashgan va ishlab chiqarish samaradorligini oshirish tadbirlarini ishlab chiqish va ularni amalga oshirish tartibi va davrini nazarda tutishi lozim.

MTU tarkibidagi bo‘limlar faoliyati natijasini uyg‘unlashtirish maqsadida yagona texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlar belgilanadi, ya’ni bu ko‘satkichlar tarkibiy bo‘limlar uchun qanday ahamiyatli bo‘lsa, MTU uchun shunchalik zarurdir. Albatta transport ishlab chiqarishda bunday holat ma’lum qiyinchiliklarni tug‘diradi, bunga sabab transport mahsuloti son va sifat ko‘rsatkichlarining, ya’ni ishlab chiqarishning oxirgi natijasining turli o‘lchamdaligidadir.

Bunday ko‘rsatkichlarga quyidagilar kiradi:

– Olib kelingan (tushirilgan) yuk hajmi tonna va vagon hisobida (MTU va yuk bekatlari uchun);

– Lokomativlarning bajargan ishi, tonna - kilometr bruttoda (MTU va lokomotiv depolari uchun);

– Vagonlarning bajargan texnik ishi vagon-kilometrda;

– Jo‘natilgan vagonlar (MTU, vagon depolari va texnik bekatlar uchun va boshqalar).

“O‘zbekistion Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2004 yil 3 avgustdagi “O‘zbekiston temir yo‘llari” davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasini boshqarishni tashkil etishni yanada takomillashtirish to‘g‘risida”gi 366-son qarori bilan MTUlarning tashkiliy tuzilmasi va ularning boshqaruv apparati namunaviy tuzilmasi takomillashtirilgan.

MTUlarning xo‘jalik faoliyatini va iqtisodiy ko‘rsatkichlarini tashkil etishning asosiy xususiyatlaridan biri shundan iboratki, yuridik shaxs maqomi bilan DATK sho‘’ba korxonasi hisoblanib, MTU o‘zining tarkibiy bo‘linmalari – tashish jarayoniga xizmat ko‘rsatish bilan bevosita bog‘liq

ishlarni hamda yordamchi ko‘makdosh faoliyat xizmati realizatsiyasini bajaruvchi temir yo‘l stansiyalari, vagon va lokomotiv deposi, yo‘l uchastkalari, signallashtirish aloqa va boshqalar boshqarish organi hisoblanadi.

MTU faoliyatini bunday tashkiliy xususiyati tuzilmaviy bo‘linmalarning xo‘jalik faoliyatida mustaqillikni saqlash, ichki zahiralarni aniqlash va ishlatish bo‘yicha, tashish hajmini oshirish, sifatli transport xizmati ko‘rsatishda yordam berishga majburlaydi.

Tashish funksiyalarini bajarayotgan aksionerlik jamiyatlarini tashkil etishni hisobga olgan holda, o‘rnatilgan boshqaruv tuzilmasida DATK uchun yagona tashuvchi va temir yo‘l sohasida xalqaro munosabatlar sub’yekti maqomi saqlanib qolingan.

Yuqoridagi vazifalarni va ko‘rsatkichlarni bajarish uchun kompaniya quyidagi strategik rejalarni amalga oshirishi lozim:

– kuchli marketing potensialini yaratish. Bu kompaniyani kelajakda bozor munosabatlariga asoslanib faoliyat yuritishga va foydani oshirishga yordam beradi;

– harakatlanuvchi tarkibdan oqilona foydalanib, yoqilg‘i va materiallarni tejab, ishchilar sonini, harakatlanuvchi tarkibni tashish hajmiga moslash asosida ekspluatatsion xarajatlarni qisqartirish;

– kompaniya ishlab chiqarish ko‘rsatkichlarini ilg‘or texnik va texnolo-gik vositalarini qo‘llash, personal malakasini oshirish orqali yaxshilash.

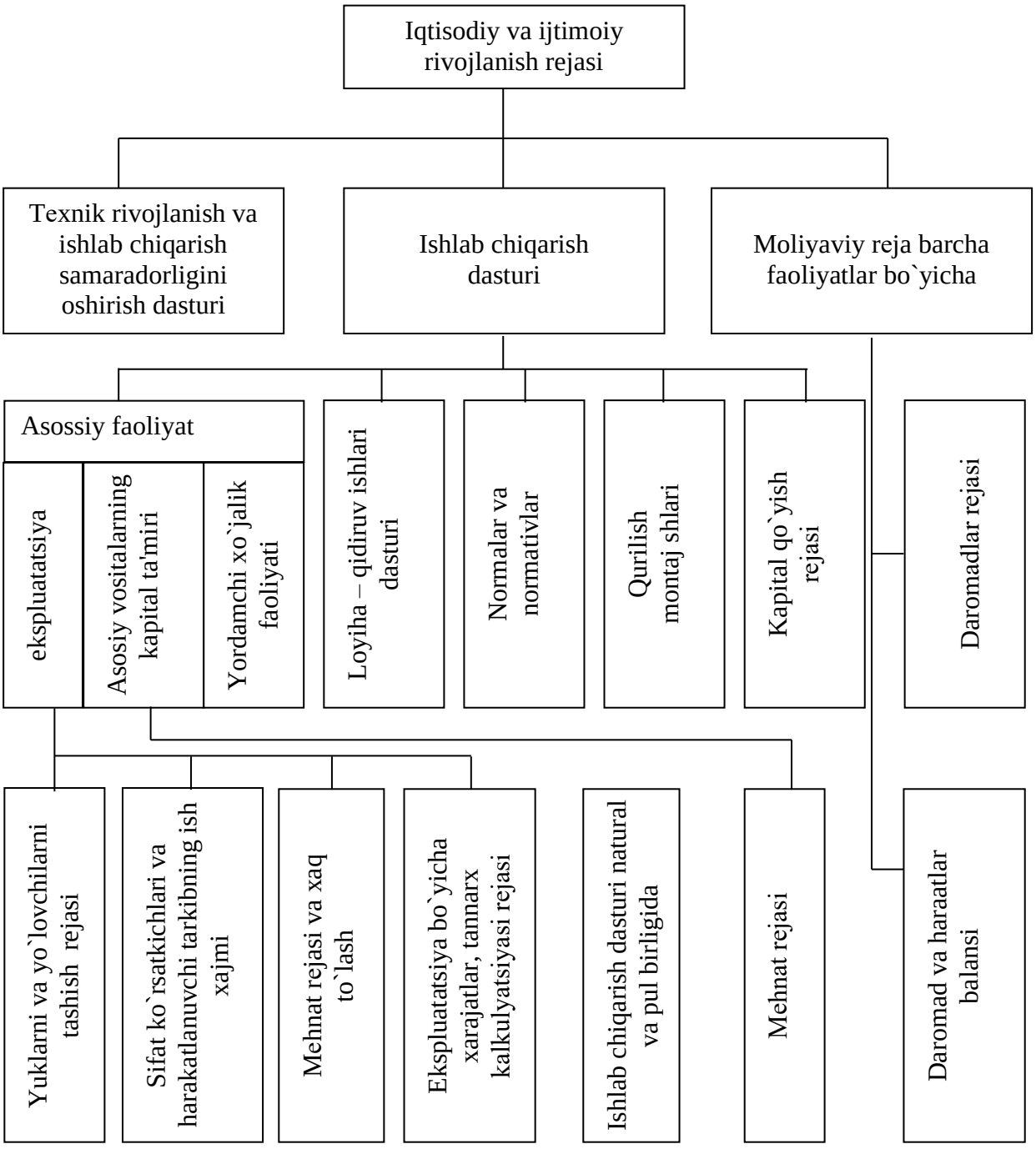
MTUning istiqboldagi rejasi ishlab chiqarish va moliyaviy faoliyat bo‘yicha tuziladi, yillik va chorak rejalari DATK ”O‘zbekiston temir yo‘llari”ning ijro organi tomonidan tasdiqlanadi.

Temir yo‘l MTUsi uchun ishlab chiqarish rejasining quyidagi tizimi optimal hisoblanadi. (9.2-rasm)

MTUning moddiy tehnika bazasi, mablag‘lari va daromadlari

Korxona faoliyatining iqtisodiy farovonligi, ishlab chiqarish uchun kerakli bo‘lgan ma’lum moddiy – texnik baza bo‘lgandagina amalga oshishi mumkin. MTU o‘zining moddiy – texnik bazasini asosiy vositalar, boshqa aktivlar va Uzel tarkibiga kiruvchi bo‘linmalar va liniya stansiyalarining aylanma mablag‘lari tashkil etadi. Uzelning Ustav jamg‘armasi Uzel tarkibiga kiruvchi bo‘linmalar mulki asosida shakllanadi. Uzelning mulkini asosiy va aylanma mablag‘lar hamda Uzel balansida qiymati ifoda etiladigan boshqa mulklar va pul mablag‘lari tashkil etadi. Korxona mulki ishlab chiqarishda foydalanadigan moddiy va nomoddiy elementlardan iborat. Korxona mol - mulkining egasi o‘ziga qarashli mol

- mulkka egalik qilish, undan foydalanish va uni tasarruf etish huquqiga ega.



9.2.-rasm. MTUning iqtisodiy - ijtimoiy rivojlanish rejasi.

Korxona mol - mulkining egasi o‘z mulkiga nisbatan qonunga zid bo‘lmagan har qanday harakatlarni qilishga haqli. Ular mol - mulkidan qonunda ta’qiqlab qo‘yilmagan har qanday ho‘jalik faoliyatini yoki o‘zga faoliyatni amalga oshirish uchun foydalanishi mumkin. Davlat korxona egasining mulkiy huquqlari himoya qilinishiga kafolat beradi. Korxonada mulkni tashkil etish va undan foydalanish shartlari quyidagicha:

•asosiy fondlar va aylanma mablag‘lar, shuningdek qiymati korxonaning mustaqil balansida aylanadigan boshqa boyliklar korxona mulkini tashkil etadi.

O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari va korxona nizomiga muvofiq mol - mulk huquqi yoki to‘la xo‘jalik yuritish huquqi asosida unga tegishli bo‘lishi mumkin.

Korxona mol - mulkini tashkil etuvchi manbaalarga quyidagilar kiradi:

– ***ta’sis etuvchilarning pul va moddiy badallari;***

– ***mahsulot, ishlar, xizmatlarni realizatsiya qilishdan, shuningdek xo‘jalik faoliyatining boshqa turlaridan olingan daromadlar;***

– ***qimmatli qog‘ozlardan (aksiyalar) olinadigan daromadlar;***

– ***bank va boshqa qarz beruvchilarning kreditlari;***

– ***kapital mablag‘va byudjetdan dotatsiyalar.***

Korxona xo‘jalik korxonalari yoki kredit beruvchilar oldidagi majburiyatlarini bajara olmasa, bu holda o‘ziga tegishli mulki bilan javob beradi. Moddiy elementlarga - yer uchastkalari, qurilma, bino, inshoot, mashina, dastgoh, xom - ashyo, yarim, tayyor mahsulot, pul vositalari kiradi. Nomoddiy elementlar bu – korxonaning hayot faoliyati jarayonida yaratiladi va ularga barcha sotilishi mumkin bo‘lgan korxonaning

obro‘-e’tibori, doimiy mijozlari, firma nomi va ishlatiladigan tovar belgisi, rahbarning bilimi, personalning malaka darajasi, nou-xau, avtorlik huquqi, shartnomalar va boshqalardir.

Korxona mulki, korxona iqtisodiyotini o‘rganishda xo‘jalikning iqtisodiy kursi bo‘lib, uni ishlatish natijasida muvaffaqiyatli faoliyat ta’minlanadi.

Tarkibiy bo‘linmalarning mulklari va mulk mablag‘lari hamma bo‘lin-malarining manfaati uchun ishlatiladi, belgilangan tartibda qurish, tiklash, xarid qilish, ko‘chmas va ko‘char mulkni ijaraga olish va berish mumkin.

Korxona Ustav jamg‘armasi turg‘un holdagi qiymat bo‘lib, uni aksiyadorlik jamiyatning iqtisodiy fundamenti tariqasida ko‘rish mumkin. Ustav jamg‘armasining qiymatini hisoblash biznes-reja loyixasiga kiritiladi va loyihaning foydali ekanligini oldindan izohlashda, texnik-iqtisodiy hisob-kitoblar orqali amalga oshiriladi.

Ustav jamg‘armasining qiymati mulkning, asosiy fondlarning qayta baholanishiga bog‘liq bo‘ladi.

Ustav jamg‘armasi aksiyadorlar umumiy yig‘ilishi qarori bilan, aksiya-dorlik jamiyati mulki hajmining o‘zgarishi sababli o‘zgarishi

mumkin. Us-tav jamg‘armasining oshishi aksiya qiymatining o‘zgarishiga bog‘liq bo‘la-di (aksiya bahosining ko‘tarilishi yoki qo‘shimcha aksiyalar chiqazish).

Ko‘chmas mulkni qayta baholash natijasida narhning oshishi – oshiqcha kapitalni tashkil qiladi.

Oshiqcha kapitaldan dividendlar to‘lanmaydi. Ular umumiy kapital yig‘indisini ko‘paytiradi.

Moddiy kapital asosiy va aylanma mablag‘larga bo‘linadi.

Asosiy kapitalga uzoq muddat ishlatiladigan vositalar kiradi - binolar, inshootlar, qurilmalar, mashinalar, dastgohlar va h.k.

Aylanma mablag‘lar har qanday ishlab chiqarish vositalarini – xom-ashyo, asosiy va yordamchi materiallar, maosh to‘lovlari va mehnat haqi to‘lovlariga sarflanadi.

Asosiy mablag‘lar – asosiy fondlar, tugallanmagan qurilish va uzoq muddatli investitsiyalar – kapital o‘sishi va zahirasiga yo‘naltirilgan pul mablag‘lari.

Zayom kapitali – bu korxona tomonidan tashqaridan ma’lum davrga olingan kafolatlangan moddiy yordam, garovga qo‘yilgan mablag‘lardir.

Bank tomonidan berilgan kreditlarga ma’lum miqdorda foiz to‘lanishi lozimligi korxonani undan samaraliroq foydalanishga undaydi.

Vazirlar Mahkamasi qarorlarida belgilangan MTUning asosiy vazifalaridan biri tashishlar mintaqaviy bozori kon’yunkturasini o‘rganish, ularning infratuzilmasini shakllantirish, shuningdek temir yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish chora-tadbirlarini amalga oshirishdir.

9.6. Avtoservis sub’ektlarida lean-logistik boshqaruv[370]

Lean-logistik boshqaruvning mohiyati va avtoservis samaradorligini baholash ko‘rsatkichlari

Transport korxonalarida ishlab chiqarishni boshqarish usullari (9.4-paragraf) avtoservis sub’ektlariga tatbiq etilganda muayyan xususiyatlarga ega bo‘ladi. Avtoservis korxonasida «mahsulot» xizmat natijasi bilan ifodalanadi, har bir avtomobilning texnik holati individual xarakterga ega, ehtiyot qismlar ta’minoti esa ko‘p hollarda tashqi yetkazib beruvchilarga bog‘liq. Shu sababli sanoat korxonalari uchun shakllangan an’anaviy ko‘rsatkichlar tizimi — ishlab chiqarish hajmi, tannarx, foyda, rentabellik, asosiy va aylanma mablag‘lar samaradorligi — avtoservis

[370] Ushbu paragrafni yozishda Shaymardonova Dildora Haydarjon qizi Samarqand iqtisodiyot va servis instituti mustaqil izlanuvchisi ishtirok etdi.

faoliyatini to‘liq aks ettira olmaydi: u xizmat sifati, mijoz qoniqishi, xizmat ko‘rsatish tezkorligi hamda ustalar malakasi kabi nomoddiy omillarni yetarlicha hisobga olmaydi. Ushbu cheklovlarni bartaraf etishning samarali yo‘li **Lean-logistik boshqaruv** hisoblanadi.

Lean-logistik boshqaruv — tejamkor ishlab chiqarish (Lean Production) tamoyillarini ta’minot zanjiri menejmenti (Supply Chain Management) va servis logistikasi bilan uyg‘unlashtirib, xizmat ko‘rsatish jarayonidagi barcha qiymat yaratmaydigan harakatlarni (isroflarni) aniqlash va bartaraf etish, moddiy, axborot va moliyaviy oqimlarni mijoz talabiga muvofiq sinxronlashtirish orqali xizmat siklini qisqartirish, xarajatlarni kamaytirish va mijoz uchun qiymatni oshirishga qaratilgan boshqaruv tizimidir. Uning asosida besh tamoyil yotadi: qiymatni mijoz nuqtai nazaridan belgilash; qiymat oqimini xaritalash; oqimning uzluksizligini ta’minlash; «tortuvchi» (Pull) tizim — faqat real talabga javoban ishlash; doimiy takomillashtirish (kaizen).

Avtoservis sub’ektlari samaradorligini oshirishda to‘rt metodologik yondashuv keng qo‘llaniladi: jarayonli, resurslarga asoslangan, raqamli transformatsiya va mijozga yo‘naltirilgan yondashuvlar. Har bir yondashuv o‘z ko‘rsatkichlar tizimiga ega [1; 6].

Jarayonli yondashuv xizmat ko‘rsatishni o‘zaro bog‘liq operatsiyalar tizimi sifatida ko‘rib, uni standartlashtirish va ortiqcha operatsiyalarni bartaraf etish orqali samaradorlikka erishishni nazarda tutadi. Uning asosiy ko‘rsatkichlari — xizmat ko‘rsatish sikli va jarayon samaradorligi:

$$CT = T_e - T_s, \qquad PE = \frac{T_v}{T_t} \cdot 100\%$$

bu yerda: *CT* — avtoservis xizmati ko‘rsatishga sarflangan umumiy vaqt; T_s, T_e — xizmat ko‘rsatish boshlangan va yakunlangan vaqt; *PE* — jarayon samaradorligi; T_v — qo‘shimcha qiymat yaratilgan ish vaqti; T_t — umumiy jarayonga sarflangan vaqt.

Resurslarga asoslangan yondashuv korxonaning moddiy-texnik bazasi, kadrlari va logistika tizimidan foydalanish samaradorligini baholaydi. Avtoservis uchun ushbu yondashuvning markaziy ko‘rsatkichi texnik shaylik koeffitsiyenti bo‘lib, u «avtomobil — texnik ta’minot tizimi» majmuasidagi barcha to‘xtab qolishlarni o‘z ichiga oladi:

$$\alpha_t = \frac{D_{\text{ish}}}{D_{\text{ish}} + D_{\text{tx}} + D_t + D_k}$$

bu yerda: D_{ish} — avtomobilning texnik soz holatda bo‘lgan kunlari; D_{tx} — rejali texnik xizmatga sarflangan kunlar; D_t — joriy va kapital ta’mirga sarflangan kunlar; D_k — ehtiyot qismlar taqchilligi, materiallar

va navbatlar sababli yuzaga kelgan tashkiliy to‘xtab qolishlar. Qishloq joylarda α_t ning pastligi asosan D_k — ehtiyot qismlar logistikasi va tashkiliy kamchiliklar bilan bog‘liq bo‘ladi. Ishlab chiqarish quvvatlaridan (boks va postlardan) foydalanish koeffitsiyenti $K_{\text{ish}} = T_{\text{haqiqiy}}/T_{\text{umumiy}}$ ning tavsiya etiladigan qiymati 0,8–0,9 ni tashkil etadi; uning past bo‘lishi bokslarning bo‘sh turib qolishi yoki tashkiliy ishlarning sustligidan dalolat beradi.

Raqamli transformatsiya yondashuvi raqamli tayyorgarlik indeksi ($IDR = N_{\text{raqamli}}/N_{\text{jami}}$ — raqamli diagnostika va onlayn tizim orqali xizmat ko‘rsatilgan avtomobillar ulushi) va raqamlashtirishning iqtisodiy samarasi orqali baholanadi:

$$E_{\text{raqamli}} = \Delta R + \left(C_b - C_j\right) - I_{\text{at}}$$

bu yerda: ΔR — raqamli diagnostika va sodiqlik tizimi hisobiga tushumning ortishi; $C_b - C_j$ — xato diagnostika, ortiqcha ish vaqti va qog‘ozbozlikning qisqarishi hisobiga operatsion xarajatlarning kamayishi; I_{at} — raqamli texnologiyalarga yo‘naltirilgan investitsiyalar. $E_{raqamli} > 0$ bo‘lsa, raqamlashtirish iqtisodiy jihatdan o‘zini oqlaydi.

Mijozga yo‘naltirilgan yondashuv SERVQUAL modeliga tayanib, iste’molchilarning qoniqish indeksi ($CSI = \sum S_i/n$, bu yerda S_i — avtomobil egalarining bahosi, n — respondentlar soni) va sotuvdan keyingi servis samaradorligi ($A_{\text{se}} = R_r/R_t \cdot 100\%$, bu yerda R_r — takroriy tashrif buyurgan, R_t — jami mijozlar soni) orqali baholanadi.

Qishloq sharoitida resurslar cheklanganligi, mijozlar bilan ijtimoiy munosabatlarning (xususan, «og‘zaki reklama» samarasining) kuchliligi sababli mijozga yo‘naltirilgan yondashuvni jarayonli, resursga asoslangan va qisman raqamli yondashuvlar bilan uyg‘unlashtirish eng samarali yechim hisoblanadi. Buning uchun quyidagi integral ko‘rsatkichdan foydalanish tavsiya etiladi [1]:

$$E = \alpha \cdot CSI + \beta \cdot RE + \gamma \cdot PE$$

bu yerda: *CSI* — mijoz qoniqishi; *RE* — resurslar samaradorligi; *PE* — jarayon samaradorligi; α, β, γ — ekspert usulida aniqlanadigan ahamiyatlilik koeffitsiyentlari ($\alpha + \beta + \gamma = 1$).

Avtoservis jarayonidagi isroflar va ularni bartaraf etish

Lean konsepsiyasida **isrof** (yap. *muda*) deganda mijoz uchun qiymat yaratmaydigan, lekin resurs sarflaydigan har qanday faoliyat tushuniladi. Avtoservisda isroflar ortiqcha harakatlar, kutish, ortiqcha zaxiralar, mijoz buyurtmasisiz ko‘rsatilgan xizmatlar, qayta ishlash va noto‘g‘ri rejalashtirish ko‘rinishida namoyon bo‘ladi. Samarqand viloyati qishloq

joylaridagi avtoservis sub’ektlarida o‘tkazilgan tadqiqot natijalariga ko‘ra, Chevrolet Cobalt, Damas va Nexia egalarining aksariyati so‘ralmagan ortiqcha xizmatlar va ombordagi ortiqcha zaxiralarni asosiy muammo sifatida ko‘rsatgan. Isroflarni kamaytirish orqali xizmat muddatini qisqartirish va narxni pasaytirish mijozlarning «qiymatga nisbatan qoniqishi»ni oshirishi aniqlangan [4; 5]. Avtoservisdagi isrof turlari va ularni bartaraf etish vositalari 9.6-jadvalda umumlashtirilgan.

9.5-jadval

Qishloq joylardagi avtoservis sub’ektlarida isrof turlari va ularni bartaraf etishning Lean vositalari

Isrof turi	Avtoservisdagi namoyon bo‘lishi (qishloq joylar misolida)	Bartaraf etish vositasi
Ortiqcha ishlab chiqarish (overproduction)	Moy almashtirishga kelgan mijozga majburiy «to‘liq texnik xizmat» paketi, ehtiyot qismlarni mijoz roziligisiz oldindan almashtirish	Tortuvchi (Pull) tizim, mijoz tasdiqlagan ish buyurtmasi
Ortiqcha zaxira (inventory)	Cobalt uchun ilashish muftasi to‘plamlarini oldindan ko‘p xarid qilish, Damas uchun turli o‘lchamdagi shinalar, qishki shina va antifriz qoldiqlari	VED tahlili, kooperativ ombor, «o‘z vaqtida» (JIT) yetkazib berish
Kutish (waiting)	Ehtiyot qismlarni kutish, navbat, diagnostika natijasini kutish — xizmat vaqtidagi eng katta yo‘qotish	VED zaxira xablari, onlayn navbat, real vaqtda kuzatish
Tashish (transportation)	Ustaning filtr, svecha, tasmani olish uchun shahardagi do‘konga alohida-alohida uch marta qatnashi	3PL-provayder, markazlashgan yetkazib berish
Ortiqcha harakat (motion)	Turli markadagi moyni turli do‘konlardan izlash, zarur asbobni topa olmaslik	5S tizimi, standart asbob to‘plamlari
Nuqsonlar va qayta ta’mir (defects)	An’anaviy usulda noto‘g‘ri diagnostika, qayta murojaat	Raqamli diagnostika, «birinchi martadan to‘g‘ri bajarish» tamoyili
Ortiqcha ishlov (over-processing)	Qog‘ozbozlik, takrorlanuvchi operatsiyalar, tartibsiz ish rejimi	Standart operatsion kartalar, CRM tizimi
Foydalanilmagan salohiyat	Ustalar malakasi va g‘oyalaridan to‘liq foydalanmaslik	Malaka oshirish, KPI va rag‘batlantirish tizimi

Manba: [4; 5; 6] va Lean Production konsepsiyasi asosida tuzilgan.

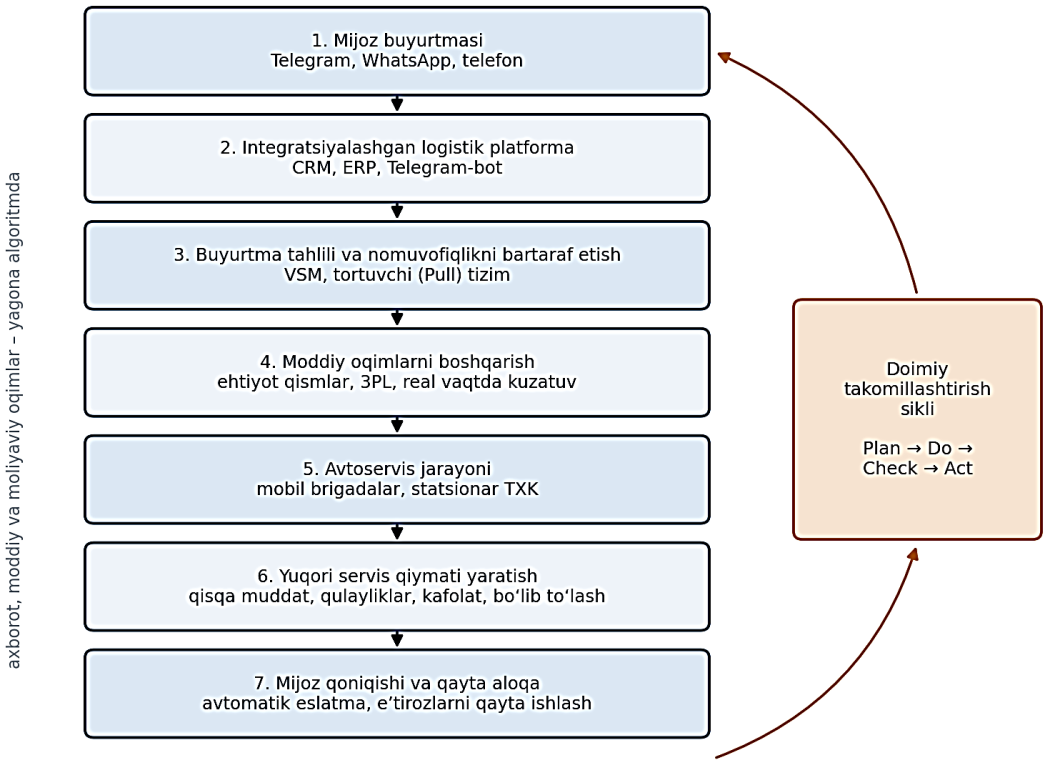
Masalan, tadqiq qilingan avtoservis korxonalaridan birida Cobalt dvigatelini ta’mirlash jarayonida ustalar zarur ehtiyot qismlarni olish uchun shahardagi do‘konga uch marta alohida borishga, Nexia avtomobiliga moy almashtirishda kerakli markadagi moyni turli do‘konlardan izlashga, Damas salon qoplamasini almashtirishda esa zaruriy asbobni qidirishga majbur bo‘lgan; natijada jami 281 daqiqa qiymat yaratmaydigan vaqt sarflangan. Qishloq xo‘jaligi mavsumida Cobalt va Nexia egalari (asosan taksi haydovchilari va oilaviy foydalanuvchilar) buyurtmalarining 70–80% moy almashtirish va tormoz tizimi ta’miriga to‘g‘ri kelishi esa ehtiyot qismlar zaxirasini aynan real talab tarkibiga moslashtirish zarurligini ko‘rsatadi.

Avtoservis xizmatlari ko‘rsatishning integratsiyalashgan logistik tizim modeli

Avtoservis sub’ektlarida buyurtmalar nomuvofiqligi, xizmat ko‘rsatish jarayonlarining uzoq davom etishi va moddiy resurslar harakatining samarasiz tashkil etilishi tizimli xarakterga ega muammolar hisoblanadi. Ularni hal etish uchun D.H.Shaymardonova tomonidan **integratsiyalashgan logistik tizim modeli** taklif etilgan [2; 3]. Ushbu model buyurtmani qabul qilishdan boshlab diagnostika, ehtiyot qismlar ta’minoti, ta’mirlash va avtomobilni mijozga topshirishgacha bo‘lgan barcha bosqichlarni qamrab olgan holda moddiy, axborot va moliyaviy oqimlarni yagona algoritm doirasida muvofiqlashtiruvchi kompleks boshqaruv tizimidir (9.3-rasm). Model avtotransport egalari, ehtiyot qismlar ishlab chiqaruvchilari va yetkazib beruvchilari, avtodilerlar va avtoservis sub’ektlari o‘rtasida o‘zaro manfaatli hamkorlikni ta’minlashga yo‘naltirilgan.

Modelning asosiy bloklari va ularning qishloq sharoitidagi amaliy mazmuni quyidagicha:

1. **Buyurtmalar nomuvofiqligini kamaytirish.** Avtoservis sub’ekti tortuvchi (Pull) logistik tizim va qiymat oqimi xaritasi (Value Stream Mapping, VSM) orqali faqat real talabga muvofiq buyurtmalarni qabul qiladi, mijoz so‘ramagan xizmatlar va ortiqcha zaxiralarni bartaraf etadi. Tizim buyurtmalarni real vaqtda tahlil qilib, ehtiyot qismlarning ortiqcha zaxirasi shakllanishining oldini oladi.



9.3-rasm. Avtoservis samaradorligini oshirishning integratsiyalashgan logistik tizim modeli

Manba: [2; 3].

2. **Xizmat ko‘rsatish muddatini qisqartirish.** Lean tamoyillari va mobil avtoservisni qo‘llash natijasida buyurtma qabul qilingandan keyin 2–4 soat ichida mobil brigada jo‘natiladi va xizmat muddati an’anaviy 2–3 kundan 6–8 soatgacha qisqaradi. Bu qishloq aholisining vaqt va transport xarajatlarini kamaytiradi.

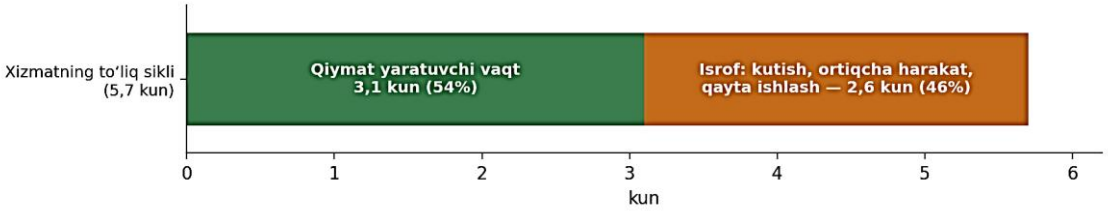
3. **Moddiy oqimlarni samarali boshqarish.** Uchinchi tomon logistika provayderi (3PL) yordamida shahardagi markazlashgan kooperativ ombor yoki ehtiyot qismlar do‘koni orqali zarur qismlar aynan kerakli vaqtda yetkazib beriladi; avtoservis kooperativlarida umumiy ombor tashkil etilib, saqlash va transport xarajatlari kamaytiriladi.

4. **Avtoservis jarayonini takomillashtirish.** Servis jarayonlari DMAIC sikli asosida qayta ko‘rib chiqiladi: *Define* — takomillashtirilishi lozim bo‘lgan jarayonlarni aniqlash; *Measure* — avtoservis holatini o‘lchash va baholash; *Analyze* — «zaif nuqta»larni tahlil qilish; *Improve* — samarasiz jarayonlardan voz kechish va yangi usullarni tanlash; *Control* — erishilgan natijalarni nazorat qilish.

5. **Yuqori servis qiymati yaratish.** To‘lovni bo‘lib yoki kechiktirib to‘lash, avtomatik eslatmalar yuborish, kafolat muddatini belgilash va

mijoz ehtiyojiga asoslangan xizmat paketlarini shakllantirish orqali mijozning qiymatdan qoniqishi oshiriladi.

Qiymat oqimini xaritalash natijalari avtoservisning «zaif nuqta»si aynan ta’mirlash jarayonining tashkil etilishi ekanligini ko‘rsatdi: kuzatuvlar davomida tugallangan avtoservis xizmati uchun jami 5,7 kun sarflangani, holbuki qiymat yaratish uchun zarur vaqt atigi 3,1 kunni tashkil etgani aniqlangan (9.6.2-rasm). Bu jarayon samaradorligi $PE = 3{,}1/5{,}7 \cdot 100\% \approx 54\%$ ekanligini, ya’ni sarflangan vaqtning qariyb yarmi isrof ekanligini anglatadi. Vaqt resurslari sarfidagi nomutanosiblik ish vaqti rejimiga rioya qilinmasligi, ehtiyot qismlar va ta’mirlash-diagnostika uskunalaridan oqilona foydalanilmasligi, operatsiyalarning takrorlanishi va xizmat ko‘rsatish jarayonlarida izchillikning zaifligi bilan bog‘liq.



9.4-rasm. Qishloq joylardagi avtoservis sub’ektlarida xizmatning to‘liq sikli tarkibi

Manba: [2; 3] ma’lumotlari asosida tuzilgan.

«Qishloq paketi» va statsionar logistik holatning integratsiyalashgan modeli

Integratsiyalashgan logistik tizimning qishloq sharoitiga moslashtirilgan amaliy shakli **«Qishloq paketi»** hisoblanadi. U qishloq aholisi va avtoservis sub’ektlarining real ekspluatatsion ehtiyojlariga (Cobalt, Nexia, Damas avtomobillarining mavsumiy yuklamasi) moslashtirilgan, Lean tamoyillari, logistik optimallashtirish va raqamli vositalar uyg‘unligiga asoslangan kompleks xizmatlar majmuidir. Paket bir tashrif doirasida uchta jarayonni — moy almashtirish, diagnostika va to‘lov yechimini (bo‘lib to‘lash) birlashtiradi. Natijada har bir xizmat uchun alohida qatnov bilan bog‘liq transport xarajatlari va navbatlar bartaraf etiladi, xizmat «birinchi martadan to‘g‘ri bajarish» tamoyiliga moslashadi. Ushbu modellar uchun ehtiyot qismlar va yoqilg‘i-moylash materiallarining standartlashtirilishi ombor xarajatlarini kamaytiradi, qishloq yo‘llarining changliligi va notekisligi sharoitida moy almashtirish bilan birga beriladigan imtiyozli diagnostika esa nosozliklarni erta aniqlab, mijozning kelgusidagi yirik xarajatlarining oldini oladi.

Mijozning xizmatdan qoniqish darajasi an’anaviy SERVQUAL modelini logistik cheklovlar va moliyaviy moslashuvchanlik koeffitsiyentlari bilan to‘ldiruvchi integral indeks orqali ifodalanadi [2; 3]:

$$S_{\text{total}} = \sum_{i=1}^{n} \omega_i \cdot \frac{V_{\text{act}}\,(1+\varphi)}{T_{\text{proc}} + \frac{L_{\text{dist}}}{V_{\text{o‘rt}}} + W_{\text{parts}}}$$

bu yerda: ω_i — xizmat sifati ko‘rsatkichlarining vazn koeffitsiyenti; V_{act} — avtoservis xizmatining real texnik qiymati; φ — to‘lov tizimining moliyaviy moslashuvchanlik koeffitsiyenti; T_{proc} — avtoservis boksidagi texnologik jarayonlarga sarflanadigan vaqt; $L_{dist}/V_{o‘rt}$ — masofa va o‘rtacha harakat tezligidan kelib chiqadigan logistik yo‘qotishlar; W_{parts} — ehtiyot qismlarni kutish vaqti (Lean tamoyiliga ko‘ra $W_{parts} \to 0$).

Formuladan ko‘rinib turibdiki, mijoz qoniqishi xizmatning real qiymati va to‘lov qulayligiga to‘g‘ri, vaqt va masofa yo‘qotishlariga esa teskari proporsionaldir. «Qishloq paketi» samarasi an’anaviy (S_{oddiy}) va yangi (S_{yangi}) holatlarni taqqoslash orqali baholanadi:

$$\Delta S = \frac{S_{\text{yangi}} - S_{\text{oddiy}}}{S_{\text{oddiy}}} \approx 0{,}5\ (50\%)$$

Har bir omilning ta’sir kuchi elastiklik koeffitsiyenti orqali aniqlanadi:

$$\varepsilon_x = \frac{\partial S}{\partial x} \cdot \frac{x}{S}, \qquad x \in \{W_{\text{parts}},\ \varphi,\ T_{\text{proc}},\ L_{\text{dist}}\}$$

Cobalt va Damas avtomobillari misolida omillarning 50% gacha bo‘lgan o‘zgarish diapazonidagi sezgirlik tahlili natijalari 9.6-jadval va 9.5-rasmda keltirilgan.

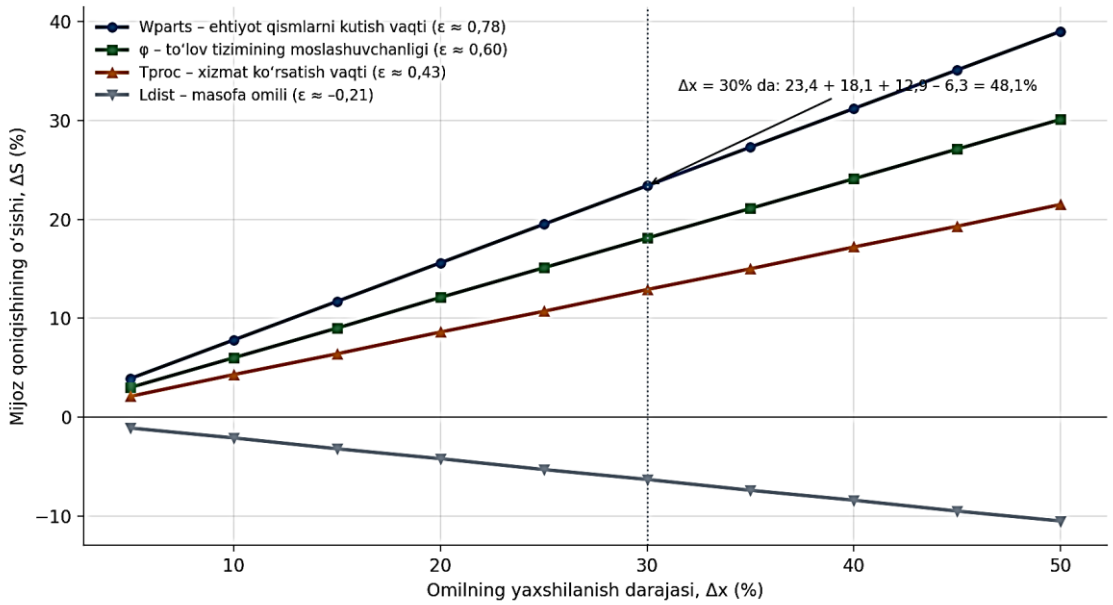
9.6-jadval

«Qishloq paketi» misolida Cobalt va Damas avtomobillari uchun omillarning mijoz qoniqishiga ta’sir kuchi, %

Omilning o‘zgarishi (Δx)	W_{parts} (kutish vaqti)	φ (to‘lovning moslashuvchanligi)	T_{proc} (xizmat ko‘rsatish vaqti)	L_{dist} (masofa)
5%	3,9	3,0	2,1	–1,1
10%	7,8	6,0	4,3	–2,1
15%	11,7	9,0	6,4	–3,2
20%	15,6	12,1	8,6	–4,2

25%	19,5	15,1	10,7	–5,3
30%	23,4	18,1	12,9	–6,3
35%	27,3	21,1	15,0	–7,4
40%	31,2	24,1	17,2	–8,4
45%	35,1	27,1	19,3	–9,5
50%	39,0	30,1	21,5	–10,5

Manba: [2; 3].



9.5-rasm. «Qishloq paketi» modelida omillar o‘zgarishining mijoz qoniqishiga ta’siri (sezgirlik tahlili)

Manba: [2; 3] ma’lumotlari asosida tuzilgan.

Sezgirlik tahlili quyidagi xulosalarni beradi. *Birinchidan*, ehtiyot qismlarni kutish vaqti (W_{parts}) eng yuqori ta’sir kuchiga ega (ε = 0,78): kutish vaqtining har 1% ga qisqarishi mijoz qoniqishini 0,78% ga oshiradi. Qishloq joylarda avtomobil daromad manbai bo‘lganligi sababli kutish vaqtining qisqarishi ikki yoqlama samara beradi — transport vositasining majburiy to‘xtab turishi va mijozning muqobil xarajatlari kamayadi hamda avtoservisga ishonch ortadi. Xususan, avtoservis davomiyligini 30% ga, ya’ni 3,1 sutkadan taxminan 2,1 sutkagacha qisqartirish mijoz qoniqishini faqat shu omil hisobiga quyidagicha oshiradi:

$$\frac{\Delta S}{S} = \varepsilon_W \cdot \frac{\Delta W_{\text{parts}}}{W_{\text{parts}}} = 0{,}78 \cdot 30\% \approx 23{,}4\%$$

Ikkinchidan, to‘lov tizimining moliyaviy moslashuvchanligi (φ) barqaror ta’sirga ega bo‘lib, 50% lik maqsadli o‘sishda 30,1% hissaga

to‘g‘ri keladi — bu qishloq aholisi uchun moliyaviy xatarlarni boshqarish xizmat sifati kabi muhim ekanligini ko‘rsatadi. *Uchinchidan*, masofa omilining (L_{dist}) ta’siri nisbatan sust va salbiy yo‘nalishga ega. *To‘rtinchidan*, omillarning hech biri alohida olinganda 50% lik o‘sishni ta’minlamaydi, biroq ularning bir vaqtda 30% ga yaxshilanishi sinergetik samara beradi: 23,4% + 18,1% + 12,9% – 6,3% = 48,1%, bu esa strategik maqsadga (50%) deyarli teng.

Demak, integratsiyalashgan logistik model doirasida $W_{parts} \rightarrow min$ va $\varphi \rightarrow max$ shartlarining bir vaqtda bajarilishi tizimdagi noaniqlikni (entropiyani) pasaytirib, mijozlar qoniqishining 1,5 barobar ortishini ta’minlovchi **statsionar logistik holat**ni yuzaga keltiradi. Ushbu natijalardan kelib chiqib, qishloq avtoservis sub’ektlari uchun quyidagi amaliy tavsiyalar ishlab chiqilgan:

- Damas va Cobalt avtomobillari uchun hududiy **VED zaxira xablari**ni tashkil etish va ularni raqamli logistika platformalari bilan integratsiyalash. VED tahlilida ehtiyot qismlar hayotiy muhim (Vital), zarur (Essential) va maqbul (Desirable) guruhlarga ajratiladi va birinchi guruh qismlarining doimiy mavjudligi kafolatlanadi;
- mobil avtoservis, sayyor diagnostika va onlayn buyurtma tizimlari orqali masofa omilining salbiy ta’sirini kamaytirish;
- bo‘lib-bo‘lib to‘lash, raqamli to‘lov, mikromoliyalash va «Pay-per-service» kabi moliyaviy instrumentlarni joriy etish;
- resurslarni **«78/22» tamoyili** asosida taqsimlash: kutish vaqtini nolga yaqinlashtirish maqsadida investitsiyalarning 78% ini ehtiyot qismlar logistikasiga, 22% ini servis jarayonlarini optimallashtirishga yo‘naltirish; bunda to‘lov tizimining moslashuvchanligi doimiy barqarorlashtiruvchi omil sifatida saqlanadi.

«Qiymatga nisbatan qoniqish» va «qiymat yaratish» zanjiri

Lean konsepsiyasining bosh g‘oyasi qiymatni mijoz nuqtai nazaridan belgilashdir. Avtoservis xizmatlarida mijozning harid tanlovi **«qiymatga nisbatan qoniqish»** — olingan xizmatning sifati, tezligi va qulayligini to‘langan narx bilan taqqoslash natijasida shakllanadi. Rag‘batlantiruvchi qo‘shimcha xizmatlar va qulayliklar (vaqtinchalik avtomobil taklifi, doimiy mijozlar uchun imtiyozlar, ehtiyot qismlarga kafolat, onlayn yozilish, dam olish kunlari ishlash, joyiga chiqib ta’mirlash) esa **«qiymat yaratish»** zanjirini shakllantiradi. «Tejamkor ishlab chiqarish» tamoyillariga asoslangan holda mijozlar buyurtmasi va moddiy oqimlarni boshqarish ushbu ikki jarayonni bog‘laydi: isroflarni

bartaraf etish xizmat narxi va muddatini kamaytirib, qiymatga nisbatan qoniqishni oshiradi, bo‘shagan resurslar esa qo‘shimcha qiymat yaratuvchi xizmatlarga yo‘naltiriladi [4; 5].

Qiymatga nisbatan qoniqishni baholash uchun ekspert usulida vazn koeffitsiyentlari aniqlangan beshta ko‘rsatkichlar guruhi taklif etilgan (9.6.3-jadval). Har bir ko‘rsatkich 1,0 ga teng bo‘lgan me’yoriy standart qiymatga taqqoslanadi, so‘ngra guruhlar integral ko‘rsatkichga umumlashtiriladi:

$$\Sigma = \sqrt[5]{K_{\text{iqt}} \cdot K_{\text{inf}} \cdot K_{\text{kadr}} \cdot K_m \cdot K_{\text{tex}}}$$

bu yerda: K_{iqt} — moliyaviy-iqtisodiy; K_{inf} — infratuzilmaviy; K_{kadr} — xodimlar malakasi; K_m — mijozga yo‘naltirilganlik; K_{tex} — texnik-texnologik holat ko‘rsatkichlari guruhlarining integral bahosi.

9.7-jadval

Avtoservis xizmatlariga harid tanlovini shakllantiruvchi «qiymatga nisbatan qoniqish» ko‘rsatkichlari tizimi

Ko‘rsatkichlar guruhi	Mezonlar
Moliyaviy-iqtisodiy	avtoservis korxonalarining rentabellik darajasi; xizmat uchun o‘rtacha to‘lov miqdori; avtoservisdan tushadigan soliqlarning hududiy byudjetdagi ulushi
Infratuzilmaviy	har 100 avtomobilga to‘g‘ri keladigan avtoservis korxonalari soni; eng yaqin avtoservisgacha masofa; zamonaviy diagnostika jihozlari bilan ta’minlangan korxonalar ulushi; o‘rtacha kutish vaqti; texnik nosozlik tufayli sodir bo‘lgan YTHlar soni
Xodimlarning kasbiy malakasi	mutaxassislik bo‘yicha ta’lim olgan xodimlar ulushi; malaka oshirgan mutaxassislar ulushi; avtoservis bilan band bo‘lganlarning o‘rtacha yillik soni
Mijozga yo‘naltirilganlik	takroriy tashrif buyurgan mijozlar soni; takroriy servis ko‘rsatilgan mijozlar soni; mijoz so‘roviga javob berish vaqti
Texnik-texnologik holat	zamonaviy diagnostika uskunalari soni; raqamli texnologiyalardan foydalanadigan korxonalar ulushi; ta’mirlash-diagnostika uskunalarining eskirish darajasi; joriy etilgan innovatsion texnologiyalar soni

Manba: [4; 5].

Samarqand viloyati qishloq joylaridagi avtoservis korxonalarida o‘tkazilgan baholash mijozlar qoniqishining uchta intervalini aniqlagan:

quyi (1,75 gacha), o‘rtacha (1,80–1,99) va yuqori (2,0 va undan yuqori). Eng yuqori qoniqish (2,04) kuzatilgan korxonalarda asosiy drayverlar xodimlarning kasbiy malakasi va mijozga yo‘naltirilganlik bo‘lgan; quyi intervaldagi (1,76) korxonalarning zaif nuqtasi esa diagnostika uskunalarining eskirganligi, raqamli texnologiyalarning yo‘qligi va innovatsiyalarning past darajada joriy etilganligi bilan bog‘liq. Bu natija qishloq hududlarida xizmat sifati bir xil emasligini va resurslarni har bir korxonaning «zaif» guruhiga yo‘naltirish zarurligini ko‘rsatadi.

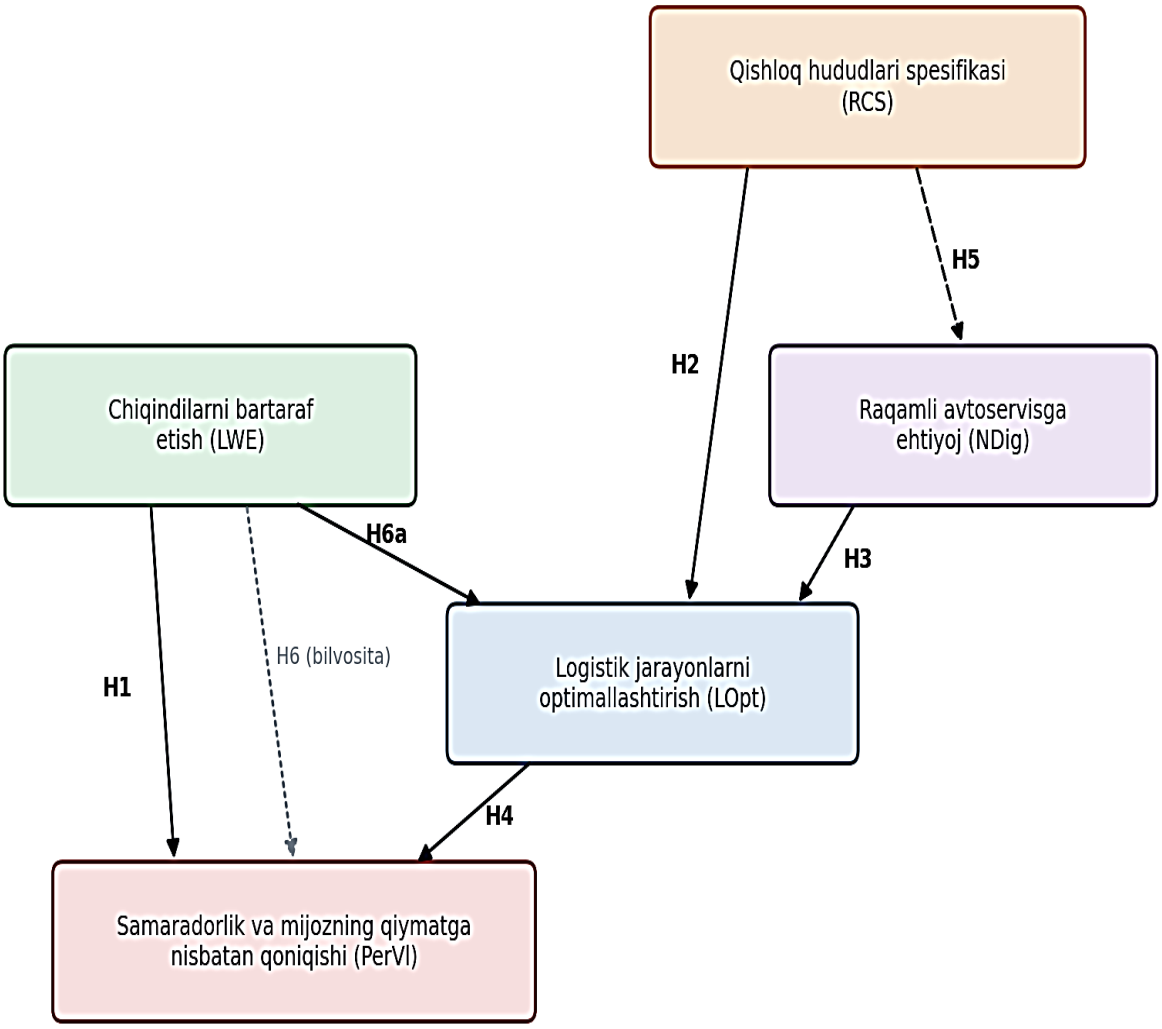
Avtoservis samaradorligi omillarining SEM-modeli

Ko‘p o‘lchovli va o‘zaro bog‘liq, bevosita o‘lchab bo‘lmaydigan (latent) omillar ta’sirini o‘rganishda **strukturaviy tenglamalar modellashtirish** (Structural Equation Modeling, SEM) usuli qo‘llaniladi. SEM bir modelda omillarning natijaviy ko‘rsatkichga bevosita va bilvosita ta’sirini baholash imkonini beradi. Qishloq joylardagi avtoservis sub’ektlari uchun D.H.Shaymardonova tomonidan umumiy samaradorlik va mijozning qiymatga nisbatan qoniqishini ta’minlash omillarining SEM-modeli ishlab chiqilgan bo‘lib, u beshta latent o‘zgaruvchidan iborat (9.6.4-jadval, 9.6.4-rasm) [4; 5].

9.8-jadval

SEM-modelining latent o‘zgaruvchilari, gipotezalari va tekshirish natijalari

Latent o‘zgaruvchi	Indikatorlar soni	Gipoteza	Natija
Chiqindilarni (isroflarni) bartaraf etish (LWE)	4	H1: LWE → PerVl (ijobiy)	Qisman qo‘llab-quvvatlangan
Qishloq hududlari spesifikasi (RCS)	4	H2: RCS → LOpt; H5: RCS → NDig	To‘liq tasdiqlanmagan (zaif bog‘liqlik)
Raqamli avtoservisga ehtiyoj (NDig)	4	H3: NDig → LOpt	Zaif qo‘llab-quvvatlangan
Logistik jarayonlarni optimallashtirish (LOpt)	4	H4: LOpt → PerVl	Qisman qabul qilingan
Samaradorlik va mijozning qiymatga nisbatan qoniqishi (PerVl) — natijaviy o‘zgaruvchi	4	H6: LWE ↔ LOpt birgalikda samaradorlikning asosiy omili	Qisman qo‘llab-quvvatlangan



9.6-rasm. Avtoservis sub'ektlarining umumiy samaradorligi va mijozning qiymatga nisbatan qoniqishini ta'minlash omillarining strukturaviy modeli

Manba: [4; 5].

Model natijalarining mazmuni quyidagicha. Isroflarni bartaraf etish va logistik jarayonlarni optimallashtirish o'rtasida kuchli funksional bog'liqlik aniqlangan: logistik jarayonlar optimallashgan sari ortiqcha resurs sarfi va isroflar hajmi qisqaradi, isroflarni samarali boshqarish esa logistika xarajatlarini pasaytiradi. Bu Lean va ta'minot zanjiri menejmenti integratsiyasining sinergetik samarasini tasdiqlaydi. Qishloq hududlarining geografik va infratuzilmaviy xususiyatlari — masofalarning uzoqligi, ehtiyot qismlar ta'minotidagi kechikishlar, yo'l infratuzilmasining mavsumiy omillari — logistik jarayonlarni qayta tashkil etish va raqamli vositalarga (Telegram-bot orqali navbatga yozilish, ta'mirni real vaqtda kuzatish, SMS-eslatmalar) bo'lgan ehtiyojni kuchaytiradi. Biroq raqamlashtirishning samaradorlikka ta'siri tizimning

ichki tashkil etilishi, inson resurslari va xizmat sifatiga bog‘liq bo‘lib, raqamli vositalarning o‘zi samaradorlikni avtomatik tarzda oshirmaydi.

SEM-modelning sifati muvofiqlik indekslari orqali baholanadi. Ularning qabul qilingan chegaraviy qiymatlari va ko‘rib chiqilayotgan model uchun olingan natijalar 9.9-jadvalda keltirilgan.

9.9-jadval

SEM-modelining muvofiqlik indekslari

Indeks	Maqsadi	Qabul qilinadigan daraja	Model natijasi
CFI (qiyosiy muvofiqlik indeksi)	Modelning bazaviy modelga nisbatan yaxshiligi	≥ 0,90 (yaxshi ≥ 0,95)	0,577
TLI (Taker–Lyuis indeksi)	Modelning yaxshiligi (murakkablikka tuzatilgan)	≥ 0,90	0,511
RMSEA	Taxminiy xatolik darajasi	≤ 0,08 (yaxshi ≤ 0,06)	0,152
SRMR	Qoldiqlarning o‘rtacha darajasi	≤ 0,08	0,253
χ^2/df	Modelning umumiy muvofiqligi	≤ 3,0 (yaxshi ≤ 2,0)	370,784/148 = 2,51

Manba: [4; 5].

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, χ^2/df ko‘rsatkichi me’yor doirasida bo‘lsa-da, CFI, TLI, RMSEA va SRMR indekslari tavsiya etilgan chegaralardan tashqarida. Bu nazariy model tuzilmasi qishloq avtoservislarining empirik ma’lumotlarida qisman o‘z tasdig‘ini topganini, ammo so‘rovnoma indikatorlarini takomillashtirish va tanlanmani kengaytirish zarurligini anglatadi. Shu sababli model natijalari omillar o‘rtasidagi bog‘liqlik yo‘nalishlarini ko‘rsatuvchi dastlabki (izlanuvchan) baho sifatida talqin etilishi lozim. Mazkur holat talabalar uchun muhim uslubiy saboq hamdir: SEM natijalarini iqtisodiy talqin qilishdan oldin har doim modelning muvofiqlik indekslarini tekshirish zarur.

Lean-logistik boshqaruvni tashkiliy qo‘llab-quvvatlash: kooperativ-klaster modeli

Qishloq joylarda avtoservis sub’ektlarining tarqoqligi, kichik miqyosi va qisman norasmiy faoliyati Lean-logistik tamoyillarni har bir ustaxona darajasida alohida joriy etishni qiyinlashtiradi. Shu bois ularni kooperativ-klaster modeli asosida birlashtirish maqsadga muvofiq. Model quyidagi funksional bo‘linmalardan iborat: *avtotransport egalari* (uy xo‘jaliklari, fermerlar, tadbirkorlar — talab markazlashgan holda o‘rganiladi); *avtoservis kooperativi* (kichik sub’ektlarni birlashtirib «miqyos samarasi»ni yaratadi); *kooperativ logistika markazi* (umumiy ombor orqali moddiy oqimlarni optimallashtiradi va yetkazib berish muddatini qisqartiradi); *mobil avtoservis*; *raqamli boshqaruv tizimi* (Telegram-bot, CRM, SMS-platformalar); *malaka oshirish markazlari*.

Raqamli boshqaruv tizimi quyidagi algoritm bo‘yicha ishlaydi: mijoz Telegram-bot, SMS yoki telefon orqali murojaat qiladi → tizim avtomobil modeli, nosozlik turi, joylashuv va mavsumiy omillarni tahlil qilib buyurtmani ro‘yxatga oladi → umumiy ombordagi ehtiyot qismlar mavjudligini tekshiradi va eng maqbul mobil brigadani tanlaydi → brigada ko‘chma uskunalar yordamida diagnostika o‘tkazib, natijalarni platformaga yuklaydi, mijozga xizmat holati haqida onlayn xabar beriladi → xizmatdan so‘ng mijoz sifatni baholaydi va ustaning reytingi yangilanadi → tizim har oyda asosiy KPIlarni tahlil qilib, boshqaruv qarorlari bo‘yicha takliflar ishlab chiqadi. Tadqiqot baholariga ko‘ra, Lean tamoyillarini raqamli boshqaruv va mobil xizmat bilan uyg‘unlashtirish xizmat muddatini 35–50% ga qisqartirish, xarajatlarni 30–45% ga kamaytirish va mijozlar qoniqishini 40% gacha oshirish imkonini beradi [2; 3]. Bundan tashqari, raqamli ro‘yxatdan o‘tish, o‘zini o‘zi band qilgan shaxs sifatida rasmiylashtirish, mikromoliyalash va kasbiy sertifikatlash orqali norasmiy ustaxonalar bosqichma-bosqich rasmiy iqtisodiy munosabatlarga jalb etiladi.

Xulosa qilib aytganda, avtoservis sub’ektlarida Lean-logistik boshqaruv xizmat ko‘rsatishni alohida ta’mirlash operatsiyalari yig‘indisidan mijoz uchun qiymat yaratuvchi yagona oqimga aylantiradi. Uning samaradorligi faqat texnik modernizatsiya bilan emas, balki logistik, moliyaviy va raqamli omillarning integratsiyasi, isroflarni tizimli bartaraf etish va tashkiliy kooperatsiya bilan belgilanadi.

Tayanch atamalar va iboralar

1-guruh. Tizim nazariyasining asosiy tushunchalari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
1	**Tizim**	O‘zaro bog‘liq bo‘lgan elementlar yig‘indisi bo‘lib, ular birgalikda alohida elementlar amalga oshira olmaydigan yangi sifat xususiyatlarini namoyon qiladi. Avtotransport korxonasi ham — xodimlar, texnika, marshrut va moliya elementlaridan tashkil topgan murakkab tizim.
2	**Kichik tizim**	Yirik tizimning tarkibiy qismi; o‘z ichki tuzilmasi va funktsiyalariga ega bo‘lgan, katta tizim maqsadlariga xizmat qiluvchi nisbatan mustaqil element. ATK da chiziqli rahbariyat, dispetcherlik xizmati va iqtisodiy bo‘lim — har biri alohida kichik tizim.
3	**Kichik tizimlar**	Boshqaruv tizimining tarkibiy elementlarining yig‘indisi; ular birgalikda ishlashi orqali bosh maqsadga erishiladi. ATK boshqaruv tizimi oltita kichik tizimdan iborat: chiziqli rahbariyat, bevosita boshqaruvchi, ta’minlovchi, ma’lumot to‘plovchi, maxsus funktsiyalar va maqsadli kichik tizimlar.
4	**Boshqaradigan kichik tizim**	Boshqaruv ob’ektiga ta’sir o‘tkazuvchi, ya’ni qarorlar qabul qilib, ularni amalga oshirishni tashkil etuvchi tizim qismi. ATK da bu — rahbariyat, dispetcherlar va boshqa mas’ul xodimlar guruhi. Boshqaruvchi tizim axborot qabul qilib, qaror chiqaradi va buyruq beradi.
5	**Boshqariladigan kichik tizim**	Boshqaruv ta’siri yo‘naltirilgan ob’ekt; boshqaruvchi tizimning topshiriqlari va ko‘rsatmalarini bajara turuvchi tizim qismi. ATK da bu — haydovchilar, ta’mirlash va texnik xizmat xodimlari, transport vositalari parki. Boshqariluvchi tizimdan aks aloqa (natijalar haqidagi ma’lumot) boshqaruvchi tizimga qaytib keladi.

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
6	**Emergentlik**	Tizimning tarkibiy elementlari alohida-alohida emas, faqat birgalikda ishlashi natijasida paydo bo‘ladigan yangi sifat xususiyati. Masalan, yaxshi haydovchi, yaxshi mashina va optimal marshrut alohida-alohida emas, faqat birgalikdagina yuqori sifatli tashish xizmatini yuzaga keltiradi.
7	**Dinamizm**	Tizimning vaqt o‘tishi bilan o‘zgarib borish xususiyati; tashqi muhit ta’siriga moslasha olish qobiliyati. ATK boshqaruvida dinamizm tashish talabining mavsumiy o‘zgaruvchanligi, yoqilg‘i narxlarining tebranishi va yo‘l sharoitlarining o‘zgarishiga operativ moslashishni talab qiladi.

2-guruh. Boshqaruv jarayonining asosiy elementlari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
8	**Jarayon**	Biron-bir maqsadga erishish uchun amalga oshiriladigan ketma-ket harakatlar va o‘zgarishlar tizimi. Boshqaruv jarayoni — muammoni aniqlashdan qarorning bajarilishini nazorat qilishgacha bo‘lgan yaxlit faoliyat sikli.
9	**Muammo**	Maqsadga erishish nuqtai nazaridan boshqaruv ob’ektining zaruriy (kerakli) holati bilan uning amalda kuzatiladigan holati o‘rtasidagi nomuvofiqlik. Muammo mavjudligi qaror qabul qilish zaruratini yuzaga keltiradi.
10	**Qaror**	Boshqaruv ob’ektini kuzatiladigan holatdan zaruriy holatga o‘tkazishga imkon beruvchi nomuvofiqlikni bartaraf qilish jarayoni; ko‘p sonli mumkin bo‘ladigan muqobillardan birini tanlash akti. Qaror o‘z vaqtida, asoslangan va vakolatli bo‘lishi shart.
11	**Bosqich**	Boshqaruv yoki ishlab chiqarish jarayonining nisbatan tugallangan, aniq natijaga olib keladigan bosqichma-bosqich qismi. Qaror qabul qilish jarayoni yettita bosqichdan iborat: muammoni

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		aniqlash; tahlil qilish; tayyorlash; baholash; qabul qilish; rejalashtirish; nazorat qilish.
12	**Usul**	Boshqaruv maqsadlariga erishishning ma’lum tartib va qoidalarga asoslangan amaliy yo‘li; muammolarni hal etishning tekshirilgan va tizimlashtirilgan uslubi. ATK da iqtisodiy, ma’muriy va ijtimoiy-psixologik boshqaruv usullari qo‘llaniladi.
13	**Funktsiya**	Boshqaruv tizimi yoki uning kichik tizimlarining aniq belgilangan vazifasi va majburiyatlari majmui. Boshqaruvning asosiy funktsiyalari: rejalashtirish, tashkil etish, motivatsiya qilish, nazorat qilish va muvofiqlashtirish.
14	**Printsip**	Boshqaruv faoliyatini tashkil etishda amal qilinadigan, tajriba va nazariyaga asoslangan asosiy qoida yoki tamoyil. ATK boshqaruvida tizimlilik, maqsadga yo‘nalganlik, tezkorlik va ilmiylik prinsiplari ustuvor hisoblanadi.
15	**Ratsional**	Maqsadga erishish uchun eng tejamli, samarali va asoslangan yo‘l yoki qarorni tavsiflash uchun qo‘llaniladigan sifat belgisi. Ratsional boshqaruv — mavjud resurslar doirasida eng yuqori natijaga erishishga yo‘naltirilgan boshqaruv.

3-guruh. ATK boshqaruvining asosiy maqsadlari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
16	**Asosiy maqsadlar**	Avtotransport korxonasida ishlab chiqarish boshqaruvining bosh maqsadini amalga oshirishga xizmat qiluvchi sakkizta yo‘naltirilgan vazifalar tizimi. Ular o‘zaro bog‘liq bo‘lib, biri bajarilmasa, boshqalariga erishish ham qiyinlashadi.
17	**Tashish rejasini bajarish**	Tashish hajmi bo‘yicha rejalar, topshiriqlar va shartnomaviy majburiyatlarni belgilangan muddatlarda tashilayotgan yuklarning

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		saqlanishini ta’minlagan holda muntazam amalga oshirish. ATK ning birinchi va asosiy operatsion maqsadi.
18	**Tashish sifatini yaxshilash**	Tashish tarkibi, ularning muntazamligi va muddatining xizmat ko‘rsatiladigan korxonalar va mijozlar ehtiyojlariga doimiy monandligini ta’minlash. Sifat ko‘rsatkichlari: punktuallik darajasi, yo‘qotishlar miqdori, mijozlar qoniqish indeksi.
19	**Boshqaruvni takomillashtirish**	Tashkil etishning ilg‘or shakllari va usullarini qo‘llagan holda transport jarayoni, TXK va JT ni tashkil etishni hamda ularni tezkor boshqarishni ta’minlash; raqamli texnologiyalarni joriy etish orqali boshqaruv samaradorligini oshirish.

4-guruh. Ishlab chiqarish va muammolar kategoriyalari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
20	**Ishlab chiqarish**	Korxonaning tovar, ish yoki xizmat yaratishga qaratilgan asosiy faoliyati. ATK da ishlab chiqarish ikki qismdan iborat: asosiy jarayonlar (to‘g‘ridan-to‘g‘ri tashish) va yordamchi jarayonlar (texnik xizmat ko‘rsatish va joriy ta’mirlash).
21	**Muammolar**	ATK faoliyatida hal etilishi zarur bo‘lgan tizimli qiyinchiliklar va nomuvofiqliklarning yig‘indisi. O‘zbekistonda ATK ning dolzarb muammolari: xizmat bozorining shakllanmaganligi, moddiy-texnik bazaning eskirganligi, boshqaruv tizimining zamonaviy talablarga to‘liq javob bermasligi va texnik-ekspluatatsion ko‘rsatkichlarning yetarli emasligi.

5-guruh. Tejamkor (Lean) boshqaruv konsepsiyasi va uning vositalari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
22	**Lean-logistik boshqaruv**	Tejamkor ishlab chiqarish tamoyillarini logistika va transport jarayonlariga tatbiq etishga asoslangan boshqaruv konsepsiyasi. Maqsadi — yuk oqimining harakatidagi qiymat yaratmaydigan barcha bosqichlarni (ortiqcha kutish, bo‘sh yurish, takroriy qayta yuklash, ortiqcha zaxira) bartaraf etish. ATK sharoitida Lean-logistik yondashuv yurish kilometrining foydali ulushini oshirish, dispetcherlik jarayonini soddalashtirish va yoqilg‘i sarfini kamaytirish orqali namoyon bo‘ladi.
23	**Tejamkor ishlab chiqarish**	Toyota ishlab chiqarish tizimi (TPS) negizida shakllangan va T. Ono hamda J. Vumek ishlarida nazariy asoslangan konsepsiya (Lean Production). Mohiyati: mijoz uchun qiymat yaratmaydigan har qanday resurs sarfini isrof deb tan olish va uni tizimli ravishda qisqartirish. Beshta asosiy tamoyili: qiymatni aniqlash; qiymat oqimini belgilash; oqimni uzluksiz qilish; tortuvchi tizimga o‘tish; mukammallikka intilish.
24	**Isrof (muda)**	Resurslarni iste’mol qiladi, ammo iste’molchi uchun qiymat qo‘shmaydigan har qanday faoliyat turi. Klassik tasnifda yetti turi ajratiladi: ortiqcha ishlab chiqarish, kutish, keraksiz tashish, ortiqcha qayta ishlash, ortiqcha zaxira, keraksiz harakatlar va nuqsonlar; keyinchalik sakkizinchi tur — xodimlar ijodiy salohiyatidan foydalanilmasligi qo‘shilgan. Transport korxonasida isrofning eng ko‘zga ko‘ringan shakllari — bo‘sh (yuksiz) yurish, ortish-tushirishdagi navbat va texnikaning majburiy bo‘sh turishi.
25	**Tortuvchi (Pull) tizim**	Ishlab chiqarish yoki xizmat ko‘rsatish hajmi oldindan tuzilgan reja bo‘yicha emas, iste’molchining real talabi asosida belgilanadigan tashkiliy model. Itaruvchi (Push) tizimning aksi

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		bo‘lib, ortiqcha zaxira va ortiqcha quvvatni yuzaga keltirmaydi; amalda kanban signallari orqali boshqariladi. Transport xizmatlarida bu — «reysni jadval bo‘yicha emas, buyurtma bo‘yicha shakllantirish» tamoyili sifatida qo‘llaniladi.
26	**Qiymat oqimi xaritasi (VSM)**	Value Stream Mapping — mahsulot yoki xizmatning buyurtmadan mijozga yetkazilishigacha bo‘lgan butun yo‘lini moddiy va axborot oqimlari bilan birga grafik tasvirlash vositasi. Xaritada har bir bosqichning qiymat qo‘shuvchi vaqti (VA) va umumiy davomiyligi (Lead Time) qayd etiladi, natijada isrof manbalari vizual tarzda aniqlanadi. Odatda ikki variantda tuziladi: mavjud holat (current state) va maqsadli holat (future state) xaritasi.
27	**DMAIC**	«Olti sigma» (Six Sigma) metodologiyasining jarayonlarni takomillashtirish bo‘yicha besh bosqichli tsikli: Define (muammoni aniqlash) — Measure (o‘lchash) — Analyze (tahlil qilish) — Improve (takomillashtirish) — Control (nazorat qilish). Har bir bosqich statistik ma’lumotlarga tayanadi, bu esa qarorlarning intuitiv emas, dalilga asoslangan bo‘lishini ta’minlaydi. Transport korxonasida DMAIC yetkazib berish muddatining buzilishi yoki ta’mirlash muddatining cho‘zilishi kabi takrorlanuvchi muammolarni hal etishda samarali.

6-guruh. Logistik tizimlar va samaradorlik ko‘rsatkichlari

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
28	**Jarayon samaradorligi**	Jarayonda qiymat qo‘shuvchi vaqtning umumiy tsikl davomiyligiga nisbati bilan o‘lchanadigan ko‘rsatkich (Process Cycle Efficiency): PCE = Qiymat qo‘shuvchi vaqt / Umumiy tsikl vaqti × 100%. An’anaviy jarayonlarda bu ko‘rsatkich odatda past

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		bo‘ladi, chunki vaqtning katta qismi kutish va oraliq amallarga sarflanadi. Transport jarayonida yuk bilan yurish vaqtining reysning to‘liq davomiyligiga nisbati shu ko‘rsatkichning amaliy ifodasi hisoblanadi.
29	**Texnik shaylik koeffitsiyenti**	Transport vositalari parkining texnik jihatdan ishga yaroqli holatini tavsiflovchi asosiy ekspluatatsion ko‘rsatkich: αt = Texnik soz avtomobil-kunlar / Ro‘yxatdagi avtomobil-kunlar. Uning qiymati texnik xizmat ko‘rsatish tizimining sifati, parkning yosh tarkibi va ehtiyot qismlar bilan ta’minlanish darajasiga bog‘liq. Texnik shaylik koeffitsiyentining pasayishi bevosita tashish hajmi va daromadning kamayishiga olib keladi.
30	**Integratsiyalashgan logistik tizim**	Ta’minot, ishlab chiqarish, omborlash, tashish va sotuv bo‘g‘inlari alohida-alohida emas, yagona optimallashtirilgan zanjir sifatida boshqariladigan tizim. Asosiy tamoyili — lokal (bo‘g‘in darajasidagi) optimum emas, global (zanjir bo‘ylab umumiy) optimumga erishish. Integratsiyaning texnologik negizini yagona axborot maydoni, umumiy hujjat aylanmasi va real vaqtdagi monitoring tashkil etadi.
31	**3PL-provayder**	Third Party Logistics — buyurtmachining logistik funktsiyalarini kompleks tarzda o‘z zimmasiga oluvchi ixtisoslashgan operator: tashish, omborlash, yuk qayta ishlash, bojxona rasmiylashtiruvi va zaxiralarni boshqarish. 1PL (o‘z kuchi bilan) va 2PL (faqat tashish xizmati) dan farqli o‘laroq, 3PL shartnoma asosidagi uzoq muddatli hamkorlikka quriladi. Buyurtmachi uchun afzalligi — o‘z transport parkiga kapital sarflamasdan logistik

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		xarajatlarni o‘zgaruvchan xarajatga aylantirish imkoniyati.
32	**VED tahlili**	Zaxiralar va ehtiyot qismlarni ishlab chiqarish uzluksizligi uchun zarurlik darajasiga ko‘ra uch guruhga ajratish usuli: Vital (hayotiy muhim — ularsiz transport vositasi ishlay olmaydi), Essential (zarur — yetishmasligi samaradorlikni pasaytiradi), Desirable (maqbul — bo‘lmasa ham jarayon davom etadi). ABC tahlilidan farqi shundaki, u qiymat emas, kritiklik mezoniga tayanadi. Amalda ikkala usul birgalikda (ABC-VED matritsasi shaklida) qo‘llanilib, zaxira siyosati shakllantiriladi.
33	**«Qishloq paketi»**	Qishloq joylarida aholi va tadbirkorlik sub’ektlariga transport-logistik xizmatlarni alohida emas, yagona kompleks taklif sifatida ko‘rsatish modeli. Tarkibiga odatda quyidagilar kiradi: qishloq xo‘jaligi mahsulotini yig‘ib olish, sovutilgan saqlash, shahar bozoriga yetkazish hamda qaytish reysida sanoat tovarlari va resurslarni olib kelish. Modelning iqtisodiy mohiyati — qaytish yo‘nalishini yuk bilan ta’minlash orqali bo‘sh yurishni kamaytirish va bir birlik yuk tannarxini pasaytirish.
34	**Statsionar logistik holat**	Logistik tizimning kirish va chiqish oqimlari muvozanatlashgan, zaxira darajasi va asosiy parametrlari vaqt o‘tishi bilan barqaror qoladigan holati. Statistik ma’noda bu — vaqt qatorining o‘rtacha qiymati va dispersiyasi vaqtga bog‘liq bo‘lmasligini anglatadi; ekonometrik modellashtirishda qatorlarning statsionarligi ADF va KPSS testlari yordamida tekshiriladi. Tizim statsionar holatdan chiqqanda (mavsumiy tebranish, talabning

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		keskin o‘sishi) boshqaruv ta’sirini kuchaytirish zarurati yuzaga keladi.

7-guruh. Iqtisodiy tahlil, modellashtirish va tashkiliy modellar

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
35	**Sezgirlik tahlili**	Model yoki loyiha natijaviy ko‘rsatkichining kirish parametrlaridagi o‘zgarishlarga qanchalik ta’sirchanligini aniqlash usuli (sensitivity analysis). Har bir omil navbatma-navbat ma’lum foizga o‘zgartirilib, natijaning (foyda, NPV, tannarx) mos o‘zgarishi o‘lchanadi. Tahlil natijasida kritik omillar ajratiladi va risklarni boshqarish ustuvorliklari belgilanadi; transport loyihalarida odatda eng sezgir parametrlar yoqilg‘i narxi, yuklanish koeffitsiyenti va tarif darajasi bo‘lib chiqadi.
36	**«78/22» tamoyili**	Pareto qonunining (80/20) transport-logistika amaliyotidagi empirik variantlaridan biri bo‘lib, natijaning taxminan 78 foizi omillarning 22 foizi hisobiga shakllanishini ifodalaydi. Tamoyilning boshqaruvdagi ahamiyati — resurslarni tarqoq emas, eng katta samara beruvchi tor doiradagi omillarga jamlash zarurligini asoslashda. Amalda daromadning asosiy qismini bir necha yirik mijoz yoki bir necha yo‘nalish ta’minlashi shaklida namoyon bo‘ladi.
37	**Qiymatga nisbatan qoniqish**	Iste’molchining olgan foydasi (xizmat sifati, tezlik, ishonchlilik) bilan sarflagan mablag‘i o‘rtasidagi nisbatni sub’ektiv baholashi (value-for-money satisfaction). Oddiy qoniqish ko‘rsatkichidan farqi shundaki, u narx omilini bevosita hisobga oladi: yuqori sifat ham, agar narx unga mos kelmasa, past baholanadi. Xizmat ko‘rsatish sohasida mijozning takroriy murojaat qilish qaroriga eng kuchli ta’sir ko‘rsatuvchi omillardan biri hisoblanadi.

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
38	**Qiymat yaratish zanjiri**	M. Porter (1985) tomonidan asoslangan konsepsiya bo‘lib, korxona faoliyatini asosiy (kiruvchi logistika, operatsiyalar, chiquvchi logistika, marketing va sotuv, servis) hamda yordamchi (infratuzilma, kadrlar, texnologiya, ta’minot) turlarga ajratib tahlil qilish vositasi. Har bir bo‘g‘inda yaratilgan qiymat va sarflangan xarajat qiyoslanib, raqobat ustunligining manbai aniqlanadi. Transport korxonasi ko‘pchilik ishlab chiqaruvchilar uchun ushbu zanjirning kiruvchi va chiquvchi logistika bo‘g‘inlarini ta’minlovchi sifatida namoyon bo‘ladi.
39	**SEM-model**	Structural Equation Modeling — strukturaviy tenglamalar modellashtirishi; bevosita o‘lchab bo‘lmaydigan tushunchalar o‘rtasidagi sabab-oqibat bog‘liqliklarini bir vaqtning o‘zida baholash imkonini beruvchi ko‘p o‘lchovli statistik usul. Ikki qismdan iborat: o‘lchov modeli (latent o‘zgaruvchilarning indikatorlar bilan bog‘lanishi) va strukturaviy model (latent o‘zgaruvchilar o‘rtasidagi munosabatlar). An’anaviy regressiyadan ustunligi — o‘lchov xatoligini hisobga olishi va bir nechta bog‘liq o‘zgaruvchini birgalikda tahlil qila olishi.
40	**Latent o‘zgaruvchi**	Bevosita kuzatib yoki o‘lchab bo‘lmaydigan, faqat bir nechta kuzatiladigan indikator (anketa savollari) orqali bilvosita baholanadigan yashirin tushuncha. Misollari: xizmat sifati, mijoz sadoqati, xodim motivatsiyasi, korxona obro‘si. Latent o‘zgaruvchining ishonchliligi Kronbax alfa koeffitsiyenti va ajratilgan o‘rtacha dispersiya (AVE) ko‘rsatkichlari bilan tekshiriladi.
41	**Muvofiqlik indekslari**	Model nazariy tuzilmasining empirik ma’lumotlarga qanchalik mos kelishini baholovchi statistik ko‘rsatkichlar majmui (goodness-of-fit indices). Eng ko‘p qo‘llaniladiganlari: χ^2/df

№	Atama / Ibora	Mazmuni va ta’rifi
		(odatda 3 dan kichik), CFI va TLI (0,90 dan yuqori), RMSEA (0,08 dan kichik), SRMR (0,08 dan kichik). Indekslar maqbul chegaradan chiqsa, model qayta spetsifikatsiya qilinadi yoki ayrim indikatorlar tahlildan chiqariladi.
42	**Kooperativ-klaster modeli**	Hududda joylashgan mayda va o‘rta transport-logistika sub’ektlarining mustaqilligini saqlagan holda yagona kooperativ tuzilma doirasida birlashishiga asoslangan tashkiliy model. Birlashtiruvchi elementlar: umumiy dispetcherlik platformasi, birgalikdagi ta’mirlash bazasi, markazlashtirilgan ehtiyot qism xaridi va yagona brend. Iqtisodiy samarasi — miqyos samarasiga erishish, bo‘sh yurishni qisqartirish va yakka tadbirkor uchun erishib bo‘lmaydigan yirik shartnomalarda ishtirok etish imkoniyati.

Nazorat savollari:

1. ATK ishlab chiqarishini boshqarishning o‘ziga xos – xususiyatlari;
2. ATK da ishlab chiqarishni boshqarishning asosiy maqsadlari;
3. Avtotransport ishlab chiqarishini boshqarish tizimi qanday kichik tizimlardan iborat?.
4. ATK da ishlab chiqarish va boshqaruvni ajratish nimalar bilan taqozalanadi?
5. ATK boshqaradigan va boshqariladigan qanday kichik tizimlardan iborat?
6. ATK boshqaruv tizimini tavsiflang.
7. Ishlab chiqarishni boshqarishning iqtisodiy usullarining mohiyati.
8. Ishlab chiqarishni boshqarishning tashkiliy-farmoyishli usullarining mohiyati.
9. Ishlab chiqarishning boshqarishning ijtimoiy-ruxiy usullarining mohiyati;
10. Korxona boshqaruv jarayonining mohiyati.
11. Qaror qabul qilishning korxona maqsadlariga mos kelishiga qanday yullar bilan erishiladi?.

12. Qaror qabul qilish va amalga oshirish jarayoni qanday bosqichlardan iborat?

13. Nima uchun an’anaviy samaradorlik ko‘rsatkichlari avtoservis faoliyatini to‘liq aks ettira olmaydi?

14. Lean-logistik boshqaruvning mohiyati va asosiy tamoyillarini tushuntiring.

15. Avtoservisda qanday isrof turlari uchraydi va ular qanday vositalar bilan bartaraf etiladi?

16. Integratsiyalashgan logistik tizim modelining asosiy bloklarini tavsiflang.

17. Qiymat oqimi xaritasi yordamida jarayon samaradorligi qanday aniqlanadi?

18. «Qishloq paketi»ning mazmuni nimadan iborat va u qaysi Lean tamoyillariga asoslanadi?

19. S_{total} integral indeksiga qaysi omillar kiradi va ular mijoz qoniqishiga qanday ta’sir qiladi?

20. Nima uchun ehtiyot qismlarni kutish vaqti mijoz qoniqishiga eng kuchli ta’sir ko‘rsatadi?

21. «78/22» tamoyili va VED zaxira xablarining iqtisodiy mazmunini izohlang.

22. SEM-modelning muvofiqlik indekslari nimani ko‘rsatadi va ular qanday talqin qilinadi?

Paragraf bo‘yicha adabiyotlar

1. Shaymardonova D.H., Mamarajabov A.N. Qishloq joylarda xizmat ko‘rsatuvchi korxonalar faoliyatini yaxshilash uchun ayrim takliflar // «O‘zbekistonda raqamli iqtisodiyotni rivojlantirish masalalari» xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari. I qism. – 2024. – B. 108–111.

2. Shaymardonova D.H. The «Rural Package» Model: Integrating Lean Logistics, Financial Flexibility, and Customer Satisfaction in Rural Automotive Services // Miasto Przyszłości. – 2026. – Vol. 74. – P. 1–6.

3. Shaymardonova D.H. The «Rural Package» Model: A Lean-Logistic and Financial-Flexibility Framework for Optimizing Customer Satisfaction in Rural Automotive After-Sales Services (Evidence from the Samarkand Region, Uzbekistan) // American Journal of Economics and Business Management. – 2026. – Vol. 9(8). – P. 201–208.

4. Shaymardonova D.H. Avtoservis sub’ektlarining umumiy samaradorligi va mijozning qiymatga nisbatan qoniqishiga ta’sir qiluvchi

omillar tahlili // Yosh olimlar respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi. – 4(61).

5. Shaymardonova D.H. Directions for Developing Customer-Centric Automotive Service Systems in Rural Areas // International Conference on Science, Education & Law. – Vol. 2, Issue 6. – P. 284–290.

6. Shaymardonova D.H. Raqamli CRM/ERP tizimlarining qishloq joylardagi avtoservis sub’ektlariga integratsiyasi va uning iqtisodiy zaruriyati // «Barqaror rivojlanish va yashil transformatsiyaning zamonaviy mexanizmlari» xalqaro ilmiy-nazariy anjuman materiallari. – Samarqand: SamISI, 2026. – B. 320–323.

7. Shaymardonova D.H. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari ko‘rsatuvchi sub’ektlar samaradorligini oshirish: iqtisodiyot fanlari bo‘yicha falsafa doktori (PhD) dissertatsiyasi avtoreferati. – Samarqand: SamISI, 2026.

X BOB. TRANSPORT KORXONALARINING TADBIRKORLIK FAOLIYATINI BOSHQARISH

10.1. Kichik biznes va tadbirkorlik tushunchalari, ularning mohiyati va mazmuni.

10.2. Kichik biznes va tadbirkorlik muhiti va unga ta’sir etuvchi omillar.

10.3. Kichik biznes va tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirishning maqsadi va vazifalari.

10.4. Korxonalarning davlat tomonidan ro‘yxatga olinishi.

10.1. Kichik biznes va tadbirkorlik tushunchalari, ularning mohiyati va mazmuni

Bozor munosabatlariga Bozor iqtisodiyotiga asoslangan zamonaviy xo‘jalik tizimida kichik biznes va tadbirkorlik faoliyati iqtisodiy rivojlanishning eng muhim omillaridan biri sifatida e’tirof etiladi.[371] Ushbu soha nafaqat yangi ish o‘rinlarini yaratish, balki ishlab chiqarish hajmini kengaytirish, raqobat muhitini shakllantirish, aholining daromadlarini oshirish hamda iqtisodiyotning moslashuvchanligini ta’minlashda ham muhim rol o‘ynaydi. Shu sababli tadbirkorlik bugungi kunda iqtisodiy taraqqiyotning asosiy harakatlantiruvchi kuchlaridan biri sifatida qaralmoqda.

“Tadbirkor” va “tadbirkorlik” tushunchalari iqtisodiy nazariya rivojlanishining turli bosqichlarida turlicha talqin qilingan. Mazkur tushunchalarning ilmiy mazmuni uzoq tarixiy rivojlanish jarayonida shakllanib, iqtisodiy maktablar va olimlarning qarashlari asosida takomillashib borgan.

Tadbirkorlik tushunchasini ilmiy muomalaga zamonaviy mazmunda kiritgan dastlabki iqtisodchilardan biri ingliz olimi Richard Kantillon hisoblanadi. U XVII asr oxiri va XVIII asr boshlarida tadbirkorni tavakkalchilik sharoitida faoliyat yurituvchi iqtisodiy subyekt sifatida tavsiflagan. Kantillonning fikricha, tadbirkor bozor noaniqligi sharoitida faoliyat olib boradi va iqtisodiy foyda olish maqsadida ma’lum darajadagi xavfni o‘z zimmasiga oladi. Aynan shu yondashuv tadbirkorlik faoliyatining asosiy belgilaridan biri sifatida tavakkalchilik omilini ilmiy jihatdan asoslab berdi.

[371] OECD. Small Business, Job Creation and Growth: Facts, Obstacles and Best Practices. Paris: OECD Publishing, 2023. P. 17.

Keyinchalik fransuz iqtisodchisi Jan Batist Sey[372] tadbirkorlik nazariyasini yanada rivojlantirdi. U o‘zining “Siyosiy iqtisod risolasi” asarida tadbirkorlikni ishlab chiqarish omillarini birlashtiruvchi va ularni samarali tashkil etuvchi faoliyat sifatida izohladi. Seyning ta’kidlashicha, tadbirkor yer, kapital va mehnat resurslarini yagona ishlab chiqarish jarayoniga birlashtirib, iqtisodiy natijaga erishadi. U tadbirkor daromadini esa ishlab chiqarishni tashkil etish, boshqarish va mahsulotni bozorda muvaffaqiyatli realizatsiya qilish uchun olinadigan mukofot sifatida baholagan.

Shuningdek, iqtisodiy nazariya rivojlanishining keyingi bosqichlarida tadbirkorlik faoliyati innovatsiyalarni joriy etish, yangi texnologiyalar yaratish, bozor imkoniyatlarini aniqlash va iqtisodiy resurslardan samarali foydalanish bilan bog‘liq holda talqin qilina boshlandi. Natijada tadbirkorlik nafaqat foyda olishga qaratilgan iqtisodiy faoliyat, balki iqtisodiyotda yangilik yaratish va rivojlanishni jadallashtiruvchi muhim mexanizm sifatida shakllandi.

Bugungi kunda kichik biznes va tadbirkorlik iqtisodiyotni diversifikatsiya qilish, raqobatbardosh ishlab chiqarishni rivojlantirish, aholining bandligini ta’minlash va hududiy rivojlanishni qo‘llab-quvvatlashning muhim vositalaridan biri hisoblanadi. Shu bois ushbu sohani rivojlantirish davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo‘nalishlaridan biri sifatida qaralmoqda.

Ingliz klassik iqtisodiy maktabining yirik namoyandalari hisoblangan Adam Smit va Devid Rikardo iqtisodiyotni tabiiy ravishda muvozanatlashuvchi va o‘z-o‘zini tartibga soluvchi tizim sifatida baholaganlar. Ularning ilmiy qarashlarida bozor mexanizmlarining erkin faoliyati iqtisodiy rivojlanishning asosiy sharti sifatida talqin etiladi. Shu bilan birga, Adam Smit tadbirkorlik faoliyatining iqtisodiyotdagi o‘rniga alohida e’tibor qaratgan iqtisodchilardan biri hisoblanadi.[373]

Smitning fikricha, tadbirkor iqtisodiy resurslarga egalik qiluvchi va ularni foyda olish maqsadida ishlab chiqarish jarayoniga yo‘naltiruvchi shaxsdir. U kapitalni muayyan tijorat g‘oyasiga safarbar etadi, bozor sharoitida tavakkalchilikni o‘z zimmasiga oladi hamda iqtisodiy faoliyatni tashkil etadi. Shu jihatdan tadbirkor nafaqat ishlab chiqarishni tashkil qiluvchi subyekt, balki iqtisodiy jarayonlarning faol ishtirokchisi sifatida ham namoyon bo‘ladi.

---

[372] Say J.B. A Treatise on Political Economy. Philadelphia: Claxton, 1803. P. 103.

[373] Smith A. An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations. London: W. Strahan & T. Cadell, 1776. Vol. 1. P. 48.

Adam Smit iqtisodiy nazariyada erkin raqobat mexanizmini ham chuqur asoslab bergan. Unga koʻra, bozorda har bir xoʻjalik yurituvchi subyekt, avvalo, oʻz manfaatini koʻzlab harakat qiladi. Biroq bozordagi koʻplab ishtirokchilarning manfaatlari oʻzaro toʻqnashuvi natijasida raqobat muhiti shakllanadi. Natijada ishlab chiqaruvchilar iste'molchilar talabiga moslashishga, xarajatlarni kamaytirishga va raqobatbardosh narxlarni taklif etishga majbur boʻladi. Shu tariqa bozor mexanizmi iqtisodiy resurslarning samarali taqsimlanishiga xizmat qiladi.

XIX asr oxiri va XX asr boshlarida tadbirkorlik nazariyasi yanada rivojlantirildi. Fransuz iqtisodchisi Alfred Marshall ishlab chiqarish omillari haqidagi klassik qarashlarni kengaytirib, yer, kapital va mehnat bilan bir qatorda tashkillashtirish omilini ham alohida ishlab chiqarish resursi sifatida koʻrsatdi. Marshallning yondashuviga koʻra, ishlab chiqarish jarayonining muvaffaqiyati mavjud resurslarni samarali birlashtirish va boshqarish qobiliyatiga ham bogʻliqdir.

Mazkur yondashuv tadbirkorning iqtisodiyotdagi rolini yanada kuchaytirdi. Chunki tadbirkor endilikda faqat kapital egasi emas, balki ishlab chiqarish jarayonini tashkil etuvchi, resurslarni muvofiqlashtiruvchi va boshqaruv faoliyatini amalga oshiruvchi iqtisodiy subyekt sifatida qarala boshlandi. Natijada tadbirkorlik faoliyati iqtisodiy oʻsish, innovatsion rivojlanish va bozor munosabatlarini shakllantirishning muhim omillaridan biri sifatida e'tirof etildi.[374]

Amerikalik iqtisodchi Jon Beyts Klark iqtisodiy nazariyada ishlab chiqarish omillari haqidagi qarashlarni yanada rivojlantirib, klassik "uch omil" konsepsiyasini kengaytirgan olimlardan biri hisoblanadi. U ishlab chiqarish jarayonida ishtirok etuvchi omillarni toʻrtta asosiy guruhga ajratgan: kapital, ishlab chiqarish vositalari va yer resurslari, tadbirkorlik faoliyati hamda ishchi mehnati. Klarkning fikricha, ushbu omillarning har biri ishlab chiqarish natijasida yaratilgan daromadda oʻz ulushiga ega boʻladi.

Uning nazariyasiga koʻra, kapital egasi investitsiya kiritgani uchun foiz shaklida daromad oladi, yer egasi renta bilan ta'minlanadi, ishchi oʻz mehnati evaziga ish haqi oladi, tadbirkor esa ishlab chiqarishni tashkil etish va biznes faoliyatini boshqarish natijasida foyda koʻradi. Shu tariqa tadbirkorlik faoliyati iqtisodiy tizimning mustaqil va muhim omili sifatida alohida ajratib koʻrsatildi.

XX asr iqtisodiy tafakkurida tadbirkorlik nazariyasining rivojlanishiga katta hissa qoʻshgan olimlardan biri Yozef Shumpeter

[374] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 248-bet

hisoblanadi. [375]U o‘zining “Iqtisodiy rivojlanish nazariyasi” asarida tadbirkorni, avvalo, yangilik yaratuvchi va iqtisodiy tizimga innovatsiyalar olib kiruvchi shaxs sifatida tavsiflagan. Shumpeterning fikricha, iqtisodiy rivojlanishning asosiy manbai oddiy ishlab chiqarish jarayoni emas, balki yangi texnologiyalar, yangi mahsulotlar, yangi bozorlar va yangi boshqaruv usullarining joriy etilishidir.

Olim tadbirkorlik faoliyatining mohiyatini “yangi kombinatsiyalarni amalga oshirish” bilan izohlaydi. Ya’ni tadbirkor mavjud resurslardan yangicha usulda foydalanadi, ilgari mavjud bo‘lmagan mahsulot yoki xizmatlarni yaratadi hamda bozor tizimiga yangilik olib kiradi. Shu sababli Shumpeter tadbirkorni oddiy kapital egasi emas, balki innovatsion rivojlanishning asosiy harakatlantiruvchi kuchi sifatida baholagan.

Mazkur yondashuv zamonaviy innovatsion iqtisodiyot va startap tizimlari nazariyasining shakllanishida muhim ilmiy asos bo‘lib xizmat qildi. Bugungi kunda ham tadbirkorlik faoliyati ko‘pincha innovatsion g‘oyalarni amaliyotga joriy etish, yangi texnologiyalar yaratish va iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish bilan bog‘liq holda talqin qilinadi. Shu jihatdan Shumpeterning nazariy qarashlari hozirgi raqamli iqtisodiyot va innovatsion biznes muhitida o‘z dolzarbligini saqlab qolmoqda.

Nobel mukofoti laureati Fridrix fon Xayek tadbirkorlik nazariyasiga o‘ziga xos yondashuvni ilgari surgan iqtisodchilardan biri hisoblanadi. U tadbirkorlik mohiyatini faqat ishlab chiqarish yoki tijorat faoliyati bilan cheklab qo‘ymaydi. Xayekning qarashlariga ko‘ra, tadbirkorlik, avvalo, iqtisodiy tizimdagi yangi imkoniyatlarni aniqlash, ulardan samarali foydalanish va bozor sharoitidagi o‘zgarishlarga moslashish qobiliyatini anglatadi.

Olimning fikricha, bozor iqtisodiyotida muvaffaqiyatga erishish ko‘p jihatdan axborotdan qay darajada samarali foydalanishga bog‘liqdir. Chunki iqtisodiy tizimda mavjud ma’lumotlar barcha ishtirokchilar o‘rtasida bir xil taqsimlanmaydi. Shu sababli tadbirkor boshqalardan oldinroq yangi imkoniyatlarni ko‘ra olishi, bozor ehtiyojlarini sezishi hamda resurslarni samarali yo‘naltirishi orqali ustunlikka ega bo‘ladi.

Fridrix fon Xayek[376] tadbirkorlikni oddiy xo‘jalik yuritish faoliyati emas, balki iqtisodiy axborotni izlash, uni tahlil qilish va amaliy qarorlarga aylantirish jarayoni sifatida talqin qiladi. Ushbu yondashuvda

[375] Schumpeter J.A. The Theory of Economic Development. Cambridge: Harvard University Press, 1934. P. 74.
[376] Hayek F.A. The Use of Knowledge in Society. American Economic Review. 1945. Vol. 35. No. 4. P. 519

bilim, tajriba va bozor haqidagi ma’lumotlar tadbirkorlik muvaffaqiyatining asosiy omillaridan biri sifatida qaraladi.

Mazkur nazariya zamonaviy iqtisodiyot sharoitida ayniqsa muhim ahamiyat kasb etadi. Chunki raqamli iqtisodiyot, innovatsion texnologiyalar va tez o‘zgaruvchan bozor muhitida axborotga egalik qilish hamda undan samarali foydalanish tadbirkorlik faoliyatining muhim ustunligiga aylanmoqda. Shu jihatdan Xayekning qarashlari tadbirkorlikni bilim va axborotga asoslangan iqtisodiy faoliyat sifatida tushunishga nazariy asos yaratdi.

Amerikalik olim Robert Xizrich[377] tadbirkorlik faoliyatining mohiyatini yangi qiymat yaratish jarayoni bilan bog‘laydi. Uning fikricha, tadbirkorlik — bu jamiyat va bozor uchun yangilik hisoblangan mahsulot, xizmat yoki g‘oyani yaratishga qaratilgan faoliyatdir. Bunday faoliyatni amalga oshiruvchi shaxs esa maqsadiga erishish yo‘lida o‘zining vaqti, bilimi, kuch-g‘ayrati va imkoniyatlarini safarbar qiladi hamda yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan moliyaviy, ijtimoiy va psixologik xavflarni o‘z zimmasiga oladi.

Xizrichning ta’kidlashicha, tadbirkorlik faoliyati doimo ma’lum darajadagi tavakkalchilik bilan bog‘liq bo‘ladi. Chunki yangi g‘oya yoki loyihaning muvaffaqiyati oldindan to‘liq kafolatlanmaydi. Shunga qaramasdan, tadbirkor iqtisodiy foyda olish, biznes muvaffaqiyatiga erishish hamda o‘z faoliyati natijasidan ma’naviy qoniqish hosil qilish maqsadida faol harakat qiladi. Shu jihatdan tadbirkorlik nafaqat iqtisodiy foyda olish vositasi, balki shaxsiy tashabbus va ijodkorlikni namoyon etish shakli sifatida ham qaraladi.

Ingliz iqtisodchisi Allan Xoskin esa tadbirkorlikni mustaqil ravishda biznes yuritish va uni shaxsiy javobgarlik asosida boshqarish bilan bog‘laydi. Uning qarashlariga ko‘ra, yakka tartibdagi tadbirkor o‘z faoliyatini o‘z mablag‘i yoki resurslari asosida tashkil etadi, biznesni bevosita boshqaradi va qabul qilinadigan qarorlar uchun shaxsan javob beradi.

Mazkur yondashuv tadbirkorning iqtisodiy mustaqilligi va tashabbuskorligini alohida ta’kidlaydi. Chunki tadbirkor bozordagi vaziyatni mustaqil tahlil qiladi, faoliyat yo‘nalishini tanlaydi, resurslarni boshqaradi hamda biznes natijalari uchun javobgarlikni o‘z zimmasiga oladi. Shu sababli zamonaviy iqtisodiyotda tadbirkorlik tashabbuskorlik, innovatsion fikrlash, tavakkalchilikka tayyorlik va boshqaruv qobiliyatlari bilan chambarchas bog‘liq holda talqin qilinadi.

[377] Hizrich R., Peters M., Shepherd D. Entrepreneurship. 9th ed. New York: McGraw-Hill, 2013. P. 8.

Iqtisodiy tafakkur taraqqiyoti davomida tadbirkorlik nazariyasi bosqichma-bosqich rivojlanib, mazmunan boyib borgan. Turli davrlarda iqtisodchi olimlar tadbirkorlik faoliyatining mohiyatini turlicha talqin qilganlar va natijada ushbu nazariyaning shakllanishida bir necha asosiy bosqichlar yuzaga kelgan.

Tadbirkorlik nazariyasining dastlabki bosqichi XVIII asrda shakllangan bo‘lib, unda asosiy e’tibor tavakkalchilik omiliga qaratilgan. Ushbu davr iqtisodchilari tadbirkorni noaniqlik va xavf-xatar sharoitida faoliyat yurituvchi shaxs sifatida baholaganlar. Tadbirkorning asosiy vazifasi iqtisodiy xavfni o‘z zimmasiga olib, foyda olish maqsadida ishlab chiqarish va savdo faoliyatini tashkil etishdan iborat deb qaralgan. Shu tariqa tavakkalchilik tadbirkorlik faoliyatining ajralmas belgilaridan biri sifatida shakllandi.

Ikkinchi bosqich tadbirkorlikning innovatsion mohiyatini yoritish bilan tavsiflanadi. Ayniqsa, Yozef Shumpeterning ilmiy qarashlari ushbu yo‘nalish rivojiga katta ta’sir ko‘rsatdi. U tadbirkorni iqtisodiyotga yangilik olib kiruvchi novator sifatida talqin etdi. Shumpeterning fikricha, tadbirkorlik faoliyati yangi mahsulotlarni yaratish, ilg‘or texnologiyalarni joriy etish, yangi bozorlarni egallash, yangi resurs manbalarini topish va ishlab chiqarishni yangicha tashkil qilish orqali namoyon bo‘ladi. Shu sababli innovatsiyalar iqtisodiy o‘sishning asosiy manbalaridan biri sifatida qarala boshlandi.

Tadbirkorlik nazariyasining uchinchi bosqichida esa tadbirkorning shaxsiy fazilatlari va boshqaruv qobiliyatlariga alohida e’tibor qaratildi. Ushbu yondashuvga ko‘ra, tadbirkor muvaffaqiyati ko‘p jihatdan uning mustaqil fikrlashi, tashabbuskorligi, iqtisodiy vaziyatni to‘g‘ri baholay olishi, o‘zgaruvchan sharoitlarga moslashuvchanligi hamda boshqaruv mahoratiga bog‘liqdir. Natijada tadbirkorlik nafaqat iqtisodiy faoliyat turi, balki alohida shaxsiy sifat va kompetensiyalar majmui sifatida ham talqin qilina boshlandi.

Tadbirkorlik nazariyasining zamonaviy, to‘rtinchi bosqichi esa ushbu tushunchaning kompleks va ko‘p tarmoqli yondashuv asosida o‘rganilishi bilan xarakterlanadi. Hozirgi davrda tadbirkorlik masalalari iqtisodiyot, menejment, psixologiya, sotsiologiya, marketing va innovatsion rivojlanish kabi bir qator fanlar doirasida tadqiq qilinmoqda. Shu bilan birga, faqat mustaqil biznes yuritish emas, balki yirik kompaniyalar ichida innovatsion tashabbuslarni rivojlantirish masalalariga ham katta e’tibor qaratilmoqda.

Mazkur yo‘nalish “intraprenyorlik” tushunchasi bilan ifodalanadi. Intraprenyorlik korxona ichida yangi g‘oyalarni ilgari surish, innovatsion loyihalarni amalga oshirish va ichki tadbirkorlik muhitini shakllantirishni anglatadi. Ushbu atama amerikalik olim Gifford Pinchot tomonidan ilmiy muomalaga kiritilgan bo‘lib, zamonaviy korporativ boshqaruv tizimida innovatsion rivojlanishning muhim omillaridan biri sifatida qaraladi.[378]

10.1-jadval.

Tadbirkorlik tushunchasiga berilgan asosiy ta’riflar: tarixiy taqqoslama[379]

Olim / Davr	Asosiy g‘oya	Tadbirkorlik ta’rifi
R. Kantillon (XVIII asr)	Tavakkalchilik	Noaniqlik sharoitida faoliyat yurituvchi, narxlar o‘zgarishidan foydalanadigan shaxs
J.B. Say (1803)	Uch omilning yaxlitligi	Yer, kapital va mehnatni birlashtiruvchi, ishlab chiqarishni tashkil etuvchi sub’ekt
A. Smit (1776)	Kapital egasi va raqobat	Kapital egasi bo‘lib, tijorat g‘oyasini amalga oshirish va daromad olish uchun tavakkalchilik qiluvchi
J.Shumpeter (1934)	Innovatsiya — asosiy kuch	Yangi kombinatsiyalar (texnologiyalar, mahsulot, bozor)ni joriy etuvchi novator
F.Xayek (1945)	Bilim va imkoniyat izlash	Tarqoq bilimdan foydalanib yangi iqtisodiy imkoniyatlarni topuvchi sub’ekt
R. Xizrich (XX asr)	Ijod va xavf-xatar birligi	Yangi qiymat yaratar ekan, moliyaviy va psixologik xatarni o‘ziga oluvchi hamda muvaffaqiyatdan qanoat topuvchi shaxs

Jadvalda keltirilgan tadbirkorlikka oid ta’riflar turli tarixiy davrlarda shakllangan iqtisodiy qarashlar va xo‘jalik yuritish sharoitlarini o‘zida aks ettiradi. Har bir iqtisodchi tadbirkorlik faoliyatining ma’lum jihatlariga alohida urg‘u bergan bo‘lsa-da, ularning barchasini birlashtirib turuvchi umumiy xususiyat mavjud.

Mazkur umumiy jihat shundan iboratki, tadbirkor har doim noaniqlik va tavakkalchilik sharoitida faoliyat yuritadi hamda qabul qilgan qarorlari natijasi uchun shaxsan javob beradi. Bozor muhitidagi o‘zgarishlar, raqobat, talab va taklifdagi tebranishlar, moliyaviy xavflar

[378] Muratov R.S., Jalolov I.A., Oripov S.Sh. Korxona iqtisodiyoti. Toshkent: Fan, 2012. 248-bet.
[379] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

hamda boshqa iqtisodiy omillar tadbirkorlik faoliyatini doimo ma’lum darajadagi noaniqlik bilan bog‘lab turadi. Shu sababli tadbirkor mavjud vaziyatni mustaqil baholashi, muqobil variantlarni tahlil qilishi va eng maqbul qarorni tanlashi zarur bo‘ladi.

Aynan mana shu jihat tadbirkorlik faoliyatini yollanma mehnatdan tubdan farqlaydi. Yollanma xodim odatda belgilangan vazifalarni bajarish bilan cheklanadi va faoliyat natijalari uchun to‘liq iqtisodiy javobgarlikni o‘z zimmasiga olmaydi. Tadbirkor esa biznes faoliyatining muvaffaqiyati yoki muvaffaqiyatsizligi bilan bog‘liq barcha iqtisodiy va moliyaviy oqibatlarni qabul qiladi.

Shuningdek, tadbirkorlik davlat boshqaruvi tizimidagi faoliyatdan ham farq qiladi. Chunki davlat boshqaruvida asosiy e’tibor ma’muriy tartibga solish va ijtimoiy vazifalarni bajarishga qaratilsa, tadbirkorlik faoliyatida tashabbuskorlik, iqtisodiy manfaatdorlik, innovatsion yondashuv va bozor talablariga moslashuv ustuvor ahamiyat kasb etadi.

Shu tariqa tavakkalchilik, mustaqil qaror qabul qilish va natija uchun shaxsiy javobgarlik tadbirkorlik faoliyatining eng muhim va fundamental belgilaridan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

Tadbirkorlikning muhim xususiyatlari va tadbirkor shaxsiy sifatlari

Tadbirkorlik iqtisodiy faoliyatning mustaqil va o‘ziga xos shakli bo‘lib, u tashabbuskorlik, iqtisodiy manfaatdorlik, mas’uliyat hamda foyda olishga yo‘naltirilgan faoliyat asosida amalga oshiriladi. Mazkur faoliyatning asosiy mohiyati mavjud imkoniyatlardan samarali foydalanish, yangi g‘oyalarni amaliyotga tatbiq etish va iqtisodiy natijaga erishishga qaratilganligi bilan belgilanadi. Shu sababli tadbirkorlik bozor iqtisodiyotining eng faol va harakatchan segmentlaridan biri hisoblanadi.[380]

Tadbirkorlik faoliyati ko‘pincha yangilik yaratish, ishlab chiqarish jarayonlarini takomillashtirish, yangi mahsulot va xizmatlarni joriy etish yoki biznesni yangicha tashkil qilish bilan bog‘liq bo‘ladi. Shu jihatdan u iqtisodiyotda innovatsion rivojlanishni rag‘batlantiruvchi muhim mexanizm vazifasini bajaradi. Tadbirkor o‘z faoliyati orqali bozor ehtiyojlarini aniqlaydi, iste’molchilarga mos mahsulot va xizmatlarni taklif qiladi hamda iqtisodiy resurslarning samarali harakatini ta’minlaydi.

Tadbirkorlik faoliyatining asosiy belgilaridan biri xo‘jalik yurituvchi subyektlarning iqtisodiy mustaqilligidir. Tadbirkor faoliyat

[380] Hizrich R., Peters M., Shepherd D. Entrepreneurship. 9th ed. New York: McGraw-Hill, 2013. P. 8.

yo‘nalishini erkin tanlaydi, ishlab chiqarish hajmini belgilaydi, resurslarni boshqaradi va biznes qarorlarini mustaqil ravishda qabul qiladi. Shu bilan birga, tadbirkorlik faoliyati iqtisodiy manfaatdorlik bilan chambarchas bog‘liq bo‘lib, asosiy maqsad foyda olish va faoliyat samaradorligini oshirishdan iboratdir.

Biroq tadbirkorlik doimo tavakkalchilik va mas’uliyat bilan birga kechadi. Bozor sharoitidagi noaniqlik, raqobatning kuchayishi, moliyaviy xavflar hamda tashqi iqtisodiy omillar tadbirkordan tezkor va puxta qarorlar qabul qilishni talab etadi. Shu sababli tadbirkor o‘z faoliyati natijalari uchun to‘liq javobgarlikni zimmasiga oladi.

Tadbirkorlik faoliyatida muvaffaqiyatga erishish uchun, avvalo, insonning o‘z imkoniyatlari va qobiliyatiga bo‘lgan ishonchi muhim ahamiyatga ega. Tadbirkor tashabbuskor, qat’iyatli va faol bo‘lishi zarur. Chunki bozor sharoitida muvaffaqiyat ko‘pincha yangilikni birinchi bo‘lib amaliyotga joriy etish, imkoniyatdan tez va samarali foydalanish bilan bog‘liq bo‘ladi.

Shuningdek, zamonaviy tadbirkorlik faoliyati jamoaviy hamkorliksiz samarali rivojlana olmaydi. Tadbirkor o‘z g‘oyasini muvaffaqiyatli amalga oshirish uchun malakali, tashabbuskor va bir maqsad sari harakat qiluvchi jamoani shakllantira olishi kerak. Kuchli jamoa biznes jarayonlarini samarali tashkil etish, innovatsion g‘oyalarni amalga oshirish va raqobatbardoshlikni oshirishning muhim omillaridan biri hisoblanadi.

Mehnat madaniyati ham tadbirkorlik muvaffaqiyatining asosiy omillaridan biridir. Jahon tajribasi shuni ko‘rsatadiki, iqtisodiy taraqqiyot nafaqat texnologik yangiliklar, balki mehnatga bo‘lgan munosabat, intizom va samarali ish tashkiloti bilan ham chambarchas bog‘liqdir. Xususan, Yaponiya tajribasida yuqori mehnat madaniyati, jamoaviy mas’uliyat va doimiy takomillashishga intilish mamlakatning iqtisodiy rivojlanishida muhim rol o‘ynagan omillardan biri sifatida baholanadi. adbirkorlik faoliyatining muvaffaqiyatli amalga oshirilishida insonning ichki motivatsiyasi muhim o‘rin tutadi. Iqtisodchi Yozef Shumpeter[381] tadbirkor faoliyatini harakatga keltiruvchi asosiy omillar sifatida bir necha muhim motivlarni ajratib ko‘rsatgan. Unga ko‘ra, tadbirkorni faoliyatga undovchi omillardan biri — boshqaruv va ta’sir doirasini kengaytirishga bo‘lgan intilishdir. Bundan tashqari, muvaffaqiyatga erishish istagi, aniq maqsad sari qat’iyat bilan harakat qilish ham tadbirkorlik faoliyatining muhim rag‘batlantiruvchi kuchi hisoblanadi.

[381] Schumpeter J.A. The Theory of Economic Development. Cambridge: Harvard University Press, 1934. P. 74.

Shumpeter, shuningdek, tadbirkorlikni ijodkorlik bilan bog‘lab, yangi g‘oya va loyihalarni amalga oshirish jarayonida inson ma’naviy qoniqish hosil qilishini ta’kidlaydi.

O‘zbekiston sharoitida tadbirkorlik faoliyatining motivatsion omillari o‘ziga xos xususiyatlarga ega. Xususan, ko‘plab tadbirkorlar o‘z bilim va salohiyatini amaliyotda namoyon etish, iqtisodiy va ijtimoiy ahamiyatga ega bo‘lgan g‘oyalarni ro‘yobga chiqarish istagi bilan faoliyat boshlaydilar. Shu bilan birga, iqtisodiy mustaqillikka erishish, erkin faoliyat yuritish, jamiyatdagi mavqe va obro‘ni oshirish ham muhim motivatsion omillar qatoriga kiradi. Tadbirkorlik ko‘pincha insonning o‘zi va oilasi uchun munosib turmush sharoitlarini yaratish, daromad manbaini kengaytirish hamda kelajakdagi barqarorlikni ta’minlash vositasi sifatida ham qaraladi.

Tadbirkor va menejer tushunchalarini o‘zaro farqlash ham muhim nazariy va amaliy ahamiyatga ega. Ushbu ikki tushuncha bir-biriga yaqin bo‘lsa-da, ularning funksional vazifalari turlicha hisoblanadi. Tadbirkor, avvalo, mulk egasi va biznes tashabbuskori sifatida namoyon bo‘lsa, menejer korxona faoliyatini boshqarish bilan shug‘ullanuvchi mutaxassis hisoblanadi. Menejerning asosiy vazifasi ishlab chiqarish jarayonlarini muvofiqlashtirish, resurslardan samarali foydalanish va korxona faoliyatining uzluksizligini ta’minlashdan iboratdir.

Amaliyotda esa ushbu ikki faoliyat turi ko‘pincha o‘zaro uyg‘unlashib ketadi. Ko‘plab tadbirkorlar o‘z korxonasini mustaqil ravishda boshqaradi, ayrim professional menejerlar esa vaqt o‘tishi bilan biznes egasiga aylanishi mumkin. Shu bilan birga, yirik korxonalarda boshqaruvning murakkablashuvi professional menejerlarga bo‘lgan ehtiyojni oshirmoqda. Chunki zamonaviy boshqaruv tizimida strategik rejalashtirish, tashkiliy tuzilmani shakllantirish va murakkab jarayonlarni boshqarish yuqori malakali menejment ko‘nikmalarini talab qiladi.

Tadbirkorlik faoliyatini tashkil etishda iste’molchilar bilan ishlash usullari ham muhim ahamiyat kasb etadi. Amaliyotda biznesni rivojlantirishning ikki asosiy yondashuvi keng qo‘llaniladi. Birinchi yondashuv iste’molchilarning ehtiyoj va manfaatlarini chuqur o‘rganish hamda ularga mos mahsulot yoki xizmatlarni taklif etishga asoslanadi. Ikkinchi yondashuv esa bozorda yangi mahsulot va xizmatlarni shakllantirish orqali iste’molchilarda yangi ehtiyojlarni yuzaga keltirish bilan bog‘liqdir.

Zamonaviy bozor sharoitida tadbirkor mahsulot yoki xizmatning raqobatbardoshligini ta’minlash uchun bir qator omillarni hisobga olishi

zarur. Jumladan, mahsulotning yangiligi, sifati, narx darajasi, foydalanish qulayligi, tashqi ko‘rinishi, standartlarga mosligi, sotuvdan keyingi servis xizmatlari va reklama samaradorligi iste’molchilarni jalb etishda muhim rol o‘ynaydi. Shu sababli bugungi kunda tadbirkorlik faoliyati faqat ishlab chiqarish bilan emas, balki marketing, innovatsiya va mijozlar bilan samarali munosabatlarni yo‘lga qo‘yish bilan ham chambarchas bog‘liqdir.

10.2. Kichik biznes va tadbirkorlik muhiti va unga ta’sir etuvchi omillar

Har qanday tadbirkorlik faoliyati muayyan hududiy va iqtisodiy makonda amalga oshiriladi. Tadbirkorlik subyektlari mamlakat, viloyat, shahar yoki qishloq miqyosida faoliyat yuritar ekan, ularning samaradorligi ko‘p jihatdan mavjud tashqi muhit va yaratilgan shart-sharoitlarga bog‘liq bo‘ladi. Shu sababli kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirishda qulay tadbirkorlik muhitini shakllantirish muhim ahamiyat kasb etadi.

Tadbirkorlik muhiti deganda tadbirkorlik faoliyatining tashkil etilishi, rivojlanishi va barqaror faoliyat yuritishiga ta’sir ko‘rsatuvchi tashqi omillar va sharoitlar majmui tushuniladi. Mazkur muhit tadbirkorning iqtisodiy faoliyatni erkin amalga oshirishi, resurslardan foydalanishi, investitsiyalarni jalb qilishi hamda bozorda raqobat olib borish imkoniyatlarini belgilab beradi.

Tadbirkorlik muhiti odatda o‘zaro bog‘liq bo‘lgan bir necha asosiy omillar ta’sirida shakllanadi. Ularning eng muhimlari huquqiy, siyosiy, ijtimoiy va iqtisodiy omillar hisoblanadi. Ushbu omillarning har biri tadbirkorlik faoliyatining rivojlanish darajasiga bevosita yoki bilvosita ta’sir ko‘rsatadi.

Huquqiy omillar tadbirkorlik faoliyatini tartibga soluvchi qonunlar, me’yoriy-huquqiy hujjatlar va davlat kafolatlari bilan bog‘liqdir. Mamlakatda tadbirkorlik subyektlarining huquqlari himoya qilinishi, mulk daxlsizligi ta’minlanishi, soliqqa oid qonunchilikning barqarorligi hamda biznes yuritish tartib-taomillarining soddalashtirilishi tadbirkorlik rivojlanishining muhim shartlaridan biri hisoblanadi.

Siyosiy omillar esa davlatning iqtisodiy siyosati, boshqaruv tizimining barqarorligi, tadbirkorlikni qo‘llab-quvvatlashga qaratilgan dasturlar va investitsion muhit bilan bog‘liqdir. Siyosiy barqarorlik mavjud bo‘lgan mamlakatlarda tadbirkorlik faoliyati uchun qulay sharoit yaratiladi va investorlarning ishonchi ortadi.

Ijtimoiy omillar aholining turmush darajasi, bandlik holati, ta’lim va madaniyat darajasi, mehnat resurslari sifati hamda jamiyatning tadbirkorlikka bo‘lgan munosabati bilan belgilanadi. Jamiyatda tadbirkorlik madaniyati va innovatsion fikrlash rivojlangan bo‘lsa, biznes faoliyatining kengayishi uchun yanada qulay imkoniyatlar yuzaga keladi.

Iqtisodiy omillar esa bozor infratuzilmasi, moliyaviy resurslarning mavjudligi, kredit tizimi, inflyatsiya darajasi, raqobat muhiti, soliq yuki va aholining xarid qobiliyati kabi ko‘rsatkichlarni o‘z ichiga oladi. Mazkur omillar tadbirkorlik subyektlarining moliyaviy barqarorligi va iqtisodiy samaradorligiga sezilarli ta’sir ko‘rsatadi.

Shunday qilib, tadbirkorlik muhiti murakkab va ko‘p qirrali tizim bo‘lib, uning samarali shakllanishi kichik biznes va tadbirkorlik faoliyatining muvaffaqiyatli rivojlanishida muhim omil hisoblanadi. Shu sababli davlat tomonidan qulay huquqiy, iqtisodiy va institutsional sharoitlarni yaratish bozor iqtisodiyotini rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlaridan biri sifatida qaraladi.

10.2-jadval.

Tadbirkorlik muhitiga ta’sir etuvchi to‘rtta asosiy omil[382]

Omil turi	Mohiyati	O‘zbekiston sharoitidagi ifodasi
Huquqiy omil	Tadbirkorlik faoliyatini tartibga soluvchi qonunlar, yo‘riqnomalar; «o‘yinlar qoidasi»ni belgilaydi	‘Tadbirkorlik faoliyati erkinligining kafolatlari’ to‘g‘risidagi Qonun (2000); soliq, yer, mehnat munosabatlariga oid normativlar; Harakatlar strategiyasi (2017)
Siyosiy omil	Davlatning tadbirkorlik jarayonlariga munosabati va ta’sirini belgilaydi; siyosiy barqarorlik uzoq muddatli rejalashtirish imkonini beradi	Siyosiy barqarorlik — investitsiyalar jalb etishning asosi; raqobatbardosh siyosat; xususiy biznesni tartibga soluvchi normativlar
Ijtimoiy omil	Jamiyatdagi mafkura, milliy urf-odatlar, madaniy odatlar, aholining tadbirkorlikka munosabati	‘Har bir oila — tadbirkor’ dasturi (2018); oilaviy tadbirkorlik an’analari; tadbirkorlik ta’limini kengaytirish
Iqtisodiy omil	Bozordagi raqobat, narx-navo holati, kredit stavkalari, soliq yuku, ishchi kuchi narxi	Bozor raqobati sharoitlari; 2019 yildan valyuta liberalizatsiyasi; soliq imtiyozlari tizimi; Biznes ombudsmani instituti

[382] *Manba: iqtisodiy adabiyotlar va O'zR qonunchilik asosida muallif tuzildi*

Tadbirkorlik muhitiga ta’sir ko‘rsatuvchi omillar orasida huquqiy omil alohida muhim o‘rin egallaydi. Chunki aynan huquqiy tizim tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirishning asosiy qoidalari, chegaralari va tartiblarini belgilab beradi. Qonunchilik bazasining barqarorligi, aniq va izchil ishlashi biznes yuritish uchun ishonchli muhit yaratadi.[383] Aksincha, huquqiy me’yorlarning tez-tez o‘zgarishi yoki ularning amaliyotda bir xil qo‘llanilmasligi tadbirkorlik faolligining pasayishiga sabab bo‘lishi mumkin. Shu bois tadbirkorlikni rivojlantirishda mulk huquqini himoya qilish, shartnomaviy munosabatlarni kafolatlash va biznes yuritish tartib-taomillarini soddalashtirish muhim ahamiyat kasb etadi.

Siyosiy barqarorlik ham tadbirkorlik muhitining muhim tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. Barqaror siyosiy tizim mavjud bo‘lgan sharoitda tadbirkorlar o‘z faoliyatini uzoq muddatli istiqbol asosida rejalashtirish imkoniyatiga ega bo‘ladi. Bu esa yirik investitsiyalarni jalb qilish, ishlab chiqarishni kengaytirish va innovatsion loyihalarni amalga oshirish uchun qulay sharoit yaratadi. Siyosiy noaniqlik hukm surgan holatlarda esa tadbirkorlar ko‘pincha qisqa muddatli va tez daromad olishga qaratilgan faoliyat turlarini afzal ko‘radilar. Natijada iqtisodiyotda uzoq muddatli investitsion faollik sustlashishi mumkin.

Ijtimoiy omil tadbirkorlik muhitining eng murakkab tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. Ushbu omil jamiyatdagi mafkuraviy qarashlar, milliy qadriyatlar, urf-odatlar, madaniy an’analar, aholining tadbirkorlikka bo‘lgan munosabati hamda davlatning biznes faoliyatini qo‘llab-quvvatlash siyosati bilan chambarchas bog‘liqdir. Jamiyatda tadbirkorlik faoliyatiga nisbatan ijobiy munosabat shakllangan bo‘lsa, aholining biznesga qiziqishi va iqtisodiy faolligi ortadi. Aksincha, tadbirkorlik tashabbuslari yetarlicha qo‘llab-quvvatlanmagan muhitda biznes rivojlanishi sekinlashadi.

Iqtisodiy omillar esa bozor infratuzilmasining rivojlanganligi, moliyaviy resurslarning mavjudligi, kredit tizimi, raqobat muhiti, inflyatsiya darajasi va narxlar barqarorligi kabi ko‘rsatkichlar bilan belgilanadi. Bozor iqtisodiyotida sog‘lom raqobat muhitining mavjudligi tadbirkorlik subyektlarini xizmat va mahsulot sifatini oshirishga, xarajatlarni kamaytirishga hamda innovatsion faoliyatni rivojlantirishga undaydi.

[383] O'zbekiston Respublikasi 'Tadbirkorlik faoliyati erkinligining kafolatlari to'g'risida'gi Qonun. 2000 yil 25 may. №69-II.

Tadbirkorlik muhitini shakllantirish murakkab va ko‘p qirrali jarayon hisoblanadi. Bu jarayon nafaqat iqtisodiy islohotlarni, balki jamiyatning ijtimoiy va iqtisodiy tafakkuridagi o‘zgarishlarni ham qamrab oladi. Shu bilan birga, aholining tadbirkorlikka bo‘lgan munosabati, iqtisodiy faolligi va psixologik tayyorgarligi ham muhim ahamiyatga ega.

Zamonaviy sharoitda tadbirkorlik muhitini rivojlantirish davlat tomonidan maqsadli dasturlar, institutsional islohotlar va qo‘llab-quvvatlash mexanizmlari orqali amalga oshiriladi. Biroq tadbirkorlikni boshqarish ma’muriy-buyruqbozlik usullari asosida emas, balki qulay iqtisodiy va tashkiliy sharoitlar yaratish orqali olib borilishi lozim. Ya’ni davlatning asosiy vazifasi tadbirkorlik subyektlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri bosim o‘tkazish emas, balki ularning erkin va samarali faoliyat yuritishi uchun zarur infratuzilma, huquqiy kafolatlar va iqtisodiy imkoniyatlarni shakllantirishdan iborat bo‘lishi kerak.

10.3. Kichik biznes va tadbirkorlikning iqtisodiyotda tutgan o‘rni

Bugungi kunda kichik biznes va tadbirkorlik iqtisodiyotni rivojlantirishning eng muhim yo‘nalishlaridan biri sifatida qaralmoqda. Ayniqsa, bozor iqtisodiyoti sharoitida ushbu soha iqtisodiy o‘sishni ta’minlash, yangi ish o‘rinlarini yaratish, aholi daromadlarini oshirish hamda raqobat muhitini shakllantirishda muhim rol o‘ynaydi. Shu sababli O‘zbekistonda ham tadbirkorlik faoliyatini qo‘llab-quvvatlash davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor vazifalaridan biri sifatida belgilangan.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev Oliy Majlisga yo‘llagan Murojaatnomasida tadbirkorlikni rivojlantirish masalasiga alohida e’tibor qaratib, biznes faoliyatini qo‘llab-quvvatlash, tadbirkorlik subyektlari oldidagi byurokratik to‘siqlarni bartaraf etish hamda ular uchun yanada qulay ishbilarmonlik muhitini yaratish zarurligini ta’kidlagan edi. Bu yondashuv mamlakat iqtisodiyotida xususiy sektor ulushini oshirish va tadbirkorlik tashabbuslarini rag‘batlantirishga qaratilgan islohotlarning muhim yo‘nalishini ifodalaydi.[384]

Amaldagi qonunchilikka muvofiq, O‘zbekistonda kichik tadbirkorlik subyektlari tarkibiga yakka tartibdagi tadbirkorlar, mikrofirmalar va ayrim tarmoqlarda faoliyat yurituvchi kichik korxonalar kiradi. Agar xo‘jalik yurituvchi subyekt bir nechta faoliyat turi bilan shug‘ullansa, u holda uning qaysi toifaga mansubligi yillik aylanmadagi

[384] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga Murojaatnomasi. 2017 yil 22 dekabr. Toshkent

eng yuqori ulushga ega bo‘lgan faoliyat turi asosida belgilanadi. Mazkur mezonlar kichik biznes subyektlarini aniqlash va ularga nisbatan qo‘llab-quvvatlash mexanizmlarini amalga oshirishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Jahon tajribasi ham kichik biznes va tadbirkorlikning iqtisodiyotdagi o‘rni nihoyatda katta ekanligini ko‘rsatmoqda. Xalqaro Valyuta Fondi ma’lumotlariga ko‘ra, dunyo miqyosidagi korxonalarning asosiy qismi kichik va o‘rta biznes subyektlaridan iborat bo‘lib, ular global bandlikning katta qismini ta’minlaydi. Mazkur sektor millionlab insonlar uchun daromad manbai yaratish bilan birga, iqtisodiy barqarorlik va ijtimoiy farovonlikni mustahkamlashga xizmat qilmoqda.

Yevropa Ittifoqi mamlakatlari tajribasida ham kichik va o‘rta biznes iqtisodiyotning tayanch segmentlaridan biri sifatida namoyon bo‘ladi. Ushbu sektor korxonalar sonining mutlaq ko‘pchiligini tashkil etib, bandlikni ta’minlash va yalpi qo‘shilgan qiymat yaratishda muhim ulushga ega. Bu holat kichik biznesning iqtisodiyotdagi moslashuvchanligi, innovatsion faolligi va bozor talablariga tez javob bera olish qobiliyati bilan izohlanadi.

Xalqaro iqtisodiy tashkilotlar tomonidan olib borilgan tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, rivojlangan mamlakatlarda kichik biznesning iqtisodiyotdagi ulushi oshgani sari uning eksport salohiyati va innovatsion faoliyati ham kuchayib bormoqda. Kichik biznes subyektlari yangi texnologiyalarni joriy etish, innovatsion mahsulotlar ishlab chiqarish va ichki hamda tashqi bozorlarda raqobatbardoshlikni oshirishda faol ishtirok etmoqda.

Shu tariqa kichik biznes va tadbirkorlik iqtisodiyotni diversifikatsiya qilish, aholi bandligini ta’minlash, raqobat muhitini rivojlantirish hamda innovatsion iqtisodiyotga o‘tishda muhim strategik omil sifatida namoyon bo‘lmoqda. Shu sababli ushbu sohani har tomonlama qo‘llab-quvvatlash va rivojlantirish zamonaviy iqtisodiy siyosatning eng ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi.

O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2026 yil 1 yanvar holatida mamlakatda faoliyat yuritayotgan kichik tadbirkorlik subyektlari soni 1,2 milliondan ortiqni tashkil etdi. Mazkur ko‘rsatkich kichik biznes va xususiy tadbirkorlikning milliy iqtisodiyotdagi o‘rni tobora ortib borayotganini ko‘rsatadi. Aholi soniga nisbatan hisoblaganda, har ming nafar fuqaroga o‘rtacha 31,7 ta tadbirkorlik subyekti to‘g‘ri kelmoqda. Bu esa iqtisodiy faollikning

kengayib borayotgani va biznes yuritishga qiziqish ortayotganidan dalolat beradi.

Faoliyat yuritayotgan subyektlar tarkibida mikrofirmalar va kichik korxonalar asosiy ulushni egallaydi. Shu bilan birga, yakka tartibdagi tadbirkorlik, dehqon xo‘jaliklari, oilaviy biznes va hunarmandchilik faoliyatining ham rivojlanib borayotgani kuzatilmoqda. Ayniqsa, oilaviy tadbirkorlik va hunarmandchilik milliy iqtisodiyotda aholining bandligini ta’minlash, daromad manbalarini kengaytirish hamda hududiy iqtisodiy faollikni rag‘batlantirishda muhim ahamiyat kasb etmoqda.

O‘zbekistonda kichik biznes muhitining shakllanishiga bir qator huquqiy, siyosiy, ijtimoiy va iqtisodiy omillar ta’sir ko‘rsatmoqda. Huquqiy jihatdan tadbirkorlik faoliyatini tartibga soluvchi qonunlar, soliq tizimi, mehnat va yer munosabatlariga oid me’yoriy hujjatlar biznes yuritishning asosiy qoidalarini belgilaydi. Xususan, tadbirkorlik erkinligini kafolatlovchi qonunchilik bazasining yaratilishi biznes subyektlari faoliyatining huquqiy himoyasini mustahkamlashga xizmat qilmoqda.

Siyosiy omillar ham tadbirkorlik rivojida muhim o‘rin tutadi. Mamlakatdagi siyosiy barqarorlik, investitsiyalarni qo‘llab-quvvatlash siyosati va xususiy sektor manfaatlarini himoya qilishga qaratilgan islohotlar tadbirkorlik faolligini rag‘batlantirmoqda. Barqaror siyosiy muhit tadbirkorlarga uzoq muddatli loyihalarni amalga oshirish va investitsion rejalarni shakllantirish imkonini beradi.

Ijtimoiy omillar tarkibida esa aholining tadbirkorlikka bo‘lgan munosabati, oilaviy biznes an’analari, milliy qadriyatlar hamda tadbirkorlik ta’limining rivojlanish darajasi muhim ahamiyatga ega. So‘nggi yillarda amalga oshirilayotgan “Har bir oila — tadbirkor” kabi dasturlar aholining biznes faoliyatiga jalb qilinishini kengaytirishga xizmat qilmoqda.

Iqtisodiy omillar esa bozor infratuzilmasi, raqobat muhiti, kredit resurslari, soliq imtiyozlari va valyuta siyosati bilan bog‘liqdir. Xususan, valyuta bozorini liberallashtirish, soliq yukining kamaytirilishi va tadbirkorlarni himoya qiluvchi institutsional mexanizmlarning joriy etilishi kichik biznes subyektlarining iqtisodiy faoliyatini faollashtirishga ijobiy ta’sir ko‘rsatmoqda.

Keltirilgan statistik ma’lumotlar va institutsional o‘zgarishlar O‘zbekistonda kichik biznes va tadbirkorlikning barqaror rivojlanish tendensiyasiga ega ekanligini ko‘rsatadi. Ushbu sektor iqtisodiyotning muhim tarkibiy qismi sifatida aholi bandligini ta’minlash, raqobat

muhitini kuchaytirish, ichki bozorni tovar va xizmatlar bilan to‘ldirish hamda mamlakatning iqtisodiy barqarorligini mustahkamlashda muhim rol o‘ynamoqda.

10.3-jadval.

O‘zbekistonda kichik tadbirkorlik sub’ektlarining 2025-yil asosiy ko‘rsatkichlari[385]

Omil turi	**Mohiyati**	**O‘zbekiston sharoitidagi ifodasi**
Huquqiy omil	Tadbirkorlik faoliyatini tartibga soluvchi qonunlar, yo‘riqnomalar; «o‘yinlar qoidasi»ni belgilaydi	‘Tadbirkorlik faoliyati erkinligining kafolatlari’ to‘g‘risidagi Qonun (2000); soliq, yer, mehnat munosabatlariga oid normativlar; Harakatlar strategiyasi (2017)
Siyosiy omil	Davlatning tadbirkorlik jarayonlariga munosabati va ta’sirini belgilaydi; siyosiy barqarorlik uzoq muddatli rejalashtirish imkonini beradi	Siyosiy barqarorlik — investitsiyalar jalb etishning asosi; raqobatbardosh siyosat; xususiy biznesni tartibga soluvchi normativlar
Ijtimoiy omil	Jamiyatdagi mafkura, milliy urf-odatlar, madaniy odatlar, aholining tadbirkorlikka munosabati	‘Har bir oila — tadbirkor’ dasturi (2018); oilaviy tadbirkorlik an’analari; tadbirkorlik ta’limini kengaytirish
Iqtisodiy omil	Bozordagi raqobat, narx-navo holati, kredit stavkalari, soliq yukи, ishchi kuchi narxi	Bozor raqobati sharoitlari; 2019 yildan valyuta liberalizatsiyasi; soliq imtiyozlari tizimi; Biznes ombudsmani instituti

Keltirilgan statistik ma’lumotlar O‘zbekistonda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikning izchil rivojlanib borayotganini ko‘rsatadi[386]. So‘nggi yillarda ushbu sektorning iqtisodiyotdagi ulushi ortib, u aholi bandligini ta’minlash, xizmatlar hajmini kengaytirish va bozor infratuzilmasini rivojlantirishning muhim omiliga aylanmoqda. Kichik tadbirkorlik subyektlarining son jihatdan o‘sishi bilan bir qatorda ularning iqtisodiy faolligi va tarmoqlar bo‘yicha ishtiroki ham kengayib bormoqda.

[385] *Manba: O'zR Milliy statistika qo'mitasi, 2026 yil yanvar. Kichik tadbirkorlik sub'ektlari axborotnomasi.*

[386] O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. Ijtimoiy-iqtisodiy holat axborotnomasi. XI. Kichik tadbirkorlik sub'ektlari. 2025 yil yanvar-dekabr. Toshkent, 2026.

Ayniqsa, transport xizmatlari sohasida kichik biznesning ulushi yuqori darajada ekanligi alohida ahamiyat kasb etadi. Avtomobil transportida yo‘lovchi tashish xizmatlarining asosiy qismi aynan kichik tadbirkorlik subyektlari tomonidan amalga oshirilmoqda. Shuningdek, yo‘lovchi aylanmasining mutlaq katta ulushi ham mazkur sektor hissasiga to‘g‘ri keladi. Bu holat kichik biznes subyektlarining transport xizmatlari bozorida yetakchi o‘rin egallayotganini ko‘rsatadi.

Mazkur tendensiya bir necha omillar bilan izohlanadi. Birinchidan, avtomobil transporti sohasi katta hajmdagi boshlang‘ich investitsiyalarni talab qilmaydigan va nisbatan tez daromad olish imkonini beruvchi faoliyat yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Ikkinchidan, aholining transport xizmatlariga bo‘lgan doimiy ehtiyoji ushbu bozorda barqaror talabni shakllantiradi. Uchinchidan esa, xususiy sektorning moslashuvchanligi va bozor talablariga tez javob bera olish qobiliyati transport xizmatlari samaradorligini oshirishga xizmat qilmoqda.

Shu bilan birga, transport sohasida kichik biznesning keng rivojlanishi raqobat muhitining kuchayishiga, xizmat sifati yaxshilanishiga va aholiga ko‘rsatilayotgan transport xizmatlari turlarining ko‘payishiga olib kelmoqda. Bu esa o‘z navbatida iqtisodiyotning xizmat ko‘rsatish sektorini rivojlantirish va hududlararo transport aloqalarini mustahkamlashga ijobiy ta’sir ko‘rsatadi.

Natijada avtomobil transporti sohasi kichik biznes va tadbirkorlik uchun eng istiqbolli va barqaror faoliyat yo‘nalishlaridan biriga aylanib bormoqda. Ushbu sektorni yanada qo‘llab-quvvatlash, zamonaviy logistika va raqamli texnologiyalarni joriy etish orqali transport xizmatlari samaradorligini oshirish mamlakat iqtisodiy rivojlanishining muhim omillaridan biri bo‘lib qoladi.

O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2026-yil 1-yanvar holatida mamlakatda faoliyat yuritayotgan korxona va tashkilotlar soni qariyb [387]475 mingga yetgan. Ushbu korxonalarning asosiy qismini kichik korxonalar va mikrofirmalar tashkil etib, ularning ulushi umumiy korxonalar sonining katta qismini egallamoqda. Mazkur holat mamlakat iqtisodiyotida kichik biznes va xususiy tadbirkorlikning yetakchi o‘rin tutayotganini hamda iqtisodiy faoliyatning asosiy drayverlaridan biriga aylanib borayotganini ko‘rsatadi.

[387] O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. XV. O'zbekiston Respublikasida korxona va tashkilotlar demografiyasi bo'yicha ma'lumot. 2026 yil 1 yanvar holati. Toshkent, 2026.

Tashkiliy-huquqiy shakllar tarkibida mas’uliyati cheklangan jamiyatlar ustun mavqega ega ekanligi kuzatilmoqda. Bu turdagi korxonalar tadbirkorlik faoliyatini yuritishda qulay boshqaruv tizimi, moliyaviy javobgarlikning cheklanganligi va biznesni tashkil etishdagi soddaligi bilan ajralib turadi. Shu sababli mamlakatda biznes yuritishning eng ommabop shakllaridan biri aynan mas’uliyati cheklangan jamiyatlar hisoblanadi.

Bundan tashqari, xususiy va oilaviy korxonalar ulushining ham sezilarli darajada ekanligi mamlakatda oilaviy tadbirkorlik va kichik biznesning faol rivojlanayotganidan dalolat beradi. Ayniqsa, oilaviy korxonalar aholining bandligini ta’minlash, hududiy iqtisodiy faollikni kuchaytirish va mahalliy ishlab chiqarishni rivojlantirishda muhim ahamiyat kasb etmoqda.

So‘nggi yillarda xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalar sonining ortib borayotgani ham mamlakat iqtisodiyotida ijobiy tendensiyalardan biri sifatida baholanmoqda. Statistik ma’lumotlarga ko‘ra, 2026 yil boshiga kelib xorijiy kapital ishtirokidagi korxonalar soni sezilarli darajada oshgan. Bu holat O‘zbekistonning investitsion jozibadorligi ortib borayotganini va mamlakatda biznes yuritish uchun qulay muhit shakllanayotganini ko‘rsatadi.

Xorijiy investitsiyalar tarkibida Xitoy yetakchi o‘rinlardan birini egallamoqda. Shu bilan birga, Rossiya, Turkiya, Qozog‘iston va Janubiy Koreya kabi davlatlar ham O‘zbekiston iqtisodiyotiga faol investitsiya kiritayotgan mamlakatlar qatoridan joy olgan. Ushbu hamkorlik sanoat, xizmat ko‘rsatish, transport, qurilish va boshqa tarmoqlarda yangi ishlab chiqarish quvvatlarini yaratish, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish hamda yangi ish o‘rinlarini tashkil etishga xizmat qilmoqda.

Mazkur ko‘rsatkichlar O‘zbekistonda tadbirkorlik va investitsion faoliyat uchun yaratilayotgan sharoitlar tobora yaxshilanib borayotganini tasdiqlaydi. Kichik biznes va xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalar sonining ortishi iqtisodiyotning diversifikatsiyalashuvi, raqobat muhitining kuchayishi va mamlakatning xalqaro iqtisodiy integratsiyadagi faolligi oshib borayotganidan dalolat beradi.

Jahon amaliyoti shuni ko‘rsatadiki, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlash iqtisodiy siyosatning muhim yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Rivojlangan mamlakatlarda ushbu sektorni rag‘batlantirish uzoq yillar davomida shakllangan

institutsional mexanizmlar asosida amalga oshirilmoqda.[388] Davlat tomonidan tadbirkorlarga maslahat xizmatlari koʻrsatish, moliyaviy yordam berish, soliq imtiyozlari yaratish hamda biznes yuritish uchun qulay muhitni shakllantirish kichik biznesni rivojlantirishning asosiy vositalari sifatida qoʻllaniladi.

Fransiya tajribasida kichik biznesni qoʻllab-quvvatlash tizimi kompleks yondashuv asosida tashkil etilgan. Ushbu mamlakatda tadbirkorlarni zarur iqtisodiy va huquqiy axborotlar bilan ta’minlash, ichki bozorda raqobatbardoshlikni kuchaytirish, eksport faoliyatini rivojlantirish hamda moliyaviy koʻmak mexanizmlarini kengaytirishga alohida e’tibor qaratiladi. Natijada kichik biznes subyektlari milliy iqtisodiyotning faol va barqaror segmentiga aylangan.

Kanadada esa kichik biznesni rivojlantirishda bandlik markazlari va maslahat xizmatlari muhim rol oʻynaydi. Ushbu tizim orqali tadbirkorlarga malakali xodimlarni tanlash, biznesni boshqarish, moliyaviy rejalashtirish va bozor faoliyatini tashkil etish boʻyicha amaliy yordam koʻrsatiladi. Bu esa kichik korxonalarning samarali faoliyat yuritishi va bozor sharoitiga tez moslashishiga xizmat qiladi.

Oʻzbekistonda ham kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni qoʻllab-quvvatlash davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yoʻnalishlaridan biri sifatida belgilangan. Soʻnggi yillarda ushbu sohani rivojlantirishga qaratilgan keng koʻlamli institutsional va iqtisodiy islohotlar amalga oshirilmoqda. Tadbirkorlik subyektlari uchun qulay ishbilarmonlik muhitini yaratish, ularning huquq va manfaatlarini himoya qilish, moliyaviy resurslardan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish hamda moddiy-texnik bazasini mustahkamlash boʻyicha muhim chora-tadbirlar koʻrilmoqda.

Xususan, Oʻzbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi Harakatlar strategiyasida kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni rivojlantirish davlat siyosatining muhim vazifalaridan biri sifatida belgilangan. Mazkur strategiyada tadbirkorlik faoliyatiga noqonuniy aralashuvlarning oldini olish, biznes yuritish tartib-taomillarini soddalashtirish, tadbirkorlar huquqlarini himoya qilish hamda investitsion muhitni yaxshilash masalalariga alohida e’tibor qaratilgan.

Kichik biznes va xususiy tadbirkorlikning rivojlanishi Oʻzbekiston iqtisodiyotida ishlab chiqarish hajmini kengaytirish, xizmat koʻrsatish

[388] OECD. Small Business, Job Creation and Growth: Facts, Obstacles and Best Practices. Paris: OECD Publishing, 2023. P. 17.

sohasini rivojlantirish va eksport salohiyatini oshirish bilan bevosita bog‘liqdir. Mazkur sektor iqtisodiyotning moslashuvchan va tez rivojlanadigan qismi sifatida qisqa muddat ichida yangi ish o‘rinlarini yaratish hamda aholining daromad manbalarini kengaytirishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Shuningdek, kichik biznesning muhim afzalliklaridan biri nisbatan kam moliyaviy resurslar hisobiga yuqori iqtisodiy natijalarga erishish imkoniyatidir. Kichik korxonalar bozor talabidagi o‘zgarishlarga tez moslashadi, yangi faoliyat turlarini o‘zlashtiradi va innovatsion g‘oyalarni amaliyotga tez joriy etadi. Shu sababli kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni rivojlantirish iqtisodiyotni diversifikatsiya qilish, raqobatbardoshlikni oshirish va barqaror iqtisodiy o‘sishni ta’minlashning muhim omillaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda.

Kichik biznes bozor iqtisodiyotining eng faol va moslashuvchan tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. U odatda xususiy mulkka asoslangan, mahalliy bozorda faoliyat yurituvchi hamda yirik korporatsiyalar bilan taqqoslaganda nisbatan kichik hajmdagi iqtisodiy subyekt sifatida namoyon bo‘ladi. Kichik biznes subyektlari iqtisodiyotning turli tarmoqlarida faoliyat yuritib, yangi ish o‘rinlarini yaratish, xizmatlar ko‘lamini kengaytirish va aholi daromadlarini oshirishda muhim rol o‘ynaydi.

Shu bilan birga, kichik biznes faoliyati bir qator o‘ziga xos xavf va murakkabliklar bilan ham bog‘liqdir. Yirik kompaniyalardan farqli ravishda, kichik korxonalar moliyaviy resurslarning cheklanganligi sababli iqtisodiy tavakkalchiliklarga ko‘proq duch keladi. Biznes faoliyatida yuzaga keladigan xatolar, bozor tebranishlari yoki kutilmagan iqtisodiy holatlar kichik korxonalar faoliyatiga jiddiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Chunki ko‘plab tadbirkorlar o‘z biznesini tashkil etishda shaxsiy mablag‘lari va oilaviy resurslariga tayanadilar.

Amaliy tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, yangi tashkil etilgan kichik biznes subyektlarining ma’lum qismi faoliyatining dastlabki yillaridayoq bozor raqobatiga bardosh bera olmaydi. Ayniqsa, moliyaviy boshqaruvdagi kamchiliklar, marketing strategiyasining yetarli emasligi, tajriba va boshqaruv ko‘nikmalarining sustligi biznesning muvaffaqiyatsiz yakunlanishiga sabab bo‘lishi mumkin.

Tadbirkorlik faoliyati nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy va psixologik tavakkalchiliklarni ham o‘z ichiga oladi. Yangi biznesni yo‘lga qo‘yish ko‘pincha uzoq vaqt davomida intensiv mehnat qilishni talab etadi. Bu esa tadbirkorning oilaviy hayoti, dam olish va ijtimoiy munosabatlariga

ham ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu sababli tadbirkorlik faoliyatida muvaffaqiyatga erishish katta mas’uliyat, sabr-toqat va qat’iyatni talab qiladi.

Biroq mavjud xavflarga qaramasdan, kichik biznes ko‘plab insonlar uchun iqtisodiy mustaqillikka erishish vositasi bo‘lib xizmat qiladi. Ko‘pchilik tadbirkorlarni biznes faoliyatiga jalb qiluvchi asosiy omillardan biri — mustaqil qaror qabul qilish va o‘z faoliyatini erkin boshqarish imkoniyatidir. Tadbirkor o‘z ish vaqti, biznes strategiyasi va rivojlanish yo‘nalishini mustaqil belgilaydi. Aynan mana shu erkinlik hissi ko‘plab insonlarni tadbirkorlik faoliyatiga undaydi.

Daromad olish omili ham tadbirkorlikning muhim rag‘batlantiruvchi kuchlaridan biri hisoblanadi. Muvaffaqiyatli biznes katta iqtisodiy foyda keltirishi mumkinligi ko‘plab insonlarni ushbu faoliyat turiga qiziqtiradi. Biroq zamonaviy tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, tadbirkorlar uchun faqat moliyaviy manfaat emas, balki shaxsiy rivojlanish, mustaqillik, jamiyatga foyda keltirish va o‘z salohiyatini namoyon etish kabi omillar ham muhim ahamiyatga ega.

Kichik biznesning muvaffaqiyatli rivojlanishi ko‘p jihatdan samarali boshqaruvga bog‘liqdir. Tadbirkor tashkilotni boshqarish, ishlab chiqarish jarayonlarini muvofiqlashtirish, inson resurslaridan oqilona foydalanish va to‘g‘ri qarorlar qabul qilish ko‘nikmalariga ega bo‘lishi zarur. Chunki tadbirkor tomonidan qabul qilinadigan har bir qaror korxona faoliyatining moliyaviy natijalari va istiqboldagi rivojlanishiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi.

Shuningdek, biznesning uzoq muddatli faoliyat yuritishi uchun rentabellikni ta’minlash muhim ahamiyatga ega. Foyda korxonaning moliyaviy barqarorligini saqlash, ishlab chiqarishni kengaytirish va bozor raqobatida muvaffaqiyat qozonishning asosiy manbai hisoblanadi. Shu sababli tadbirkorlik faoliyatida iqtisodiy samaradorlik va moliyaviy natijadorlik doimo ustuvor vazifalardan biri bo‘lib qoladi.

Umuman olganda, kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirish jarayonida hali ham qator muammolar va to‘siqlar mavjud. Ularni bartaraf etish uchun zamonaviy boshqaruv texnologiyalarini joriy etish, biznes infratuzilmasini rivojlantirish, tadbirkorlarga amaliy va moliyaviy yordam ko‘rsatish hamda qulay ishbilarmonlik muhitini shakllantirish zarur. Ayniqsa, kichik biznes subyektlarini innovatsion rivojlanish, raqamli texnologiyalar va zamonaviy menejment usullari asosida qo‘llab-quvvatlash iqtisodiy taraqqiyotning muhim omillaridan biri hisoblanadi.

10.4. Korxonalarning davlat tomonidan ro‘yxatga olinishi.

Har qanday shakldagi korxona joylashgan manzilgohi bo‘yicha davlat organlarida ro‘yxatga olingan kundan boshlab tashkil qilingan hisoblanadi.

Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatiga olish, tegishli ravishda, yustitsiya organlari yoki tuman (shahar)lar hoqimliklari huzuridagi Tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatga olish inspektsiyalari o‘rniga tashkil etilgan “yagona darcha” markazlari tomonidan amalga oshiriladi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Xususiy mulk, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni ishonchli himoya qilishni ta’minlash, ularni jadal rivojlantirish yo‘lidagi to‘siqlarni bartaraf etish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2015 yil 15 maydagi PF-4725-sonli farmonining ijrosini ta’minlash va tadbirkorlik tuzilmalariga zamonaviy axborot-kommunikatsiya texnologiyalaridan keng foydalangan holda davlat xizmatlarini ko‘rsatish sifati hamda ulardan foydalanish imkoniyatlarini tubdan oshirish va shaffofligini ta’minlash maqsadida tuman (shahar) hoqimliklari huzuridagi tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatdan o‘tkazish inspektsiyalari negizida tadbirkorlik sub’ektlariga yagona darchaprintsipi bo‘yicha davlat xizmatlari ko‘rsatish yagona markazlari tashkil etildi.

Bundan kelib chiqqan holda, vazirliklar, davlat qo‘mitalari, boshqa davlat organlari va tashkilotlarida mavjud “yagona darcha”xizmatlarining faoliyati 2016-yilning 1-yanvaridan boshlab to‘xtatildi.

Mazkur hujjatga ko‘ra, “Yagona darcha” markazlarining asosiy vazifalari etib quyidagilar belgilandi[389]:

– “yagona darcha” printsipi bo‘yicha davlat xizmatlarini ko‘rsatish; tadbirkorlik sub’ektlariga ro‘yxatdan o‘tkazish, ruxsat berish

– va litsenziyalash tartib-taomillarida shaffoflikni ta’minlash; tadbirkorlarga davlat xizmatlarini ko‘rsatishda byurokratik

– g‘ov-to‘siqlarga yo‘l qo‘ymasdan davlat xizmatlari ko‘rsatayotgan davlat organlari va boshqa tashkilotlar bilan yaqin hamkorlik o‘rnatish;

– arizachilarga axborot yordam ko‘rsatish, shuningdek davlat xizmatlarini ko‘rsatish tartibi va muddatlari to‘g‘risida bepul konsultatsiya berish.

Korxonalarni davlat ro‘yxatidan o‘tkazish tartibi va muddatlarini “Tadbirkorliksub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga

[389] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining “Xususiy mulk, kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni ishonchli himoya qilishni ta’minlash, ularni jadal rivojlantirish yo’lidagi to’siqlarni bartaraf etish chora-tadbirlari to’g’risida” 2015 yil 15 maydagi PF-4725-sonli farmoni

qo‘yish tizimini takomillashtirish to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016-yil 28-oktyabrdagi PQ-2646 sonli qarori belgilab beradi.

Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga qo‘yish tartibini tubdan takomillashtirish, zamonaviy axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini keng joriy etish asosida ularning davlat organlari bilan o‘zaro munosabatlarida bevosita muloqot qilmaydigan shakllaridan foydalanishni jadal rag‘batlantirish maqsadida mazkur qarorda alohida chora-tadbirlar kompleksi ishlab chiqildi. Chora-tadbirlarda tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga qo‘yishning avtomatlashtirilgan tizimini bosqichma-bosqich ishlab chiqish va joriy etish, 2017-yil 1-apreldan boshlab tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan O‘zbekiston Respublikasi Davlat interaktiv xizmatlari yagona portaliga integratsiyalashgan Internet tarmog‘idagi Tizim orqali kechayu kunduz o‘tkazish va hisobga qo‘yish, ta’minlash belgilab berildi.Ushbu talablar banklar va kredit byurolari, ularning filiallari va vakolatxonalari, shuningdek, nodavlat notijorat tashkilotlariga tatbiq etilmaydi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Tadbirkorlik sub’ektlariga davlat xizmatlarini ko‘rsatish mexanizmlarini takomillashtirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida”gi 2017 y. 1-fevral PQ-2750[390] Qaroriga muvofiq tuman va shaharlarda faoliyat ko‘rsatayotgan tadbirkorlik sub’ektlariga “yagona darcha” printsipi asosida davlat xizmatlarini ko‘rsatish markazlari tuman (shahar) hoqimliklari tuzilmasidan O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi boshqaruviga o‘tkazilmoqda. Bu esa “yagona darcha” markazlarini samarali boshqarish, ularning faoliyatini va boshqa davlat organlari bilan o‘zaro hamkorligini tashkil etishga nisbatan tizimli yondashuvni belgilash imkoniyatini beradi.

Banklar va kredit byurolari, ularning filiallari va vakolatxonalaridan tashqari barcha tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish “yagona darcha” markazlari zimmasiga yuklatilmoqda. Bunday chora tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatdan o‘tkazish va hisobga qo‘yishning mavjud tarqoq tizimi o‘rniga yangi, yaxlit tizimni yaratishga qaratilgan.

O‘zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi “yagona darcha” markazlari faoliyatiga umumiy rahbarlikni hamda tadbirkorlik sub’ektlariga davlat xizmatlarini ko‘rsatishga oid qonunchilikka rioya

[390] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining “Tadbirkorlik sub’ektlariga davlat xizmatlarini ko’rsatish mexanizmlarini takomillashtirishga doir qo’shimcha chora-tadbirlar to’g’risida”gi 2017 y. 1 fevral PQ-2750

etilishi ustidan nazoratni amalga oshiruvchi vakolatli organ etib belgilandi.

“Yagona darcha” markazlari tomonidan tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirish uchun 16 turdagi ruxsatnomalarni boshqa idoralarga bormasdan rasmiylashtirish amaliyoti tadbirkorlik sub’ektlari- ning vaqti va moddiy sarf-harajatlarini tejashga ko‘maklashadi.

10.2-jadval

Tadbirkorlik sub’ektlariga “Yagona darcha” printsipi bo‘yicha ko‘rsatiladigan xizmatlari[391]

	Xizmat nomi
1.	Tadbirkorlik sub’ektlarini muhandislik-kommunikatsiya tizimlariga “foydalanishga tayyor” shartlarda ulash
2.	Bino va inshootlarning tashqi ko‘rinishini o‘zgartirishga (fasadni ta’mirlashga) kelishish
3.	Bino va inshootlarni qayta-ixtisoslashtirish va rekonstruktsiya qilishga ruxsat berish
4.	Qurilish-montaj ishlarini amalga oshirishga ruxsat berish
5.	Yer uchastkalarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganligi haqida guvohnoma berish
6.	Bino, inshoot va ko‘p yillik darahtlarga bo‘lgan huquqlarning davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganligi haqida guvohnoma berish
7.	Ipoteka, bino va inshootlar, shuningdek, yer uchastkasiga bo‘lgan ashyoviy huquqlar ipotekasi to‘g‘risidagi shartnomalarning davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganligi haqida guvohnoma berish
8.	Alkogolli mahsulotlar bilan chakana savdo qilish huquqini beradigan ruxsat guvohnomasini berish
9.	Alkogolli mahsulotlar bilan umumiy ovqatlanish korxonalarida savdo qilish huquqini beradigan ruxsat guvohnomasini berish
10.	Ko‘chma savdoni amalga oshirish huquqini beradigan ruxsat guvohnomasini berish
11.	Tashqi reklamani joylashtirishga ruxsat berish
12.	Turarjoy binolarini noturar joy toifasiga o‘tkazishga ruxsat berish
13.	Yer osti konlaridan foydalanishda buzilgan yerlar rekultivatsiyasi o‘tkazilganligi to‘g‘risida xulosa berish
14.	O‘rmon fondiga kirmaydigan hududlarda daraxtlarni kesishga ruxsat berish

[391] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining “Tadbirkorlik sub’ektlariga «yagona darcha» tamoyili bo’yicha davlat xizmatlari ko’rsatish tartibini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to’g’risida” - 2015 yil 28 sentyabrdagi PQ-2412-sonli qarori.

15.	Suvdan maxsus foydalanish va iste’mol qilishga ruxsat berish
16.	O‘simlik dunyosi ob’ektlaridan maxsus foydalanishga ruxsat berish

Bundan tashqari 2018-yil 1-yanvardan boshlab “yagona darcha” markazlari orqali taqdim etiladigan litsenziya va ruxsatnomalarni qog‘oz shaklidagi maxsus blankalarda majburiy rasmiylashtirish talabi bekor qilinadi. Bunda berilgan, to‘xtatib qo‘yilgan, qayta tiklangan, qayta rasmiylashtirilgan, bekor qilingan, shuningdek, amal qilishi tugatilgan ruxsatnoma va litsenziyalar to‘g‘risidagi ma’lumotlarni “Litsenziya” axborot tizimlari majmuasi orqali olish imkoniyati yaratiladi.

Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va davlat hisobiga qo‘yish tizimini takomillashtirishga yo‘naltirilgan O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2016-yil

28 oktyabrdagi PQ–2486-sonli qarorini amalga oshirish chora tadbirlari to‘g‘risidagi 2017 yil 9 fevraldagi 66-sonli hukumat qaroriga muvofiq, tadbirkorlik sub’ektlarini – yuridik va jismoniy shaxslarni ro‘yxatdan o‘tkazishning mutlaqo yangi tartibi o‘rnatildi[392].

2017-yilning aprel oyidan boshlab, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish mexanizmini batafsil yoritib beruvchi yagona hujjatni tasdiqlash yo‘li bilan tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga qo‘yish tartibotini tartibga soluvchi 62 ta me’yoriy-huquqiy hujjatlarga o‘zgartirishlar kiritildi[393]

2017-yilning Fevral oyidan boshlab “yagona darcha” markazlari barcha tadbirkorlik sub’ektlari uchun yagona ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organ etib belgilandi, banklar va kredit byurolari bundan mustasno. Davlat statistika qo‘mitasining firma nomini zaxira qilib qo‘yishga doir, Davlat soliq qo‘mitasining tijorat faoliyati uchun mo‘ljallangan tovarlarni olib kiruvchi yakka tartibdagi tadbirkorlarni ro‘yxatdan o‘tkazishga doir, shuningdek, Adliya vazirligining xorijiy investitsiyalari ishtirokidagi korxonalar, sug‘urtalovchilar va sug‘urta brokerlari, auditorlik tashkilotlari, soliq maslahatchilari tashkilotlari, birjalar, lombardlar, investitsiya fondlari, bozorlar hamda boshqa tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatdan o‘tkazishga doir funksiyalari 194 ta “yagona darcha” markazlariga topshirildi.

---

[392] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining "Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro’yxatidan o’tkazish va hisobga qo’yish tizimini takomillashtirish to’g’risida" 2016 yil 28 oktyabrdagi PQ-2646-son qarorini amalga oshirish chora-tadbirlari to’g’risida”gi Vazirlar Mahkamasining 2017 yil 9 fevraldagi 66-son qarori.

[393] I. Hotamov, Sh. Mustafaqulov, M. Isakov, A. Abduvaliev Korxona iqtisodiyoti va innovatsiyalarni boshqarish (o‘quv qo‘llanma),- T.:2019 yil, 95б

Davlat ro‘yxatidan o‘tkazish quyidagi usullardan biri bilan amalga oshiriladi:

Internet jahon axborot tarmog‘i orqali tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga qo‘yishning avtomatlashtirilgan tizimi vositasida Yagona portalda.

Ariza beruvchilar davlat ro‘yxatidan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish uchun tegishli (pochta manziliga muvofiq joylashgan joydagi – yuridik shaxslar uchun yoki doimiy ro‘yxatda turgan joyidagi yoxud doimiy yashash joyidagi – jismoniy shaxslar uchun) ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organga o‘zlari kelib murojaat qilgan holda.

Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va hisobga qo‘yishning avtomatlashtirilgan tizimi orqali quyidagilar amalga oshiriladi[394]:

– davlat ro‘yxatidan o‘tkazish;

– qayta tashkil etish yo‘li bilan tashkil etilayotgan tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish;

– qayta ro‘yxatdan o‘tkazish;

– davlat ro‘yxatidan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish uchun davlat bojini to‘lash;

– ro‘yxatdan o‘tkazilganligi to‘g‘risidagi guvohnomani erkin olish;

– yakka tartibdagi tadbirkor faoliyatini vaqtincha to‘xtatib turish va tiklash to‘g‘risida ariza topshirish;

– ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organlar va vakolatli tashkilotlarning belgilangan tartibdagi hamkorligi;

– ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organlar va vakolatli tashkilotlarni, shuningdek, davlat va xo‘jalik boshqaruvi organlarini tadbirkorlik sub’ektining manzili (joylashgan joyi, yashash joyi) o‘zgarganligi to‘g‘risida xabardor qilish;

– “tadbirkorlik sub’ektining shaxsiy kabineti”ni ochish va undan erkin foydalanish;

– reestrdan ko‘chirma, so‘ralayotgan hujjat, tadbirkorlik sub’ektlarining ro‘yxati yoki so‘ralayotgan ma’lumotning va (yoxud) hujjatning mavjud emasligi to‘g‘risidagi ma’lumotnoma shaklidagi aniq tadbirkorlik sub’ektlari haqida ma’lumot so‘rash va olish.

Davlat ro‘yxatidan o‘tkazish va qayta ro‘yxatdan o‘tkazish “Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish tartibi

[394] I. Hotamov, Sh. Mustafaqulov, M. Isakov, A. Abduvaliev Korxona iqtisodiyoti va innovatsiyalarni boshqarish (o‘quv qo‘llanma),- T.:2019 yil, 966

to‘g‘risidagi nizom”da nazarda tutilgan muddatlarda amalga oshiriladi (10.3-jadval).

10.3-jadval

Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish uchun belgilangan muddatlar[395]

T/r	Tadbirkorlik faoliyati shakllarining nomi	Davlat ro‘yxatidan o‘tkazishning belgilangan muddatlari
I. Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish		
1.	Yakka tartibdagi tadbirkor, shu jumladan, dehqon xo‘jaligi, oilaviy tadbirkorlik va hunarmandchilik faoliyati sub’ektlari	real vaqt rejimida, lekin 30 minutdan oshmagan vaqtda
2.	Tadbirkorlik faoliyatining boshqa shakllari	real vaqt rejimida, lekin 30 minutdan oshmagan vaqtda
II. Tadbirkorlik sub’ektlarinidavlat ro‘yxatidan qayta o‘tkazish		
.	Dehqon xo‘jaligi, oilaviy tadbirkorlik va hunarmandchilik faoliyati sub’ektlari boshlig‘i o‘zgarganda	real vaqt rejimida, lekin 30 minutdan oshmagan vaqtda
4.	Ta’sis hujjatlariga ustav fondi miqdorining oshirilishi, ulushning (hissaning) boshqa shaxsga o‘tishi bilan bog‘liq bo‘lgan o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritilganda	16 ish soatidan oshmagan vaqtda
5.	Ro‘yxatdan o‘tkazish ma’lumotlariga (ta’sis hujjatlariga) kiritilayotgan boshqa o‘zgartirishlar va (yoki) qo‘shimchalar kiritilganda	real vaqt rejimida, lekin 30 minutdan oshmagan vaqtda

2017-yilning aprel oyidan boshlab, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish real vaqt rejimida ariza yuborilgan paytdan e’tiboran 30 daqiqa davomida amalga oshiriladi, quyidagi ikki holat bundan mustasno – ro‘yxatdan o‘tkazilishi 16 ish soati davomida amalga oshiriladigan ustav fondining oshirilishi va ta’sischilarning ulushlari (hissalari) boshqa shaxsga o‘tishi Biznesni davlat ro‘yxatidan o‘tkazish, shuningdek, qayta ro‘yxatdan o‘tkazishga arizani quyidagi usullardan biri orqali topshirish mumkin – my.gov.uz. ga integratsiya qilingan, 24/7 rejimida ishlovchi avtomatlashtirilgan ro‘yxatdan o‘tkazish tizimi orqali yoki arizachida Internetdan foydalanish imkoniyati bo‘lmagan taqdirda – ro‘yxatdan o‘tkazish joyidagi respublikaning barcha tumanlari va shaharlarida ishlaydigan “yagona darcha” markazlariga murojaat qilgan holda. Yuridik

[395] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining “Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro’yxatidan o’tkazish va hisobga qo’yish tizimini takomillashtirish to’g’risida” 2016 yil 28 oktyabrdagi PQ-2646-son qarorini amalga oshirish chora-tadbirlari to’g’risida”gi Vazirlar Mahkamasining 2017 yil 9 fevraldagi 66-son qarori.

shaxsni (tijorat tashkilotini) ro‘yxatdan o‘tkazishda taqdim etilayotgan hujjatlar soni 6 tadan 2 tagacha qisqartirilgan, ya’ni faqatgina ariza va ta’sis hujjatlari talab etiladi (shuningdek, topshirish dalolatnomasi va taqsimlash balansi taqdim etilishi lozim bo‘lgan qo‘shib yuborish, bo‘lish hamda ajratib chiqarish holatlari bundan mustasno), yakka tartibdagi tadbirkorlar (YaTT) uchun zarur bo‘lgan hujjatlar soni 7 tadan 1 tagacha qisqartirilgan, ya’ni faqatgina ariza taqdim etish talab etiladi.

Yagona portal –my.gov.uz orqali avtomatlashtirilgan tizim vositasida ro‘yxatdan o‘tkazish tartiboti hozir bo‘lgan tartibda murojaat qilishga nisbatan bir qator ustunliklarga ega ekanligini ta’kidlash joizdir. Xususan, birinchidan ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organga qog‘oz shaklidagi hujjatlarning asl nusxalarini taqdim etish zarurati bo‘lmaydi, bu esa arizachilarni ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organga, shuningdek, ro‘yxatdan o‘tkazishga davlat bojlarini to‘lash uchun bank kassalariga shaxsan borishlari majburiyatidan ozod qiladi, natijada arizachining bilvosita harajatlari qisqaradi, ikkinchidan hujjatlar Internet orqali topshirilganda ro‘yxatdan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish uchun davlat bojlari stavkalari hozir bo‘lish tartibida murojaat qilish holatiga nisbatan ikki barobar past qilib belgilangan, uchinchidan biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish uchun hujjatlarni topshirishni arizachiga qulay bo‘lgan istalgan vaqtda boshlash, to‘xtatish yoki rasmiylashtirishni qaytadan davom ettirish mumkin. Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro‘yxatidan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish, tadbirkorlik sub’ektlari yagona davlat reestridan ma’lumotlar berish uchun tegishlicha stavkalar bo‘yicha davlat bojlari va yig‘imlar to‘lanadi.

10.4-jadval

Tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatdan o‘tkazish, qayta ro‘yxatdan o‘tkazish uchun davlat bojlari stavkalari[396]

Tadbirkorlik sub’ektlari	Davlat bojlari stavkalari
xorijiy investitsiyalar ishtirokidagi korxonalarni davlat ro‘yxatidan o‘tkazganlik uchun	hozir bo‘lish tartibida murojaat etilganda eng kam oylik ish haqining besh baravari va 500 AQSh dollari, Internet butunjahon tarmog‘i orqali davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganda esa hozir bo‘lish tartibida murojaat etganlik uchun belgilangan stavkaning 50 foizi miqdorida

[396] O’zbekiston Respublikasi Prezidentining "Tadbirkorlik sub’ektlarini davlat ro’yxatidan o’tkazish va hisobga qo’yish tizimini takomillashtirish to’g’risida" 2016 yil 28 oktyabrdagi PQ-2646-son qarorini amalga oshirish chora-tadbirlari to’g’risida”gi Vazirlar Mahkamasining 2017 yil 9 fevraldagi 66-son qarori

sug‘urtalovchilar va sug‘urta brokerlari, auditorlik tashkilotlari, soliq maslahatchilari tashkilotlari, birjalar, lombardlar, investitsiya fondlarini, “O‘zbekoziqovqatzaxira” meva-sabzavot mahsulotlarini tayyorlash va g‘amlash korxonalari uyushmasi tarkibiga kiruvchi korxonalarni, bozorlarni, O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti va O‘zbekiston Respublikasi hukumatining tegishli qarorlari bilan aktsiyadorlik jamiyatlari (shu jumladan, xolding) shaklida tashkil etilayotgan xo‘jalik boshqaruvi organlarini ro‘yxatidan o‘tkazganlik uchun	hozir bo‘lish tartibida murojaat etilganda eng kam oylik ish haqining to‘rt baravari, Internet butunjahon tarmog‘i orqali davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganda esa hozir bo‘lish tartibida murojaat etganlik uchun belgilangan stavkaning 50 foizi miqdorida";
yuridik shaxslarni – tadbirkorlik sub’ektlarini, yuridik shaxs bo‘lmagan yakka tartibdagi tadbirkorlarni hamda yuridik shaxs bo‘lmagan oilaviy tadbirkorlik sub’ektlarini ro‘yxatdan o‘tkazganlik uchun	hozir bo‘lish tartibida murojaat etilganda eng kam oylik ish haqining bir baravari, Internet butunjahon tarmog‘i orqali davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganda esa hozir bo‘lish tartibida murojaat etganlik uchun belgilangan stavkaning 50 foizi miqdorida;

Quyida muhim qulaylik mavjud – ro‘yxatdan o‘tkazishga so‘rovnoma tanlanayotgan firma nomini avtomatik tarzda tekshirishni inobatga olgan holda arizachi tomonidan ma’lumotlarni, asosan, ochiladigan menyudan tanlash yo‘li bilan onlayn to‘ldiriladi, bu esa noaniqliklarni bartaraf etadi, taqdim etilayotgan ma’lumotlarni standartlashtiradi va ularni qayta ishlashni soddalashtiradi. Shuningdek, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish uchun hujjatlarni elektron raqamli imzo bilan imzolash talab etilmaydi, bunda O‘zbekiston Respublikasi fuqarolari Yagona portalda unda ko‘rsatilgan usullardan biri orqali masofadan ro‘yxatdan o‘tishlari lozim bo‘ladi. Arizachilarning xohishiga ko‘ra, avtomatlashtirilgan tizim arizada ko‘rsatilgan ma’lumotlardan kelib chiqib shakllantiradigan, ta’sis hujjatlarining namunaviy shakllaridan foydalanish yoki arizaga skaner qilingan ta’sis hujjatlarini ilova qilish mumkin. Ilk marotaba davlat bojlarini respublikada faoliyat yuritib turgan elektron to‘lov tizimlari orqali to‘lash mumkin bo‘ladi, bunda arizachidan belgilangan davlat boji stavkasining 1 foizi miqdoridato‘lov undiriladi.

Yakka tartibdagi tadbirkorlar (YaTT) o‘z faoliyatlarini vaqtinchalik to‘xtatib turish yoki qayta tiklash to‘g‘risidagi arizani avtomatlashtirilgan tizim orqali topshirishlari mumkin bo‘ladi, bu esa YaTTning soliqlar to‘lamaslik bilan bog‘liq bo‘lgan tavakkalchiliklarini soddalashtirish va pasaytirishga yordam beradi. Tadbirkorlik sub’ekti barcha tegishli vakolatli davlat (litsenziyalovchi va hokazo) organlarini uning manzili (joylashgan joyi, yashash joyi) o‘zgarganligi to‘g‘risida avtomatlashtirilgan tizim vositasida bir vaqtning o‘zida xabardor qila oladi, bu esa davlat organlariga alohida xabarnomalar jo‘natishga zarurat qoldirmaydi. Shuningdek, qayta tashkil etish to‘g‘risidagi axborotni bosma ommaviy axborot vositalarida e’lon qilish to‘g‘risidagi talabni bekor qiladi, bunda axborotni kreditorlar tanishib chiqishlari uchun Yagona portalda elon qilish yetarli bo‘ladi, bu esa tadbirkorlar harajatlarini kamaytiradi.

Biznesni ro‘yxatdan o‘tkazishni rad etish uchun asoslarning batafsil ro‘yxati belgilangan. Demak, ro‘yxatdan o‘tkazish uchun so‘rovnoma to‘ldirilayotganda ko‘rsatilgan ma’lumotlar avtomatlashtirilgan tizimning tegishli ma’lumotlar bazalari bo‘yicha avtomatik tarzda tekshiriladi.

Yuridik shaxsni va YaTTni davlat ro‘yxatidan o‘tkazish to‘g‘risidagi guvohnomani, shuningdek, ularning dublikatlarini maxsus blanklarda qog‘oz ko‘rinishida berish amaliyoti bekor qilinadi, bu esa ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organlarning ularni tayyorlash uchun ketadigan yillik harajatlarini qisqartiradi. Tadbirkorlik sub’ektlari ro‘yxatdan o‘tkazish to‘g‘risidagi guvohnoma va ta’sis hujjatlarini istalgan vaqtda hamda istalgan nusxada nashr qilib olishlari mumkin. Shu tarzda davlat organlari Yagona portaldagi Elektron hujjatlarning repozitoriysi orqali qayta tashkil etish to‘g‘risidagi guvohnomadan foydalanish (shu jumladan, litsenziyalar, ruxsat etish xususiyatiga ega hujjatlar berishda, bank hisob raqami ochishda va boshqa turdagi davlat xizmatlarini ko‘rsatishda), shuningdek, avtomatlashtirilgan tizim vositasida, tadbirkorlardan talab qilib olmasdan ta’sis hujjatlaridan foydalanishga tadbirkorlardan ruxsat olishlariga imkon beruvchi mexanizm yo‘lga qo‘yildi. Avtomatlashtirilgan tizimda mavjud bo‘lgan, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish bilan bog‘liq bo‘lgan barcha elektron hujjatlar, shuningdek, skaner qilingan hujjatlarga giperhavolalar, axborot xavfsizligini ta’minlash hamda ulardan foydalanish qulayligini inobatga olgan holda elektron hujjatlarning repozitoriysida saqlanadi.

Tadbirkorlik sub’ektiga tizim imkoniyatlaridan foydalangan holda unga taalluqli bo‘lgan hujjatlar va ma’lumotlar davlat organlari

tomonidan so‘ralgan holatlari to‘g‘risida axborot olish huquqi berilgan, qonun hujjatlariga muvofiq tadbirkorlik sub’ekti erkin foydalanishi taqiqlangan axborot bundan mustasno. Yuritilishi markazlashtirilgan tarzda elektron ko‘rinishda amalga oshiriladigan Tadbirkorlik sub’ektlari yagona davlat reestrida (TSYaDR) mavjud bo‘lgan dolzarb ma’lumotlarning shaffofligini va ulardan erkin foydalanish imkonini oshirish o‘ta muhimdir. Yagona portalga joylashtiriladigan va ular o‘zgarishi bilanoq har soatda yangilanib boriladigan ma’lumotlarning eng kam hajmi belgilandi. Demak, yuridik shaxslar to‘g‘risidagi quyidagi axborotdan ommaviy foydalanish mumkin bo‘ladi: nomi, STIR, maqomi (faoliyat yuritayotgan, tugatilish jarayonida, faoliyatini to‘xtatgan), tashkiliy-huquqiy shakli, mulkchilik shakli, ustav fondining miqdori, qimmatli qog‘ozlari to‘g‘risidagi axborot, manzili va hokazo; YaTTlar qismida: ismi, familiyasi, STIR, amalga oshirilayotgan faoliyat turi, jinsi va hokazo. Ro‘yxatdan o‘tkazish ma’lumotlari o‘rtasidagi farqlanishlarning oldini olish maqsadida ularning nisbatan ustunligini aniqlash qoidalari belgilangan. Demak, ta’sis hujjatlaridagi ma’lumotlar bir-biridan farq qilganida, ro‘yxatdan o‘tkazuvchi organda saqlanayotgan hujjatlar nisbatan ustunroq kuchga ega bo‘ladi.

Shu bilan bir qatorda, ro‘yxatdan o‘tkazuvchi va vakolatli organlar o‘rtasidagi hamkorlik, ma’lumotlar almashish, ularni solishtirish hamda boshqa masalalar alohida hujjatga ajratilgan, bu esa ham tegishli davlat organlari xodimlari uchun hamda tadbirkorlik sub’ektlari uchun (tadbirkorlarga taalluqli bo‘lmagan ichki tartibotlarni o‘rganib chiqish zaruratini istisno qilgani holda) qo‘shimcha qulayliklar beradi.

Umuman olganda, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarorida nazarda tutilgan, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish tizimini isloh qilishga yo‘naltirilgan chora-tadbirlar kompleksini amalga oshirish davlat xizmatining – “biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish”ning shaffofligi va sifatini sezilarli darajada oshiradi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi farmoni bilan tasdiqlangan O‘zbekistonni 2017–2021 yillarda rivojlantirishga doir harakatlar strategiyasida mamlakatning Jahon banki “Doing Business” tadqiqotlaridagi davlat xalqaro reytingini oshirishni ta’minlashga oid vazifa qo‘yilgan. Demak, korxonalarni ro‘yxatdan o‘tkazishning yangi mexanizmi Jahon bankining navbatdagi “Doing Business-2018 tadqiqotlarida “biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish” mezoniga ijobiy ta’sir qiladi.

Jahon banki uslubiyatiga muvofiq, biznesni ro‘yxatdan o‘tkazish yangi tartibga ko‘ra ikkita jarayonda (birinchisi – barcha ro‘yxatdan o‘tkazish va hisobga qo‘yish tartibotlarini avtomatlashtirish bilan real vaqt rejimida ro‘yxatdan o‘tkazish, ikkinchisi – taqdim etiladigan qog‘oz hujjatlarni kamaytirish bilan bank hisob raqamini ochish) amalga oshiriladi. Biznes yuritishni boshlash bilan bog‘liq bo‘lgan barcha rasmiyatchiliklarni inobatga olgan holda korxonani ochish jarayoni (ushbu vaqtga firma nomini zaxiraga olib qo‘yish, ro‘yxatdan o‘tkazish uchun davlat bojini to‘lash, davlat ro‘yxatidan o‘tkazilganligi to‘g‘risidagi guvohnoma va ro‘yxatdan o‘tkazilgan ta’sis hujjatlarini olish, muhrni tayyorlash, soliq organlarida, statistika organlarida hamda Xalq bankida hisobga qo‘yish, shuningdek, bankda hisob raqamini ochish kiradi) bir kundan kam vaqtni talab qiladi.

Quyidagilar davlat ro‘yxatidan o‘tkazishni, qayta ro‘yxatdan o‘tkazishni rad etish uchun asos bo‘ladi:

– davlat boji to‘lanmaganligi yoki uning to‘liq bo‘lmagan miqdorda to‘langanligi;

– tegishli bo‘lmagan ro‘yxatdan o‘tkazish organiga murojaat qilinganligi;

– qonunchilikda nazarda tutilgan hujjatlar va (yoki) ma’lumotlar to‘liq bo‘lmagan hajmda taqdim etilganligi;

– qonunchilik va ta’sis hujjatlari bilan vakolat berilmagan organ tomonidan ta’sis hujjatlarini tasdiqlash (xulosaga kelish), ularga o‘zgartirish va (yoki) qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida qaror qabul qilinganligi – ustav fondi miqdori oshirilgan, ulush (hissa) boshqa shaxsga o‘tgan, qayta tashkil etilgan taqdirda;

– davlat ro‘yxatidan o‘tkazishda, qayta ro‘yxatdan o‘tkazishda qonun hujjatlari bilan ustav fondining miqdoriga doir talablar belgilangan tadbirkorlik sub’ektlari – yuridik shaxslar uchun ta’sis hujjatlarida qonunchilikda nazarda tutilgan ustav fondining eng kam miqdoridan kam bo‘lgan miqdorning belgilanganligi.

Tayanch atamalar va iboralar

1-guruh — Tadbirkorlikning asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Tadbirkorlik***	Mustaqil tashabbus, javobgarlik va ijodkorlikka asoslangan, foyda olishga

		yo‘naltirilgan iqtisodiy faoliyatning alohida turi. Tadbirkorlikka berilgan asosiy ta’rif bo‘yicha (R. Xizrich): o‘z qiymatiga ega yangi narsa yaratish jarayoni bo‘lib, tadbirkor moliyaviy, psixologik va ijtimoiy xavf-xatarni o‘ziga ola faoliyat ko‘rsatadi. J. Shumpeter ta’rifida — innovatsiya (yangi kombinatsiyalarni joriy etish) asosiy belgi hisoblanadi. Qonuniy ta’rif: o‘z nomidan, o‘z mulkiy mas’uliyati evaziga amalga oshiriladigan mustaqil faoliyat.
2	***Kichik biznes***	Xususiy sektorga ega, o‘z bozorida dominant bo‘lmagan, nisbatan kichik ishchi kuchi bilan ishlaydigan va mahalliy operatsiyalarga yo‘naltirilgan tashkilot. O‘zbekiston qonunchiligiga ko‘ra kichik tadbirkorlik sub’ektlari: yakka tartibdagi tadbirkorlar; mikrofirmalar (xizmat ko‘rsatishda 10 tagacha, ishlab chiqarishda 20 tagacha xodim); va tarmoqqa qarab 25-200 kishigacha xodimli kichik korxonalar. 2026 yil 1 yanvar holatiga O‘zbekistonda 1 201 612 ta kichik tadbirkorlik sub’ekti faoliyat yuritmoqda.
2-guruh — Tadbirkorlik muhiti va uni shakllantiruvchi omillar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
3	***Tadbirkorlik muhiti***	Tadbirkorlik faoliyatini amalga oshirish uchun zarur bo‘lgan iqtisodiy, huquqiy, siyosiy va ijtimoiy shart-sharoitlar yig‘indisi. To‘rtta asosiy omildan iborat: huquqiy omil (qonunlar, yo‘riqnomalar); siyosiy omil (siyosiy barqarorlik, davlatning tadbirkorlikka munosabati); ijtimoiy omil (milliy urf-odatlar,

		jamiyatning tadbirkorlikka munosabati); iqtisodiy omil (raqobat sharoiti, narxlar, kredit stavkasi). Muhit qulay bo‘lganda tadbirkor faoliyatini uzoq muddatga rejalashtirishga imkon topadi.
4	***Tadbirkorlik faoliyatini rivojlantirish***	Davlat va jamiyatning kichik biznes hamda xususiy tadbirkorlikni qo‘llab-quvvatlashga, ular faoliyati uchun qulay shart-sharoitlar yaratishga qaratilgan tizimli chora-tadbirlar majmuasi. Asosiy yo‘nalishlar: moliyaviy yordam (kreditlar, grantlar, imtiyozlar); ma’muriy to‘siqlarni kamaytirish; tadbirkorlik infratuzilmasini rivojlantirish; kasbiy ta’lim va maslahat xizmatlarini kengaytirish. O‘zbekistonda 2017 yil Harakatlar strategiyasida kichik biznesni rivojlantirish ustuvor vazifalar qatoriga kiritilgan.
3-guruh — Raqobat va samaradorlik		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
5	***Raqobat***	Bozorda iste’molchilarning e’tibori, manfaati va xarid uchun bir xil yoki o‘xshash tovar va xizmatlar taklif etuvchi tadbirkorlar o‘rtasidagi iqtisodiy kurash. A. Smit tomonidan bozor tizimining markaziy mexanizmi sifatida ta’riflangan: o‘z manfaatini ko‘zlab yurgan har bir kishi bozorda raqobatchi taklif qilgan narxlarga rozi bo‘lishga majbur bo‘ladi. Raqobat narxlarni me’yorida ushlab turadi, sifatni oshiradi va iste’molchilarni himoya qiladi.
6	***Tadbirkorlikning samaradorligi***	Tadbirkorlik faoliyatining natijalarini sarflangan resurslar (kapital, vaqt, mehnat) bilan taqqoslab baholash ko‘rsatkichi. Iqtisodiy samaradorlik:

		foyda miqdori, rentabellik, mehnat unumdorligi; ijtimoiy samaradorlik: yangi ish o‘rinlari yaratish, aholining daromadini oshirish; milliy samaradorlik: YaIM ga qo‘shilgan qiymat, eksport salohiyati. 2025 yilda O‘zbekiston kichik tadbirkorligining YaIM dagi hajmi 923 514,6 mlrd so‘mni tashkil etdi. Samaradorlik iqtisodiy o‘sishning barqarorligini ta’minlaydigan asosiy mezon hisoblanadi.
4-guruh — Qo‘shimcha tayanch tushunchalar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Innovatsion tadbirkorlik (intrapreneurlik)***	Yirik tashkilot ichida yangi g‘oyalarni amalga oshirishga yo‘naltirilgan ichki tadbirkorlik shakli. «Intrapreneur» atamasi amerikalik olim G. Pinchot tomonidan muomalaga kiritilgan. Tashkilot bo‘linmalari harakat erkinligini olib, tadbirkorlik asosidagi g‘oyalarni amalga oshirish uchun zarur bo‘lgan intrakitalini ishlatadi. Zamonaviy yirik korporatsiyalar yangiliklar joriy etish uchun aynan shu mexanizmdan foydalanadi.

Nazorat savollari

1. Kichik biznes va tadbirkorlik tushunchalarining iqtisodiy mohiyati nimadan iborat?
2. Tadbirkorlik nazariyasining shakllanishiga hissa qo‘shgan asosiy iqtisodchi olimlar kimlar va ularning qarashlari qanday farqlanadi?
3. Y. Shumpeter tadbirkorni qanday tavsiflaydi va uning innovatsion yondashuvi nimaga asoslanadi?
4. Tadbirkorlik faoliyatining asosiy xususiyatlari va tamoyillarini izohlang.
5. Tadbirkorlik muhitiga ta’sir etuvchi huquqiy, siyosiy, ijtimoiy va iqtisodiy omillar qanday ahamiyatga ega?

6. O‘zbekistonda kichik biznes va xususiy tadbirkorlikni qo‘llab-quvvatlash bo‘yicha qanday davlat siyosati va dasturlar amalga oshirilmoqda?

7. Kichik biznesning milliy iqtisodiyotdagi o‘rni va aholi bandligini ta’minlashdagi ahamiyatini tushuntiring.

8. Tadbirkor va menejer tushunchalari o‘rtasidagi asosiy farqlar nimalardan iborat?

9. Kichik biznes faoliyatida uchraydigan asosiy risklar va ularni kamaytirish yo‘llarini izohlang.

10. Zamonaviy sharoitda kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirishda raqamli texnologiyalar va innovatsiyalarning roli qanday?

XI BOB. TRANSPORT SOHASIDA DAVLAT XUSUSIY SHERIKCHILIK MUNOSABATLARINI ISTIQBOLLARI

11.1. Davlat xususiy hamkorlikning mohiyati, huquqiy va institutsional asoslari.

11.2. Davlat-xususiy sheriklik asosida to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalarni jalb qilish.

11.3. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmi va uning amalga oshirish bosqichlari.

11.1. Davlat-xususiy hamkorlikning mohiyati, huquqiy va institutsional asoslari

So‘nggi yillarda O‘zbekistonda iqtisodiyotni liberallashtirish, investitsion muhitni yaxshilash va xususiy sektor faolligini oshirishga qaratilgan keng ko‘lamli institutsional islohotlar amalga oshirilmoqda. Ushbu islohotlar natijasida mamlakatda investorlar uchun yanada qulay iqtisodiy va huquqiy sharoitlar shakllanib, xorijiy hamda mahalliy investitsiyalar hajmi bosqichma-bosqich ortib bormoqda. Ayniqsa, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini rivojlantirish iqtisodiyotning ustuvor yo‘nalishlaridan biri sifatida e’tirof etilmoqda.[397]

Bugungi kunda davlat-xususiy sherikchilik modeli jahondagi ko‘plab mamlakatlarda samarali iqtisodiy mexanizm sifatida keng qo‘llanilmoqda. Hozirgi davrda dunyoning yuzdan ortiq davlatlarida davlat va xususiy sektor hamkorligiga asoslangan loyihalar infratuzilmani rivojlantirish, investitsiyalarni jalb qilish va davlat xizmatlari sifatini oshirishda muhim vosita sifatida foydalanilmoqda. Ushbu tajriba DXSh tizimining iqtisodiy samaradorligi va amaliy ahamiyatini tasdiqlaydi.

Davlat-xususiy sherikchilik davlat organlari va xususiy sektor o‘rtasida uzoq muddatli hamkorlik munosabatlarini anglatadi. Mazkur hamkorlik asosida davlat va xususiy investorlar ma’lum loyiha yoki xizmatlarni amalga oshirish jarayonida o‘z resurslari, moliyaviy imkoniyatlari, tajribasi va boshqaruv salohiyatini birlashtiradi. Bunda davlat, asosan, strategik yo‘nalishlarni belgilash, huquqiy kafolatlar yaratish va ijtimoiy manfaatlarni himoya qilish vazifasini bajarsa, xususiy sektor investitsiya kiritish, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va loyiha samaradorligini ta’minlashga xizmat qiladi.

Transport sohasida davlat-xususiy sherikchilikning ahamiyati ayniqsa yuqori hisoblanadi. Chunki transport infratuzilmasini

397 O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017 yil 7 fevraldagi 'O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi to'g'risida'gi Farmoni. PF-4947.

rivojlantirish katta hajmdagi investitsiyalarni talab qiladi. Zamonaviy avtomobil yo‘llari, temir yo‘l liniyalari, aeroportlar, logistika markazlari va transport terminallarini qurish davlat budjeti imkoniyatlari bilan bir qatorda xususiy kapitalni ham jalb qilish zaruratini yuzaga keltiradi. Shu sababli DXSh mexanizmi transport infratuzilmasini modernizatsiya qilishning samarali vositalaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda.

Mazkur tizimning iqtisodiy ahamiyatini turizm sohasi misolida ham yaqqol ko‘rish mumkin. Turizmni rivojlantirish uchun mehmonxonalar, transport kommunikatsiyalari, aeroportlar va servis infratuzilmasining zamonaviy talablar asosida shakllantirilishi zarur. Bunday infratuzilma loyihalari esa ko‘pincha katta investitsion mablag‘larni talab qiladi. Davlat-xususiy sherikchilik orqali ushbu loyihalarni amalga oshirish nafaqat infratuzilma sifatini oshiradi, balki yangi investitsion imkoniyatlarni ham yuzaga keltiradi.

Shuningdek, DXSh mexanizmi davlat xarajatlarini optimallashtirish, xususiy sektorning boshqaruv tajribasidan foydalanish hamda xizmatlar sifatini oshirish imkonini beradi. Xususiy investorlar tomonidan zamonaviy texnologiyalar va innovatsion boshqaruv usullarining joriy etilishi loyiha samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Natijada transport tizimining raqobatbardoshligi ortadi va aholiga ko‘rsatilayotgan xizmatlar sifati yaxshilanadi.[398]

Davlat-xususiy sherikchilikning samarali faoliyat yuritishi mustahkam huquqiy va institutsional bazaning mavjudligini talab qiladi. Shu sababli O‘zbekistonda DXSh sohasini tartibga soluvchi qonunchilik bazasi takomillashtirilmoqda, investorlar huquqlarini himoya qilish mexanizmlari kuchaytirilmoqda hamda loyiha boshqaruvi tizimlari rivojlantirilmoqda.

Umuman olganda, davlat-xususiy sherikchilik transport infratuzilmasini rivojlantirish, investitsion faollikni oshirish, zamonaviy xizmatlar tizimini shakllantirish va iqtisodiy barqarorlikni ta’minlashning muhim strategik vositalaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda.

O‘zbekistonda davlat-xususiy sherikchilik tizimini rivojlantirish va ushbu sohaning huquqiy asoslarini mustahkamlash borasida muhim qadamlardan biri sifatida 2019 yil 10 may kuni “Davlat-xususiy sheriklik to‘g‘risida”gi Qonunning qabul qilinishi alohida ahamiyat kasb etdi.[399]Mazkur qonun uzoq muddat davomida ishlab chiqilib, mutaxassislar, ekspertlar va keng jamoatchilik ishtirokida muhokama qilindi. Natijada

[398] World Bank. Public-Private Partnerships Reference Guide. Version 3.0. Washington D.C.: World Bank, 2017. P. 23.
[399] O'zbekiston Respublikasining 'Davlat-xususiy sheriklik to'g'risida'gi Qonuni. 2019 yil 10 may. №ORQ-537.

davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi hamkorlik munosabatlarini tartibga soluvchi zamonaviy huquqiy mexanizm shakllantirildi.

Ushbu qonunning qabul qilinishi mamlakatda iqtisodiyotni liberallashtirish, investitsion muhitni yaxshilash va xususiy sektor ishtirokini kengaytirishga qaratilgan keng ko‘lamli islohotlarning tarkibiy qismi sifatida namoyon bo‘ldi. Ayniqsa, 2017–2021 yillarga mo‘ljallangan Harakatlar strategiyasi doirasida davlat boshqaruvi tizimini modernizatsiya qilish va iqtisodiyotda samarali boshqaruv mexanizmlarini joriy etish ustuvor vazifalardan biri sifatida belgilandi. Shu nuqtai nazardan, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini rivojlantirish davlat va biznes hamkorligini yangi bosqichga olib chiqishga xizmat qilmoqda.

Davlat-xususiy sherikchilik to‘g‘risidagi qonunchilik bazasini shakllantirish jarayonida xalqaro tashkilotlar va xorijiy ekspertlarning tajribasidan ham keng foydalanildi. Xususan, Birlashgan Millatlar Tashkiloti Taraqqiyot Dasturining O‘zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Senati bilan hamkorlikda amalga oshirgan loyihalari mazkur qonun loyihasini ishlab chiqishda muhim ekspertlik yordamini ko‘rsatdi. [400] Bu esa qonunchilikning xalqaro standartlarga mos ravishda shakllanishiga hamda milliy iqtisodiyot ehtiyojlariga uyg‘unlashtirilishiga imkon yaratdi.

Davlat-xususiy sherikchilikning asosiy maqsadi davlat va xususiy sektor o‘rtasida samarali hamkorlik muhitini yaratish hamda iqtisodiyotning ustuvor tarmoqlariga qo‘shimcha investitsiyalarni jalb etishdan iboratdir. Mazkur tizim orqali davlat va xususiy investorlarning moliyaviy, texnik va tashkiliy resurslarini birlashtirish imkoniyati yuzaga keladi. Natijada infratuzilma loyihalarini amalga oshirish samaradorligi oshadi, davlat budjeti yuklamasi kamayadi va zamonaviy xizmatlar ko‘rsatish tizimi rivojlanadi.

Ayniqsa, transport, energetika, sog‘liqni saqlash, ta’lim, kommunal xizmatlar va ekologiya sohalarida davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarining joriy etilishi katta iqtisodiy ahamiyatga ega. Yo‘llar, aeroportlar, logistika markazlari, shifoxonalar, maktablar, chiqindilarni qayta ishlash tizimlari va qayta tiklanuvchi energiya manbalari kabi infratuzilma loyihalarida xususiy sektor ishtirokining kengayishi zamonaviy iqtisodiy rivojlanishning muhim omillaridan biri hisoblanadi.

[400] BMT TDning O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisi Senati bilan 'O'zbekistonda investitsiyaga oid muhitni takomillashtirish' mavzusidagi loyiha ekspert xulosasi. 2018. 34-bet.

Shuningdek, davlat-xususiy sherikchilik tizimi hukumat, biznes va jamiyat o‘rtasidagi munosabatlarni yangi tamoyillar asosida tashkil etishga xizmat qiladi. Bunda davlat strategik nazorat va ijtimoiy manfaatlarni ta’minlash vazifasini bajarsa, xususiy sektor investitsiyalar, innovatsiyalar va zamonaviy boshqaruv usullarini joriy etish orqali loyiha samaradorligini oshiradi.

Umuman olganda, O‘zbekistonda davlat-xususiy sherikchilik tizimining huquqiy va institutsional asoslarini shakllantirish iqtisodiyotning barqaror rivojlanishi, investitsion faollikni oshirish va zamonaviy infratuzilmani rivojlantirishning muhim strategik yo‘nalishlaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda.

O‘zbekistonda davlat-xususiy sherikchilik to‘g‘risidagi qonunning qabul qilinishi mamlakatda Barqaror rivojlanish maqsadlarini amalga oshirish jarayoniga ham sezilarli ta’sir ko‘rsatmoqda. Chunki davlat va xususiy sektor hamkorligi iqtisodiy, ijtimoiy va infratuzilmaviy rivojlanishni jadallashtirishda muhim mexanizmlardan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda. Ayniqsa, investitsiyalarni keng jalb qilish, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va xizmatlar sifatini oshirish orqali BRM doirasidagi ko‘plab vazifalarni amalga oshirish imkoniyati kengaymoqda.[401]

Barqaror rivojlanish maqsadlarining sakkizinchi yo‘nalishi — “Munosib ish va iqtisodiy o‘sish” — davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlari bilan bevosita bog‘liq hisoblanadi. Ushbu maqsad doirasida moliyaviy institutlar faoliyatini mustahkamlash, aholining bank, sug‘urta va boshqa moliyaviy xizmatlardan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish muhim vazifalardan biri sifatida belgilangan. Davlat-xususiy sherikchilik orqali moliyaviy resurslarni iqtisodiyotga faol jalb qilish, yangi investitsion loyihalarni amalga oshirish va tadbirkorlikni qo‘llab-quvvatlash imkoniyatlari kengayadi. Natijada yangi ish o‘rinlari yaratiladi, iqtisodiy faollik ortadi va aholining daromad manbalari kengayadi.

To‘qqizinchi Barqaror rivojlanish maqsadi — “Sanoatlashtirish, innovatsiyalar va infratuzilma” — ham DXSh mexanizmlari bilan chambarchas bog‘liqdir. Ushbu maqsadning asosiy yo‘nalishlaridan biri sanoatni modernizatsiya qilish, ekologik xavfsiz texnologiyalarni keng joriy etish hamda zamonaviy infratuzilmani rivojlantirishdan iborat. Davlat-xususiy sherikchilik loyihalari aynan shu vazifalarni amalga oshirishda muhim moliyaviy va institutsional vosita sifatida xizmat qiladi.

[401] UNCTAD. World Investment Report 2023: Investing in Sustainable Energy for All. Geneva: UN, 2023. P. 74.

Sanoat korxonalarini modernizatsiya qilish, yangi ishlab chiqarish quvvatlarini yaratish, resurs tejovchi texnologiyalarni joriy etish va ekologik xavfsiz ishlab chiqarishni rivojlantirish katta hajmdagi investitsiyalarni talab qiladi. Bunday loyihalarni faqat davlat budjeti mablag‘lari hisobidan amalga oshirish ko‘pincha murakkab bo‘ladi. Shu sababli xususiy sektor investitsiyalarini jalb qilish va zamonaviy boshqaruv tajribasidan foydalanish zarurati yuzaga keladi.

Shuningdek, transport, energetika, logistika va kommunal infratuzilmani modernizatsiya qilish ham davlat-xususiy sherikchilikning ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Zamonaviy yo‘llar, aeroportlar, logistika markazlari, energetika tizimlari va ekologik loyihalarni amalga oshirish orqali iqtisodiyotning raqobatbardoshligi oshadi va resurslardan foydalanish samaradorligi yaxshilanadi.

Davlat-xususiy sherikchilikning yana bir muhim jihati shundaki, u innovatsion texnologiyalar va ilg‘or boshqaruv usullarini iqtisodiyotga joriy etishni tezlashtiradi. Xususiy sektorning investitsion faolligi va texnologik tajribasi davlat infratuzilma loyihalarining samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Natijada iqtisodiy o‘sish bilan bir qatorda ekologik barqarorlik va ijtimoiy rivojlanish ham ta’minlanadi.

Umuman olganda, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini rivojlantirish O‘zbekistonda Barqaror rivojlanish maqsadlariga erishishning muhim omillaridan biri hisoblanadi. Ushbu tizim investitsion salohiyatni oshirish, infratuzilmani modernizatsiya qilish, innovatsion rivojlanishni jadallashtirish hamda iqtisodiyotning uzoq muddatli barqarorligini ta’minlashga xizmat qilmoqda.

onunni qabul qilish O‘zbekistonda amalga oshirilayotgan Barqaror rivojlanish maqsadlari (BRM) va qator harakatlarga erishishga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. [4] Jumladan, 8-BRM «Munosib ish va iqtisodiy o‘sish» doirasida milliy moliyaviy muassasalar qobiliyatini mustahkamlash, barcha uchun bank, sug‘urta va moliyaviy xizmatlardan foydalanish huquqini kengaytirish (8.10-vazifa) DXSh mexanizmi orqali yangi investitsiya imkoniyatlarini yaratish yo‘li bilan amalga oshiriladi.

9-BRM «Sanoatlashtirish, innovatsiyalar va infratuzilma» bo‘yicha ikkita muhim vazifa DXSh bilan bevosita bog‘liq. 9.2-vazifa: 2030 yilga kelib sanoatning keng qamrovli va barqaror rivojlanishi hamda resursni saqlovchi ekologik jihatdan xavfsiz texnologiyalarni keng qo‘llash bilan mavjud korxonalarni zamonaviylashtirish va yangilarini yaratish. 9.4-vazifa: toza va ekologik xavfsiz texnologiyalar hamda sanoat jarayonini keng qo‘llash va resurslardan foydalanish samaradorligini oshirish

hisobiga infratuzilmani zamonaviylashtirish va sanoat korxonalarini qayta jihozlash. Ushbu ikkala vazifa ham xususiy investitsiyalarni jalb etmasdan holda davlat byudjeti hisobiga amalga oshirib bo‘lmaydigan ko‘lamli loyihalarni nazarda tutadi.

Bozor mexanizmi Bozor iqtisodiyoti sharoitida davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi iqtisodiy munosabatlar tobora yangi mazmun kasb etib bormoqda. Zamonaviy iqtisodiy tizimda infratuzilmani rivojlantirish, aholiga sifatli xizmatlar ko‘rsatish va yirik investitsion loyihalarni amalga oshirish jarayonida davlat hamda xususiy sektor hamkorligining samarali mexanizmlariga ehtiyoj kuchaymoqda. Shu nuqtai nazardan, davlat-xususiy sherikchilik zamonaviy iqtisodiy rivojlanishning muhim institutsional vositalaridan biri sifatida shakllanmoqda.

Rivojlangan mamlakatlar tajribasi shuni ko‘rsatadiki, davlat-xususiy sherikchilik jamoat xizmatlari va infratuzilma loyihalarini amalga oshirishning eng samarali shakllaridan biri hisoblanadi. So‘nggi yillarda transport, energetika, sog‘liqni saqlash, ta’lim va kommunal xizmatlar kabi sohalarga bo‘lgan talabning ortishi davlat budjeti imkoniyatlariga qo‘shimcha yuklamalarni yuzaga keltirmoqda. Yirik infratuzilma loyihalarini moliyalashtirish uchun davlat mablag‘larining cheklanganligi esa yangi investitsion mexanizmlarni qo‘llash zaruratini kuchaytiradi.

Albatta, to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalar va xalqaro moliyaviy institutlar mablag‘larini jalb qilish muhim manbalardan biri hisoblanadi. Biroq bunday moliyalashtirish shakllari ayrim hollarda davlat tashqi qarzining ortishiga olib kelishi mumkin. Shu sababli davlat-xususiy sherikchilik mexanizmi davlat budjeti yuklamasini kamaytirish bilan birga xususiy investitsiyalarni iqtisodiyotning strategik tarmoqlariga faol jalb qilish imkonini beradi.

Davlat-xususiy sherikchilik davlat organlari va xususiy sektor vakillari o‘rtasida muayyan loyiha doirasida amalga oshiriladigan uzoq muddatli hamkorlik munosabatlarini anglatadi. Mazkur hamkorlik asosida davlat va xususiy investorlar strategik ahamiyatga ega bo‘lgan loyihalarni birgalikda moliyalashtiradi, boshqaradi va amalga oshiradi. DXShning muhim xususiyatlaridan biri shundaki, loyiha bilan bog‘liq tavakkalchilik va moliyaviy mas’uliyatning ma’lum qismi xususiy sektor zimmasiga yuklatiladi.

Davlat-xususiy sherikchilik, avvalo, aholining infratuzilma va ijtimoiy xizmatlardan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirishga qaratilgan sohalarda qo‘llaniladi. Jumladan, avtomobil yo‘llari, aeroportlar, logistika markazlari, energetika tizimlari, sog‘liqni saqlash

muassasalari, ta’lim obyektlari va kommunal xizmatlar DXSh mexanizmi faol qo‘llanilayotgan ustuvor yo‘nalishlar hisoblanadi.

DXSh loyihalari odatda uzoq muddatli xarakterga ega bo‘lib, ular bir necha yildan o‘nlab yillargacha davom etishi mumkin. Bunday loyihalarni tayyorlash jarayoni murakkab tashkiliy va huquqiy bosqichlarni o‘z ichiga oladi. Loyihaning konsepsiyasini ishlab chiqish, texnik-iqtisodiy asoslash, investorlarni tanlash va shartnomalarni rasmiylashtirish ma’lum vaqt va puxta tayyorgarlikni talab qiladi.

Davlatning DXSh tizimidagi asosiy maqsadi xususiy investitsiyalarni iqtisodiyotga keng jalb qilish, resurslardan foydalanish samaradorligini oshirish hamda davlat xizmatlari sifatini yaxshilashdan iboratdir. Shu bilan birga, davlat va xususiy sektor o‘rtasida teng va shaffof hamkorlik munosabatlarini shakllantirish orqali sog‘lom raqobat muhitini rivojlantirish ham muhim vazifalardan biri hisoblanadi.

Davlat-xususiy sherikchilik asosida amalga oshiriladigan infratuzilma loyihalari bir qator iqtisodiy va tashkiliy afzalliklarga ega. Eng avvalo, loyiha boshlanish bosqichidayoq davlat va investor manfaatlarini muvofiqlashtirish imkoniyati yaratiladi. Bundan tashqari, loyihaning maqsadlari, moliyalashtirish manbalari, tavakkalchiliklarni taqsimlash mexanizmlari va amalga oshirish bosqichlari aniq huquqiy asosda belgilab qo‘yiladi.

Shuningdek, DXSh tizimi davlat va xususiy investor manfaatlarini himoya qilishga qaratilganligi bilan ham muhim ahamiyatga ega. Bu esa investitsion xavflarni kamaytirish, loyihalarning barqarorligini ta’minlash hamda uzoq muddatli iqtisodiy samaradorlikka erishish imkonini beradi.

Umuman olganda, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmi infratuzilmani rivojlantirish, investitsion faollikni oshirish va iqtisodiyotning strategik tarmoqlarini modernizatsiya qilishning samarali vositalaridan biri sifatida tobora keng qo‘llanilmoqda.

Ijtimoiy va kommunal sohalar, shaharsozlik, yo‘l xo‘jaligi va energetika sohasidagi davlat monopoliyasi tovarlar ishlab chiqarish va xizmat ko‘rsatish sifatini pasaytirmoqda, davlat mablag‘laridan foydalanish samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. [5] Aynan shu omil DXSh tizimini joriy etish zaruratini yanada kuchaytirmoqda. DXSh sxemasini amalga oshirish uchta ustuvor vazifani hal etishga imkon beradi: davlat va xususiy investorlar o‘rtasidagi o‘zaro ta’sir samaradorligini oshirish; davlat resurslaridan foydalanish samaradorligini yaxshilash; mamlakat iqtisodiyoti sanoat infratuzilmasining investitsion jozibadorligini ko‘tarish.

11.1-jadval.

DXSh mexanizmi qo‘llanishi mumkin bo‘lgan asosiy tarmoqlar[402]

№	Soha	DXSh doirasidagi asosiy loyiha yo‘nalishlari
1	**Transport infratuzilmasi**	Havo transporti; avtomobil yo‘llarini ekspluatatsiya qilish va qurish; logistika parklari; jamoat transporti; temir yo‘l transporti
2	**Energetika va ekologiya**	Qayta tiklanadigan energiya manbai; elektr energiyasi ta’minoti; chiqindilarni yig‘ish, qayta ishlash va utilizatsiya qilish
3	**Kommunal xizmatlar**	Suv ta’minoti va suvoqava; shaharsozlik va obodonlashtirish; yo‘l xo‘jaligi
4	**Ijtimoiy infratuzilma**	Ta’lim; sog‘liqni saqlash va farmatsevtika; sport, madaniyat, turizm
5	**Agrar va sanoat**	Qishloq xo‘jaligi; sanoat infratuzilmasi; maxsus iqtisodiy hududlar

Ijtimoiy O‘zbekistonda davlat-xususiy sherikchilik tizimini samarali tashkil etish hamda ushbu yo‘nalishda yagona davlat siyosatini amalga oshirish maqsadida muhim institutsional mexanizmlar shakllantirildi. Xususan, ijtimoiy va iqtisodiy ahamiyatga ega loyihalarni davlat va xususiy sektor hamkorligi asosida tezkor hamda samarali amalga oshirish uchun 2018 yil 20 oktyabrda Prezident qarori asosida O‘zbekiston Respublikasi Moliya vazirligi huzurida Davlat-xususiy sherikchilikni rivojlantirish agentligi tashkil etildi.

Mazkur agentlik davlat muassasasi shaklida faoliyat yurituvchi maxsus vakolatli organ sifatida belgilandi va unga mamlakatda DXSh sohasidagi yagona davlat siyosatini amalga oshirish vazifasi yuklatildi. Agentlikning tashkil etilishi davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi hamkorlikni institutsional jihatdan mustahkamlash, investitsion loyihalarni muvofiqlashtirish hamda zamonaviy boshqaruv mexanizmlarini joriy etishda muhim bosqich bo‘ldi.

Agentlikning asosiy faoliyat yo‘nalishlari iqtisodiyot va ijtimoiy sohaning ustuvor tarmoqlarida davlat-xususiy sherikchilikni rivojlantirishga qaratilgan. Jumladan, u DXSh asosidagi tarmoq

[402] *Manba: O'zR 'DXSh to'g'risida'gi Qonun va xalqaro amaliyot asosida muallif tuzildi*

dasturlarini ishlab chiqishda ishtirok etadi, loyihalarning iqtisodiy samaradorligini baholash uslublarini takomillashtiradi hamda turli vazirlik va idoralar o‘rtasidagi muvofiqlashtirish ishlarini amalga oshiradi.

Shuningdek, agentlik davlat-xususiy sherikchilik loyihalariga oid ma’lumotlarning ochiqligini ta’minlash, loyihalar reyestrini yuritish va investorlar uchun shaffof axborot muhitini yaratish vazifalarini ham bajaradi. Bu esa investitsion jozibadorlikni oshirish hamda xususiy sektor ishonchini mustahkamlashda muhim ahamiyat kasb etadi.

Agentlik faoliyatining muhim yo‘nalishlaridan biri xalqaro moliya institutlari, xorijiy investorlar, donor tashkilotlar va ekspert hamjamiyatlari bilan hamkorlikni rivojlantirish hisoblanadi. Bunday hamkorlik orqali O‘zbekistonda zamonaviy DXSh tajribalarini joriy etish, ilg‘or boshqaruv texnologiyalaridan foydalanish hamda yirik investitsion loyihalarni moliyalashtirish imkoniyatlari kengaymoqda.

Bundan tashqari, agentlik DXSh loyihalari ishtirokchilarining huquq va manfaatlarini himoya qilishga ko‘maklashadi, loyihalarni moliyalashtirish mexanizmlarini ishlab chiqadi hamda yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan moliyaviy, texnik va tijorat tavakkalchiliklarini baholash va taqsimlash bo‘yicha takliflar tayyorlaydi. Bu esa loyiha barqarorligini ta’minlash va investitsion xavflarni kamaytirishda muhim rol o‘ynaydi.

Agentlik faoliyatini tashkil etishda ixcham va samarali boshqaruv tizimi shakllantirilgan bo‘lib, uning boshqaruv xodimlari soni cheklangan tartibda belgilangan. Agentlikka O‘zbekiston Respublikasi moliya vaziri o‘rinbosari maqomidagi direktor rahbarlik qiladi. Bu esa davlat moliyaviy siyosati va DXSh loyihalari o‘rtasidagi muvofiqlashtirishni kuchaytirishga xizmat qiladi.

Agentlik faoliyatini moliyalashtirish bir nechta manbalar asosida amalga oshiriladi. Ularning tarkibiga davlat budjeti mablag‘lari, xalqaro moliya institutlari va donor tashkilotlar grantlari hamda kreditlari, shuningdek, yuridik va jismoniy shaxslarning homiylik mablag‘lari kiradi. Moliyalashtirish manbalarining diversifikatsiyalashuvi agentlik faoliyatining barqarorligini ta’minlashga yordam beradi.

Agentlik tashkil etilganidan so‘ng qisqa vaqt ichida transport, energetika, suv ta’minoti va aeroport infratuzilmasi kabi strategik sohalarda yirik DXSh loyihalari amalga oshirila boshlandi. Mazkur loyihalar mamlakatda infratuzilmani modernizatsiya qilish, xususiy investitsiyalarni jalb etish va iqtisodiy samaradorlikni oshirishga xizmat qilmoqda.

Shuningdek, keyingi yillarda davlat-xususiy sherikchilik loyihalarini amalga oshirish tartibini yanada takomillashtirishga qaratilgan yangi normativ-huquqiy hujjatlar ham qabul qilindi. Bu esa DXSh tizimining institutsional va huquqiy bazasini mustahkamlashga imkon yaratmoqda.

Umuman olganda, O‘zbekistonda davlat-xususiy sherikchilikni rivojlantirish uchun zarur huquqiy va institutsional asoslar shakllantirilgan bo‘lsa-da, uzoq muddatli istiqbolda loyiha tavakkalchiliklarini boshqarish, budjet tizimiga ta’sirini baholash va moliyaviy barqarorlikni ta’minlash mexanizmlarini yanada takomillashtirish zarurati saqlanib qolmoqda. Shu nuqtai nazardan, rivojlangan davlatlar va xalqaro tashkilotlarning ilg‘or tajribalarini o‘rganish hamda ularni milliy sharoitga moslashtirish muhim ahamiyat kasb etadi.

11.2. Davlat-xususiy sheriklik asosida transport sohasida xorijiy tajriba

Jahon amaliyoti shuni ko‘rsatadiki, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini samarali rivojlantirish uchun mustahkam institutsional tizim va aniq huquqiy baza zarur hisoblanadi. Shu sababli ko‘plab davlatlarda DXSh loyihalarini muvofiqlashtirish, monitoring qilish hamda investorlarning huquq va manfaatlarini himoya qilishga ixtisoslashgan davlat organlari va maxsus institutlar tashkil etilgan. Bunday mexanizmlar xususiy investorlar uchun ishonchli va barqaror investitsion muhit yaratishga xizmat qiladi.[403]

Davlat-xususiy sherikchilik tizimini institutsional rivojlantirish bo‘yicha dastlabki tajribalardan biri Buyuk Britaniyada shakllangan. XIX asr oxirlaridayoq ushbu mamlakatda DXSh loyihalarini rivojlantirish va moliyalashtirishni muvofiqlashtiruvchi maxsus markazlar tashkil etilgan. Mazkur institutlarning asosiy vazifalari infratuzilma loyihalari uchun moliyaviy resurslarni safarbar qilish, davlat organlariga maslahat berish hamda investitsion loyihalarni samarali boshqarishdan iborat bo‘lgan.

Kanadada davlat-xususiy sherikchilik tizimini rivojlantirish bilan shug‘ullanuvchi maxsus tashkilotlar faoliyat yuritadi. Ushbu mamlakatda federal darajadagi DXSh loyihalarini qo‘llab-quvvatlash, moliyalashtirish va muvofiqlashtirishga xizmat qiluvchi markazlar tashkil etilgan bo‘lib, ular yirik infratuzilma loyihalarining amalga oshirilishida muhim rol

[403] European Commission. Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. Brussels: EC, 2003. P. 31.

o‘ynaydi. Ayniqsa, maxsus jamg‘armalar orqali transport, energetika va kommunal infratuzilma loyihalariga mablag‘ yo‘naltirilishi tizim samaradorligini oshirmoqda.

Yaponiyada esa davlat-xususiy sherikchilik loyihalari “Xususiy moliyalashtirish tashabbusi” konsepsiyasi asosida rivojlantirilgan. Ushbu yondashuvning asosiy maqsadi xususiy sektorning moliyaviy imkoniyatlari, boshqaruv tajribasi va zamonaviy texnologiyalarini ijtimoiy hamda transport infratuzilmasini rivojlantirishga faol jalb qilishdan iboratdir. Natijada Yaponiyada transport kommunikatsiyalari, logistika tizimlari va shahar infratuzilmasini modernizatsiya qilishda DXSh mexanizmlaridan keng foydalanilmoqda.

Fransiyada ham davlat-xususiy sherikchilik tizimini rivojlantirish maqsadida maxsus agentlik tashkil etilgan va keyinchalik DXSh shartnomalarini tartibga soluvchi alohida qonunchilik bazasi shakllantirilgan. Bu esa davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi munosabatlarni huquqiy jihatdan aniq tartibga solish hamda investitsion xavflarni kamaytirishga xizmat qilgan.[404]

Shuningdek, Rossiya va Qozog‘iston kabi MDH davlatlari ham transport infratuzilmasini rivojlantirishda davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlaridan faol foydalanmoqda. Ayniqsa, avtomobil yo‘llari, logistika markazlari, aeroportlar va temir yo‘l tizimlarini modernizatsiya qilishda xususiy investitsiyalarni jalb qilish bo‘yicha muhim tajribalar shakllangan.

Avstraliya, Gollandiya, Polsha va boshqa rivojlangan davlatlar tajribasi ham transport sohasida DXShning samarali ishlashini ko‘rsatmoqda. Ushbu mamlakatlarda davlat-xususiy sherikchilik orqali transport infratuzilmasi sifati oshirilgan, davlat budjeti xarajatlari optimallashtirilgan va xizmat ko‘rsatish samaradorligi yaxshilangan[405].

O‘zbekiston uchun ushbu xorijiy tajribalarni o‘rganish muhim amaliy ahamiyatga ega. Chunki transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, logistika tizimini rivojlantirish va investitsion jozibadorlikni oshirishda xalqaro tajribadan foydalanish milliy DXSh tizimini yanada takomillashtirish imkonini beradi.

Ayniqsa, transport sohasida investorlar uchun qulay huquqiy muhit yaratish, loyiha tavakkalchiliklarini samarali boshqarish, shaffof tanlov tizimini joriy etish va zamonaviy boshqaruv texnologiyalaridan

[404] Delmon J. Private Sector Investment in Infrastructure: Project Finance, PPP Projects and PPP Frameworks. 3rd ed. Alphen: Kluwer Law International, 2015. P. 48.
[405] European Commission. Guidelines for Successful Public-Private Partnerships. Brussels: EC, 2003. P. 31.

foydalanish bo‘yicha rivojlangan davlatlar tajribasi O‘zbekiston uchun muhim metodologik asos bo‘lib xizmat qilishi mumkin.

Jahon amaliyotida temir yo‘l transporti sohasida davlat-xususiy sherikchilik loyihalari keng qo‘llanilib, ular infratuzilmani modernizatsiya qilish, transport xizmatlari sifatini oshirish va yirik investitsiyalarni jalb etishda muhim vosita sifatida xizmat qilmoqda. Temir yo‘l transportidagi DXSh loyihalari o‘zining texnik, moliyaviy va tashkiliy xususiyatlariga ko‘ra bir necha asosiy yo‘nalishlarga ajratiladi.[406]

Xalqaro tajribaga ko‘ra, temir yo‘l transportidagi davlat-xususiy sherikchilik loyihalarini shartli ravishda uchta yirik guruhga bo‘lish mumkin. Ular quyidagilardan iborat:

1. Yuqori tezlikdagi temir yo‘l magistral yo‘llari;
2. Harakatlanuvchi tarkibni yangilash va texnik xizmat ko‘rsatish;
3. Umumiy foydalanishdagi temir yo‘l liniyalarini qurish va modernizatsiya qilish.

Mazkur yo‘nalishlarning har biri moliyalashtirish mexanizmi, tavakkalchiliklarni taqsimlash tartibi, investitsiya hajmi va hamkorlik muddati bilan o‘zaro farqlanadi. Shu sababli DXSh loyihalarini amalga oshirishda har bir yo‘nalishning iqtisodiy va texnologik xususiyatlarini hisobga olish muhim ahamiyat kasb etadi.

I guruh. Yuqori tezlikdagi temir yo‘l magistral yo‘llari

Davlat-xususiy sherikchilikning eng yirik va kapital talab qiluvchi yo‘nalishlaridan biri yuqori tezlikdagi temir yo‘l magistrallarini barpo etish hisoblanadi. Bunday loyihalar, odatda, temir yo‘l infratuzilmasini loyihalash, moliyalashtirish, qurish, boshqarish va ekspluatatsiya qilish kabi murakkab bosqichlarni o‘z ichiga oladi.

Yuqori tezlikdagi temir yo‘l tizimlari zamonaviy transport infratuzilmasining strategik elementi bo‘lib, hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish, logistika xarajatlarini kamaytirish va yo‘lovchi tashish samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Shu sababli bunday loyihalar ko‘pincha davlat va xususiy investorlar o‘rtasidagi uzoq muddatli hamkorlik asosida amalga oshiriladi.

Mazkur turdagi DXSh loyihalarida xususiy sektor odatda moliyalashtirish, qurilish va texnik boshqaruv jarayonlarida faol ishtirok etadi. Davlat esa huquqiy kafolatlar yaratish, yer ajratish, strategik

[406] Yescombe E.R. Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2007. P. 11.

nazoratni amalga oshirish va ayrim hollarda moliyaviy qo‘llab-quvvatlash vazifalarini bajaradi.

Yuqori tezlikdagi magistral yo‘llar ekspluatatsiyasi jarayonida bir yoki bir nechta yuk va yo‘lovchi tashuvchi operatorlar faoliyat yuritishi mumkin. Bu esa transport xizmatlari bozorida raqobatni kuchaytirish, xizmatlar sifatini oshirish va infratuzilmadan foydalanish samaradorligini ta’minlash imkonini beradi.

Bunday loyihalar uzoq muddatli xarakterga ega bo‘lib, ularda investitsiyalar hajmi juda katta bo‘lishi sababli tavakkalchiliklarni davlat va xususiy sektor o‘rtasida oqilona taqsimlash muhim ahamiyat kasb etadi. Xususan, qurilish tavakkalchiligi, moliyaviy xavflar, ekspluatatsiya xarajatlari va talab bilan bog‘liq xavflar sheriklar o‘rtasida oldindan belgilangan mexanizmlar asosida taqsimlanadi.

Jahon tajribasida Yaponiya, Fransiya, Xitoy, Buyuk Britaniya va Janubiy Koreya kabi davlatlarda yuqori tezlikdagi temir yo‘l tizimlarini rivojlantirishda DXSh mexanizmlaridan samarali foydalanilgan. Ushbu loyihalar nafaqat transport tizimini modernizatsiya qilishga, balki iqtisodiy o‘sishni rag‘batlantirish, hududiy rivojlanishni jadallashtirish va investitsion faollikni oshirishga ham xizmat qilgan.

Yuqori tezlikdagi temir yo‘l magistrallari bo‘yicha amalga oshirilayotgan DXSh loyihalarining muhim xususiyatlaridan biri — ulardagi xususiy investitsiyalar ulushining turli davlatlarda keskin farqlanishidir. Ayrim mamlakatlarda xususiy kapitalning loyiha moliyalashtirishidagi ulushi yuqori bo‘lsa, boshqa davlatlarda davlat mablag‘lari asosiy manba sifatida saqlanib qolmoqda. Bu holat, avvalo, davlatning moliyaviy salohiyati, loyiha iqtisodiy samaradorligi, investorlar uchun jozibadorlik darajasi hamda mavjud tavakkalchilik omillari bilan izohlanadi.

11.2-jadval.

I guruh: Yuqori tezlikdagi temir yo‘l magistral yo‘llari bo‘yicha DXSh loyihalari[407]

Mamlakat	Yil	Loyiha nomi / yo‘nalishi	Qiymati	Xususiyatlari
Germaniya	—	«Maglev» — yuqori tezlikda yo‘lovchi tashish loyihasi	9,8 mlrd. nemis markasi	Yillik yo‘lovchi aylanmasi: 12 mln. yo‘lovchi

407

Manba: xalqaro DXSh amaliyoti materiallari asosida muallif tuzildi

Xitoy	—	Zhejiang viloyatida Hangzhou–Shaoxing–Taizhou (269 km) yuqori tezlikdagi liniya	44,9 mlrd yuan (51% xususiy)	Shartnoma muddati: 30 yil (4 yil qurilish). Xususiy investorlar: Fosun Group va boshqalar
Xitoy	—	«Golmud-Lxasa» temir yo‘l liniyasi (1118 km)	13,9 mlrd yuan	Qiyinchilik darajasi yuqori tog‘li hudud orqali o‘tadigan magistral
Tayvan	1998	Yuqori tezlikdagi temir yo‘l (394 km)	15 mlrd. dollar	35 yillik shartnoma; xususiy sherikka stantsiyalar atrofidagi yer maydonlaridan foydalanish xuquqi berilgan
Gollandiya	—	Amsterdam–Rotterdam magistral (125 km)	Xususiy ulush: 14%, davlat: 86%	Loyiha muddati: 25 yil
Fransiya	2011	Tours–Bordeaux Shimoliy-Sharqiy Atlantika temir yo‘l liniyasi (302 km)	7,8 mlrd yevro	50 yillik konsessiya; Paris–Bordeaux sayohat vaqti 2 soat 5 daqiqaga qisqaradi

Masalan, iqtisodiy jihatdan tez rivojlanayotgan ayrim mamlakatlarda xususiy sektor yirik infratuzilma loyihalarida faol ishtirok etmoqda. Bunga sabab sifatida transport xizmatlariga bo‘lgan yuqori talab, yo‘lovchi oqimining barqarorligi va investitsiyalarning uzoq muddatli daromadlilik imkoniyatlari ko‘rsatiladi. Aksincha, ayrim davlatlarda yuqori tezlikdagi temir yo‘l loyihalari katta tavakkalchilik va uzoq muddatli investitsiya qaytimi bilan bog‘liq bo‘lgani sababli davlat moliyaviy ishtiroki ustunlik qiladi.

Bu tajriba davlat-xususiy sherikchilik loyihalarini shakllantirishda investitsiya xavflarini to‘g‘ri baholash, moliyalashtirish manbalarini diversifikatsiyalash hamda investorlar uchun qulay iqtisodiy sharoit yaratish muhim ahamiyatga ega ekanligini ko‘rsatadi.

II guruh. Harakatlanuvchi tarkibni yangilash va unga xizmat ko‘rsatish

Temir yo‘l transportida davlat-xususiy sherikchilikning yana bir muhim yo‘nalishi harakatlanuvchi tarkibni yangilash, modernizatsiya qilish va texnik xizmat ko‘rsatish bilan bog‘liq loyihalardan iboratdir. Mazkur turdagi loyihalarda xususiy sektor temir yo‘l vagonlari, elektrovozlar, teplovozlar va boshqa harakatlanuvchi tarkibni ishlab chiqarish, yangilash yoki modernizatsiya qilish jarayonida faol ishtirok etadi.

Bunday loyihalarning asosiy maqsadi temir yo‘l transportining texnik holatini yaxshilash, energiya samaradorligini oshirish, ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirish va transport xizmatlari sifatini yuqori darajaga olib chiqishdan iboratdir.

Ushbu guruhdagi DXSh loyihalarining o‘ziga xos jihatlaridan biri “hayot sikli kontrakti” mexanizmining qo‘llanilishidir. Mazkur yondashuvga ko‘ra, xususiy sherik nafaqat harakatlanuvchi tarkibni yetkazib beradi yoki modernizatsiya qiladi, balki uning butun foydalanish davri davomida texnik xizmat ko‘rsatish, ta’mirlash va ekspluatatsiya samaradorligini ta’minlash bo‘yicha ham mas’uliyatni o‘z zimmasiga oladi.

Hayot sikli kontrakti tizimi uzoq muddatli hamkorlik asosida quriladi va transport vositalarining ishonchliligi hamda texnik xavfsizligini oshirishga xizmat qiladi. Bu model davlat uchun xarajatlarni rejalashtirishni yengillashtiradi, xususiy sektor uchun esa uzoq muddatli barqaror daromad manbaini yaratadi.

Shuningdek, mazkur turdagi DXSh loyihalari zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va transport tizimining innovatsion rivojlanishini rag‘batlantirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Xususiy sektor tomonidan energiya tejamkor va ekologik xavfsiz transport vositalarining ishlab chiqarilishi temir yo‘l infratuzilmasining raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

Jahon amaliyotida Germaniya, Fransiya, Yaponiya va Buyuk Britaniya kabi davlatlarda harakatlanuvchi tarkibni modernizatsiya qilish bo‘yicha DXSh loyihalari muvaffaqiyatli qo‘llanilmoqda. Ushbu tajribalar davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi samarali hamkorlik transport tizimini texnologik jihatdan yangilash va xizmatlar sifatini oshirishning muhim omili ekanligini tasdiqlaydi.

11.3-jadval.

II guruh: Harakatlanuvchi tarkibni yangilash bo‘yicha DXSh loyihalari[408]

Mamlakat	Yil	Loyiha	Qiymati	Xizmat ko‘rsatish muddati
Avstraliya	—	Sidney shaharatrofi poyezdlar: 600 dona vagon xarid qilish va texnik xizmat	3,6 mlrd. dollar (davlat subsidiyasi: 175 mln. dollar)	30 yil (vagonlarni yetkazib berish + texnik xizmat)
Rossiya	2015	RJD: Siemens «Sapsan» elektropoyezdlari — 16 ta, har biri 10 vagonli (KJS asosida)	354 mln. yevro	30 yil (Siemens tomonidan texnik xizmat)
Rossiya	2014	RJD: «LokoTex» kompaniyasi — 15 ming lokomotivga texnik xizmat (RJD parkining ~70%)	Maxfiy	40 yil (eng yirik KJS shartnomalaridan biri)
Buyuk Britaniya	—	Shaharlararo ekspres dasturi: 866 dona vagon Yaponiyadan (Japan Overseas Railway System Association)	Yirik	27 yil 6 oy (texnik xizmat nazarda tutilgan)

II guruhdagi davlat-xususiy sherikchilik loyihalarining eng muhim xususiyatlaridan biri “hayot sikli kontrakti” mexanizmining qo‘llanilishidir. Ushbu modelga ko‘ra, xususiy sherik faqat texnika yoki harakatlanuvchi tarkibni yetkazib berish bilan cheklanib qolmaydi, balki uning uzoq muddatli texnik ekspluatatsiyasi va servis xizmatlari uchun ham mas’ul bo‘ladi. Odatda bunday shartnomalar bir necha o‘n yillik

[408] *Manba: xalqaro DXSh amaliyoti materiallari asosida muallif tuzildi*

muddatni qamrab olib, transport vositalarining uzluksiz va ishonchli ishlashini ta’minlashga qaratiladi.

Mazkur mexanizm davlat uchun bir qator muhim afzalliklarni yaratadi. Eng avvalo, temir yo‘l transport vositalarining butun foydalanish davri davomida texnik jihatdan tayyor holatda saqlanishi kafolatlanadi. Bundan tashqari, uzoq muddatli servis shartnomalari xarajatlarni oldindan rejalashtirish va moliyaviy tavakkalchiliklarni kamaytirish imkonini beradi. Natijada ekspluatatsiya xarajatlari ustidan nazorat kuchayadi hamda texnik xizmat ko‘rsatish sifati oshadi.

Hayot sikli kontrakti modeli xususiy sektorni yuqori sifatli va uzoq muddat xizmat qiladigan texnikalarni ishlab chiqarishga rag‘batlantiradi. Chunki texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari ham aynan xususiy sherik zimmasida bo‘ladi. Shu sababli investor zamonaviy, energiya tejamkor va ekspluatatsion jihatdan ishonchli texnologiyalarni joriy etishga intiladi.

III guruh. Umumiy foydalanishdagi temir yo‘l liniyalarini qurish

Temir yo‘l transportida davlat-xususiy sherikchilikning yana bir muhim yo‘nalishi umumiy foydalanishdagi temir yo‘l liniyalarini qurish va ekspluatatsiya qilish bilan bog‘liq loyihalardan iboratdir. Bunday loyihalarda xususiy sherik yangi temir yo‘l infratuzilmasini barpo etadi, uni texnik jihatdan foydalanishga tayyor holda saqlaydi va ayrim hollarda ekspluatatsiya jarayonida ham ishtirok etadi.

Mazkur turdagi loyihalar, ayniqsa, yirik logistika yo‘nalishlari, sanoat zonalari va yuk tashish hajmi yuqori bo‘lgan hududlarda keng qo‘llaniladi. Temir yo‘l liniyalarini qurish katta hajmdagi investitsiyalarni talab qilgani sababli davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi hamkorlik ushbu sohada muhim iqtisodiy ahamiyatga ega bo‘ladi.

Rossiya Federatsiyasi tajribasi ushbu yo‘nalishda davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlaridan samarali foydalanish mumkinligini ko‘rsatmoqda. Mazkur davlatda yangi temir yo‘l liniyalarini qurish, mavjud infratuzilmani kengaytirish va yuk tashish imkoniyatlarini oshirish maqsadida bir qator yirik DXSh loyihalari amalga oshirilgan. Ushbu loyihalarda davlat strategik infratuzilmani rivojlantirish va normativ-huquqiy qo‘llab-quvvatlash vazifalarini bajarsa, xususiy sektor investitsiya kiritish va qurilish ishlarini amalga oshirishda faol ishtirok etadi.

Umumiy foydalanishdagi temir yo‘l liniyalarini qurish bo‘yicha DXSh loyihalarining asosiy afzalliklaridan biri — davlat budjetiga tushadigan moliyaviy yuklamaning kamayishidir. Shu bilan birga,

xususiy sektorning zamonaviy boshqaruv usullari va texnologik tajribasi infratuzilma obyektlarining samarali va tezkor barpo etilishiga yordam beradi.

Bunday loyihalar iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish, hududlararo logistika aloqalarini rivojlantirish hamda yuk va yo‘lovchi tashish hajmini oshirishda muhim ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa, transport koridorlarini kengaytirish va xalqaro tranzit salohiyatini oshirishda davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarining roli tobora ortib bormoqda.

Shunday qilib, temir yo‘l transportidagi davlat-xususiy sherikchilik loyihalari infratuzilmani modernizatsiya qilish, investitsion faollikni oshirish va transport tizimining raqobatbardoshligini kuchaytirishda samarali vosita sifatida namoyon bo‘lmoqda.

III guruhdagi davlat-xususiy sherikchilik loyihalarining muhim jihatlaridan biri shundaki, ularda xususiy investitsiyalar ulushi juda yuqori darajaga yetadi. Ayrim hollarda loyiha xarajatlarining deyarli to‘liq qismi xususiy sektor mablag‘lari hisobidan moliyalashtiriladi. Bu esa davlat budjetiga ortiqcha yuk tushirmasdan yirik temir yo‘l infratuzilma loyihalarini amalga oshirish imkonini yaratadi.

Mazkur yondashuv, ayniqsa, davlat moliyaviy resurslari cheklangan sharoitda muhim iqtisodiy ahamiyat kasb etadi. Chunki transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va yangi temir yo‘l liniyalarini qurish katta kapital qo‘yilmalarni talab qiladi. Xususiy investitsiyalarni faol jalb qilish orqali davlat strategik loyihalarni tezroq amalga oshirish va infratuzilma rivojlanishini jadallashtirish imkoniyatiga ega bo‘ladi.

11.4-jadval.

III guruh: Umumiy foydalanishdagi temir yo‘l liniyalarini qurish (Rossiya tajribasi)[409]

Loyiha nomi	Moliyalashtirish	Qiymati	Xususiyatlari
«Elegest-Qizil-Kuragino» uchaskasida temir yo‘l liniyasi	100% xususiy	192,4 mlrd. rubl	Amal qilish muddati: 30 yil; tashishlardan va boshqa tashuvchilarga xizmatlar uchun daromad oladi
«Obskaya-Salexard-Nadim» — «Shimoliy	90% xususiy (103 mlrd. rubl) + 10% davlat	~115 mlrd. rubl	Amal qilish muddati: 35 yil; foydalanish uchun mavjudlik to‘lovi va tashish daromadlari

[409] *Manba: Rossiya temir yo'llari DXSh amaliyoti materiallari asosida muallif tuzildi*

kenglik o‘tish joyi»			
«Tolyatti» sanoat ishlab chiqarish tipidagi maxsus iqtisodiy hudud temir yo‘llari	100% xususiy	1,1 mlrd. rubl	Amal qilish muddati: 15 yil; to‘g‘ridan-to‘g‘ri foydalanuvchi to‘lovlari asosida daromad

Biroq bunday loyihalarning muvaffaqiyati ko‘p jihatdan ularning tijorat jozibadorligiga bog‘liqdir. Xususiy investor kiritilgan mablag‘larning qaytishini va uzoq muddatli daromadlilikni ta’minlashdan manfaatdor bo‘ladi. Shu sababli DXSh loyihalarida foydalanish to‘lovlari, yuk va yo‘lovchi tashishdan olinadigan daromadlar, logistika xizmatlari hamda boshqa operatorlarga ko‘rsatiladigan servis xizmatlari asosiy moliyaviy manba sifatida shakllanadi.

Agar loyiha iqtisodiy jihatdan yetarli darajada daromad keltirmasa yoki transport oqimi barqaror bo‘lmasa, xususiy investorlarning qiziqishi kamayishi mumkin. Shu bois davlat tomonidan investitsion tavakkalchiliklarni kamaytirish, huquqiy kafolatlar yaratish va iqtisodiy rag‘batlantirish mexanizmlarini ishlab chiqish muhim ahamiyatga ega.

Qozog‘iston: DXSh loyihalari amaliyoti va statistikasi

Qozog‘iston MDH hududida davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini transport sohasida faol qo‘llayotgan davlatlardan biri hisoblanadi. Ushbu mamlakatda DXSh asosidagi dastlabki yirik loyihalar 2006 yildan boshlab amalga oshirila boshlandi. Bu jarayon transport va logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish hamda xalqaro tranzit salohiyatini oshirishga qaratilgan iqtisodiy siyosat bilan chambarchas bog‘liq edi.

Qozog‘istonda davlat-xususiy sherikchilik asosida amalga oshirilgan ilk yirik loyihalar qatoriga yangi temir yo‘l liniyalari qurilishi, temir yo‘l infratuzilmasini elektrlashtirish hamda aeroportlarni modernizatsiya qilish ishlari kiradi. Ushbu loyihalar transport tizimining texnik holatini yaxshilash, hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish va xalqaro logistika yo‘nalishlarini rivojlantirishga xizmat qilgan.

Xususan, yangi temir yo‘l stansiyalari va liniyalarining qurilishi mamlakatning tranzit imkoniyatlarini kengaytirishga yordam berdi. Elektrlashtirilgan temir yo‘l liniyalari esa transport xarajatlarini kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish va ekologik xavfsizlikni kuchaytirishga xizmat qildi.

Shuningdek, aeroport infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha amalga oshirilgan DXSh loyihalari xalqaro havo transporti xizmatlari sifatini yaxshilash, yo‘lovchi oqimini oshirish va turizm sohasini rivojlantirishda muhim rol o‘ynadi.

Qozog‘iston tajribasi shuni ko‘rsatadiki, davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlari transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yirik investitsiyalarni jalb etish va davlat budjeti xarajatlarini optimallashtirishning samarali vositasi bo‘lib xizmat qilishi mumkin. Shu sababli ushbu tajribani o‘rganish va milliy sharoitga moslashtirish O‘zbekiston uchun ham muhim amaliy ahamiyatga ega.

11.5-jadval.

2021 yil holatiga ko‘ra Qozog‘istonda DXSh asosida amalga oshirilgan hamda oshirilayotgan loyihalar[410]

Ko‘rsatkich	**Kelishilgan shartnomalar**	**Ekspluatatsiyaga topshirilgan**	**Qurilish davom etayotgan**
Miqdori (ta)	240	167	63
Qiymati (mln. tenge)	792,8	101,3	691,6

Qozog‘istonda davlat-xususiy sherikchilik asosida amalga oshirilayotgan loyihalar soni va ularning umumiy qiymati ushbu tizimning mamlakat iqtisodiyotida tobora muhim o‘rin egallab borayotganini ko‘rsatadi. Statistik ma’lumotlarga ko‘ra, davlat va xususiy sektor o‘rtasida yuzlab sheriklik shartnomalari imzolangan bo‘lib, ularning katta qismi transport, qurilish va infratuzilma tarmoqlariga to‘g‘ri keladi.

Mazkur loyihalarning muhim qismi amaliy foydalanishga topshirilgan bo‘lsa, yana ko‘plab loyihalar qurilish va amalga oshirish bosqichida davom etmoqda. Bu holat Qozog‘istonda davlat-xususiy sherikchilik tizimi faol rivojlanayotganini va investitsion faollikning yuqori darajada ekanligini ko‘rsatadi.

Loyihalarning asosiy ulushi aynan qurilish bosqichida ekanligi transport va infratuzilma sohalarida uzoq muddatli strategik loyihalar amalga oshirilayotganidan dalolat beradi. Bunday tendensiya davlat tomonidan transport infratuzilmasini modernizatsiya qilishga ustuvor ahamiyat berilayotganini hamda xususiy investorlarning ushbu sohalarga qiziqishi ortib borayotganini tasdiqlaydi.

[410] *Manba: Qozog'iston Respublikasi Moliya vazirligi, DXSh loyihalari yillik hisoboti, 2021*

Qozog‘iston tajribasi davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarining yirik infratuzilma loyihalarini amalga oshirishda samarali vosita bo‘la olishini namoyish etmoqda. Ayniqsa, transport kommunikatsiyalarini rivojlantirish, tranzit salohiyatini oshirish va logistika tizimini modernizatsiya qilishda DXSh muhim rol o‘ynamoqda.

Temir yo‘l infratuzilmasini moliyalashtirishda davlat va xususiy kapitalning ishtiroki: xalqaro taqqoslama

Jahon amaliyoti shuni ko‘rsatadiki, temir yo‘l transporti strategik ahamiyatga ega tarmoq hisoblanganligi sababli ko‘plab mamlakatlarda uning rivojlanishida davlat muhim rol o‘ynashda davom etmoqda. Hatto xususiy sektor faol ishtirok etayotgan mamlakatlarda ham davlat temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi liniyalarni qurish va transport xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha moliyaviy qo‘llab-quvvatlashni saqlab qolmoqda.

Turli davlatlarda temir yo‘l infratuzilmasini moliyalashtirish modeli bir-biridan sezilarli farq qiladi. Ayrim mamlakatlarda davlat kapital qo‘yilmalarining asosiy qismini moliyalashtirsa, boshqa davlatlarda xususiy investorlarning ulushi yuqori bo‘lishi mumkin. Bu holat iqtisodiy rivojlanish darajasi, transport tizimining strategik ahamiyati va milliy iqtisodiy siyosat xususiyatlari bilan bog‘liqdir.

Masalan, Yevropa davlatlarida temir yo‘l transportini rivojlantirishda davlatning moliyaviy ishtiroki yuqori darajada saqlanib qolmoqda. Chunki temir yo‘l nafaqat iqtisodiy, balki ijtimoiy va ekologik ahamiyatga ega transport turi sifatida qaraladi. Shu sababli davlat infratuzilma obyektlarini qurish, yuqori tezlikdagi liniyalarni rivojlantirish va transport xavfsizligini ta’minlash uchun katta hajmdagi investitsiyalarni yo‘naltiradi.

Boshqa tomondan, ayrim Osiyo va Amerika mamlakatlarida xususiy sektorning temir yo‘l infratuzilmasiga investitsiya kiritishdagi faolligi yuqori hisoblanadi. Bu yerda davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlari orqali investorlar yangi temir yo‘l liniyalari, logistika markazlari va transport terminallarini qurishda faol ishtirok etmoqda.

Temir yo‘l infratuzilmasini moliyalashtirishda davlat va xususiy kapitalning uyg‘unlashuvi bir qator afzalliklarni ta’minlaydi. Davlat strategik nazorat va ijtimoiy manfaatlarni himoya qilsa, xususiy sektor moliyaviy resurslar, innovatsion texnologiyalar va samarali boshqaruv usullarini taqdim etadi. Natijada transport tizimining texnik darajasi oshadi, xizmatlar sifati yaxshilanadi va infratuzilma obyektlarining ekspluatatsion samaradorligi kuchayadi.

Shuningdek, davlat-xususiy sherikchilik temir yo‘l infratuzilmasiga investitsiya jalb qilishda tavakkalchiliklarni taqsimlash imkonini beradi. Bu esa yirik loyihalarni amalga oshirish jarayonida moliyaviy barqarorlikni ta’minlash va investorlar uchun qulay sharoit yaratishda muhim omil hisoblanadi.

Umuman olganda, xalqaro tajriba temir yo‘l transportini rivojlantirishda davlat va xususiy kapitalning o‘zaro hamkorligi infratuzilmani modernizatsiya qilish, transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish va iqtisodiy integratsiyani kuchaytirishning samarali vositasi ekanligini ko‘rsatmoqda.

Quyidagi jadvaldan ko‘rinib turibdiki, ikki model ustunlik qilmoqda: to‘liq bozor modeli (AQSh, Yaponiya — xususiy kompaniyalar asosiy rol o‘ynaydi) va aralash model (Yevropa, Xitoy, Hindiston — davlat asosiy investor, xususiy sektor konsessiya yoki ulush shaklida jalb etiladi). [8] Ko‘plab davlatlar, xususan Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida, shahar atrofi va mintaqaviy tashishlarning «tushib qoladigan» daromadlarini davlat tomonidan qoplash, moliyaviy ta’minlash tizimi amal qiladi. Shu nuqtai nazardan, «O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ korxonalarida byudjet bilan hisob-kitoblarni tashkil etish va auditni takomillashtirish talab etiladi.

11.6-jadval.

Davlat va xususiy kapitalning temir yo‘l infratuzilmasiga qo‘shilgan investitsiyalarni moliyalashtirishdagi ishtiroki[411]

Mamlakat	**Investitsiyalarni moliyalashtirish usuli**	**Xususiy kapital ishtiroki darajasi**
Buyuk Britaniya	Davlat va infratuzilma egasi «infratuzilmadan foydalanish»ning tarif tarkibiy qismi orqali	Yuqori tezlikdagi liniyalarga uzoq muddatli konsessiyalar
Germaniya	Federal hukumat, munitsipalitetlar, infratuzilma egasi «infratuzilmadan foydalanish» uchun to‘lovlar orqali, o‘z zayomlari	Davlat-xususiy hamkorligi asosidagi ayrim loyihalarda ishtirok etish

[411] *Manba: World Bank PPP Reference Guide va xalqaro amaliyot materiallari asosida muallif tuzildi*

Fransiya	Davlat, mintaqaviy liniyalar, infratuzilma egasi to‘lovlar orqali, obligatsiya zayomlari	Davlat-xususiy hamkorligi asosidagi ayrim loyihalarda ishtirok etish
AQSh	Xususiy kompaniyalarning o‘z mablag‘lari, davlatning rag‘batlantiruvchi choralari (investitsiya imtiyozlari va boshqalar)	Bozorda faoliyat yuritayotgan asosiy xususiy kompaniyalar — to‘liq bozor modeli
Braziliya	Xususiy kompaniyalar, konsessiya egalarining o‘z mablag‘lari, ayrim loyihalarning davlat tomonidan moliyalashtirilishi	Asosiy liniyalar uchun konsessiyalar, davlat-xususiy biznes hamkorligi
Xitoy	Xususiy kapitalning tobora o‘sib borayotgan ishtirokidagi asosan davlat mablag‘lari (kompaniyalardagi ulushga ega bo‘lish, ayrim liniyalar uchun konsessiyalar)	Davlat-xususiy hamkorligi asosidagi ayrim loyihalarda ishtirok etish, ulush hajmi o‘sib bormoqda
Yaponiya	Davlat tomonidan qiymatni arzonlashtirish maqsadida beriladigan maxsus kontrakt orqali xususiy kompaniyalar mablag‘lari	Bozorda faoliyat yuritayotgan asosiy xususiy kompaniyalar ishtiroki — erkin raqobat modeli
Hindiston	Xususiy investorlarni kompaniyalar kapitaliga jalb etgan holda va uzoq muddatli konsessiyalar orqali asosan davlat mablag‘i	Davlat-xususiy biznes hamkorligi, uzoq muddatli konsessiyalar (30 yil va undan ko‘proqqa)

Transport sohasidagi davlatlararo hamkorlik zamonaviy mintaqaviy iqtisodiy integratsiyaning muhim tarkibiy qismlaridan biri hisoblanadi. Global iqtisodiy aloqalarning kengayishi, xalqaro savdo hajmining ortishi va logistika tizimlarining murakkablashuvi davlatlar o‘rtasida transport sohasidagi hamkorlikni rivojlantirish zaruratini kuchaytirmoqda. Ayniqsa, dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan ichki kontinental davlatlar uchun transport kommunikatsiyalarini rivojlantirish strategik ahamiyat kasb etadi.

Davlatlararo transport hamkorligi transport infratuzilmasini rivojlantirish, tranzit salohiyatini oshirish, yuk va yo‘lovchi tashish samaradorligini yaxshilash hamda xalqaro logistika tizimlariga integratsiyalashuvni ta’minlashga xizmat qiladi. Shu sababli transport sohasidagi hamkorlik nafaqat iqtisodiy, balki siyosiy va geostrategik jihatdan ham muhim ahamiyatga ega.

Transport sohasidagi ikki tomonlama hamkorlik ikki davlat o‘rtasida transport kommunikatsiyalari, logistika infratuzilmasi va tranzit imkoniyatlarini rivojlantirishga qaratilgan o‘zaro manfaatli munosabatlarni anglatadi. Bunday hamkorlik doirasida avtomobil yo‘llari, temir yo‘l liniyalari, chegara punktlari, logistika markazlari va aeroport infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha qo‘shma loyihalar amalga oshiriladi.

Ikki tomonlama hamkorlikning asosiy maqsadi transport xarajatlarini kamaytirish, tranzit vaqtini qisqartirish va yuk tashish samaradorligini oshirishdan iboratdir. Shu bilan birga, bunday hamkorlik savdo aloqalarini rivojlantirish, hududiy iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish va davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy munosabatlarni mustahkamlashga xizmat qiladi.

Ko‘p tomonlama transport hamkorligi esa uch va undan ortiq davlatlarning ma’lum transport loyihalari yoki xalqaro tashkilotlar doirasidagi o‘zaro hamkorligini anglatadi. Ushbu shakldagi hamkorlik odatda xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish, tranzit tizimlarini integratsiyalash, bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish va yagona logistika makonini shakllantirish bilan bog‘liq bo‘ladi.

Ko‘p tomonlama hamkorlik xalqaro transport tashkilotlari, mintaqaviy iqtisodiy birlashmalar va transmilliy infratuzilma loyihalari orqali amalga oshiriladi. Bunday hamkorlik natijasida davlatlar transport salohiyatidan samarali foydalanish, investitsiyalarni jalb qilish va xalqaro savdo oqimlarini kengaytirish imkoniyatiga ega bo‘ladi.

Transport sohasidagi davlatlararo hamkorlik samaradorligini baholash uchun bir qator mezonlardan foydalaniladi. Eng avvalo, transport infratuzilmasining rivojlanish darajasi, tranzit yuk oqimlari hajmi, tashish tezligi va logistika xarajatlari muhim ko‘rsatkichlar hisoblanadi. Shuningdek, transport xizmatlari sifati, chegara bojxona jarayonlarining samaradorligi va xalqaro transport yo‘laklarining integratsiyalashuv darajasi ham muhim baholash mezonlari sifatida qaraladi.

Bundan tashqari, davlatlararo hamkorlikning iqtisodiy samaradorligi eksport-import operatsiyalari hajmining oshishi, transport xarajatlarining kamayishi va tranzit daromadlarining ko‘payishi orqali ham baholanadi. Zamonaviy sharoitda ekologik xavfsizlik, raqamli logistika tizimlari va transport xavfsizligi kabi omillar ham hamkorlik samaradorligini aniqlovchi muhim mezonlarga aylanmoqda.

Umuman olganda, transport sohasidagi davlatlararo hamkorlik mintaqaviy iqtisodiy barqarorlikni ta’minlash, xalqaro savdoni rivojlantirish va global logistika tizimiga integratsiyalashuvning muhim omillaridan biri sifatida namoyon bo‘lmoqda.

11.7-jadval.

Transport sohasidagi davlatlararo hamkorlik darajasini baholash mezonlari[412]

№	Ko‘rsatkich	Baholash mazmuni	O‘lchov birligi
1	**Huquqiy bazaning shakllanganligi**	Ikki tomonlama shartnomalar; mintaqaviy shartnomalar; xalqaro huquqiy-me’yoriy hujjatlar	Mavjud (soni) / Mavjud emas
2	**Institutsional asosning shakllanganligi**	Muvofiqlashtiruvchi tashkilot yoki tuzilmaning mavjudligi, uning vakolat doirasi	Mavjud (soni) / Mavjud emas
3	**O‘zaro yuk tashuvi hajmining yillik o‘sish tendensiyasi**	Eksport yo‘nalishi; import yo‘nalishi; tranzit yo‘nalishi — har biri alohida baholanadi	Foizda (yillik o‘sish)
4	**Amaldagi qo‘shma transport loyihalarining mavjudligi**	Loyihalarning umumiy soni, qiymati va amalga oshirilganlik darajasi	Loyihalar soni (ta) va qiymati (mln. $)
5	**Investitsiyaviy hamkorlikning holati**	Transport loyihalariga kiritilgan investitsiyalarda ichki investitsiyalarning ulushi	Foizda
6	**Manfaatlar mutanosibligi**	To‘liq mos keladi; ayrim davlatlar manfaatiga mos keladi; bitta davlat manfaatiga mos keladi	Loyihalar soni bo‘yicha taqsimot

[412] *Manba: xalqaro transport hamkorligi metodikasi va iqtisodiy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

7	**Mintaqa davlatlarining o‘zaro transport koridorlariga bog‘liqlik darajasi**	Mintaqaviy transport tizimidagi integratsiya chuqurligi va infratuzilma o‘zaro bog‘liqligi	5 ballik tizimda

Transport sohasidagi davlatlararo hamkorlikni baholashda qo‘llaniladigan mezonlar tizimi faqat statistik va iqtisodiy ko‘rsatkichlar bilan cheklanib qolmaydi. Ushbu tizim hamkorlikning miqdoriy natijalari bilan bir qatorda uning sifat jihatlarini ham kompleks ravishda tahlil qilishni nazarda tutadi. Shu sababli transport sohasidagi hamkorlik samaradorligini baholashda yuk tashish hajmi, investitsiyalar miqdori yoki tranzit oqimlari kabi iqtisodiy ko‘rsatkichlar bilan birga huquqiy baza barqarorligi, davlatlar manfaatlarining muvozanati, hamkorlikning institutsional darajasi va transport siyosatining uyg‘unligi ham muhim ahamiyat kasb etadi.

Mazkur yondashuv O‘zbekiston uchun alohida strategik ahamiyatga ega. Chunki mamlakat geografik jihatdan dengiz portlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan ichki kontinental davlat hisoblanadi. Shu sababli O‘zbekistonning tashqi savdo hajmi, eksport salohiyati va tranzit imkoniyatlari ko‘p jihatdan qo‘shni davlatlar bilan transport-kommunikatsiya aloqalarining rivojlanganlik darajasiga bog‘liqdir.

Ayniqsa, xalqaro transport yo‘laklariga integratsiyalashuv, tranzit marshrutlarini diversifikatsiya qilish va logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish mamlakat iqtisodiy xavfsizligi hamda tashqi iqtisodiy aloqalarining barqaror rivojlanishida muhim omil bo‘lib xizmat qiladi. Shu bois transport sohasidagi davlatlararo hamkorlikni mustahkamlash O‘zbekistonning uzoq muddatli iqtisodiy strategiyasida ustuvor yo‘nalishlardan biri sifatida qaralmoqda.

Temir yo‘l transporti infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha xalqaro tajribani o‘rganish ham aynan shu nuqtai nazardan katta amaliy ahamiyatga ega. Bunda asosiy masala xorijiy davlatlardagi mavjud muammolar va ularni hal qilish mexanizmlarini chuqur tahlil qilish hamda ushbu tajribalarni milliy sharoitlarga moslashtirishdan iboratdir. Chunki har bir mamlakatning iqtisodiy, geografik va institutsional xususiyatlari turlicha bo‘lsa-da, transport tizimini rivojlantirishdagi umumiy tamoyillar va samarali boshqaruv yondashuvlari ko‘plab davlatlar uchun dolzarb hisoblanadi.

Bugungi kunda iqtisodiy jihatdan rivojlangan davlatlar transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini rivojlantirishga strategik vazifa sifatida qaramoqda. Ayniqsa, yuqori texnologiyalarga asoslangan infratuzilma tizimlarini yaratish, raqamli logistika platformalarini joriy etish va innovatsion boshqaruv mexanizmlaridan foydalanish transport tizimining raqobatbardoshligini oshirishda muhim omil bo‘lib xizmat qilmoqda.

Davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarining rivojlanishi esa yirik infratuzilma loyihalariga xususiy investitsiyalarni faol jalb qilish, transport xizmatlari sifatini oshirish va davlat budjeti yuklamasini kamaytirish imkonini beradi. Shu sababli ko‘plab mamlakatlarda DXSh modeli transport infratuzilmasini rivojlantirishning eng samarali iqtisodiy vositalaridan biri sifatida keng qo‘llanilmoqda.

Umuman olganda, xalqaro tajribani chuqur o‘rganish va uni milliy iqtisodiyot sharoitlariga moslashtirish O‘zbekiston transport tizimini modernizatsiya qilish, tranzit salohiyatini oshirish hamda global transport-kommunikatsiya tizimlariga integratsiyalashuvni jadallashtirishda muhim metodologik asos bo‘lib xizmat qiladi.

11.3. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmi va uning amalga oshirish bosqichlari

Yirik infratuzilma loyihalarini amalga oshirishga byudjetdan tashqari investitsiyalarni jalb qilishning asosiy vositasi davlat-xususiy sheriklik instituti hisoblanishini yuqoridagi paragraflarda ko‘rib chiqdik. Davlat–xususiy hamkorlik mexanizmlarini ahamiyati modernizatsiya qilish, innovatsion rivojlanish yo‘liga o‘tish va milliy iqtisodiyotning barqaror o‘sishi uchun shart-sharoitlar yaratishda alohida rol o‘ynaydi.

Infratuzilma loyihasi-davlat yoki yirik tashkilotlarning investitsiya shaklidagi kapital qo‘yilmalari hisobiga amalga oshiriladigan infratuzilma ob’ekti hisoblanadi. Infratuzilma loyihasini amalga oshirish jarayoni investitsiyalar jalb etilishini taqozo qiladi. Ushbu muammoni hal qilish uchun xususiy biznes mablag‘lari hisobiga qo‘shimcha moliyalashtirishni jalb qilish kerak

Davlat va xususiy investorlar o‘rtasidagi hamkorlik har ikki tomon uchun ham foydali bo‘ladi. Bir tomondan, davlat eskirgan infratuzilmani yaxshilash yoki almashtirish uchun moliyalashtirishga, shuningdek, xususiy sektorning bilim va tajribasiga muhtoj. Boshqa tomondan, investorlar bunday hamkorlikdan foyda ko‘radilar, natijada ular

infratuzilmaga investitsiyalardan uzoq muddatga barqaror daromad oladilar.

DXShning maqsadi-har bir tomonning resurslari va tajribasini birlashtirib, kompaniya manfaatlari uchun infratuzilmani rivojlantirish, iqtisodiy sub'ektlarga yuqori sifatli xizmatlar ko‘rsatish sharti bilan eng kam xarajatlar va xavf-xatarlar bilan ijtimoiy ahamiyatga ega loyihalarni amalga oshirishdir. DXSh investitsiyalarni jalb qilishning sifat jihatidan yangi va samarali usulidir, chunki bunday hamkorlik nafaqat mamlakat iqtisodiyotining o‘sishiga hissa qo‘shishi, balki uning ijtimoiy muhim infratuzilmasini ham rivojlantirishi mumkin

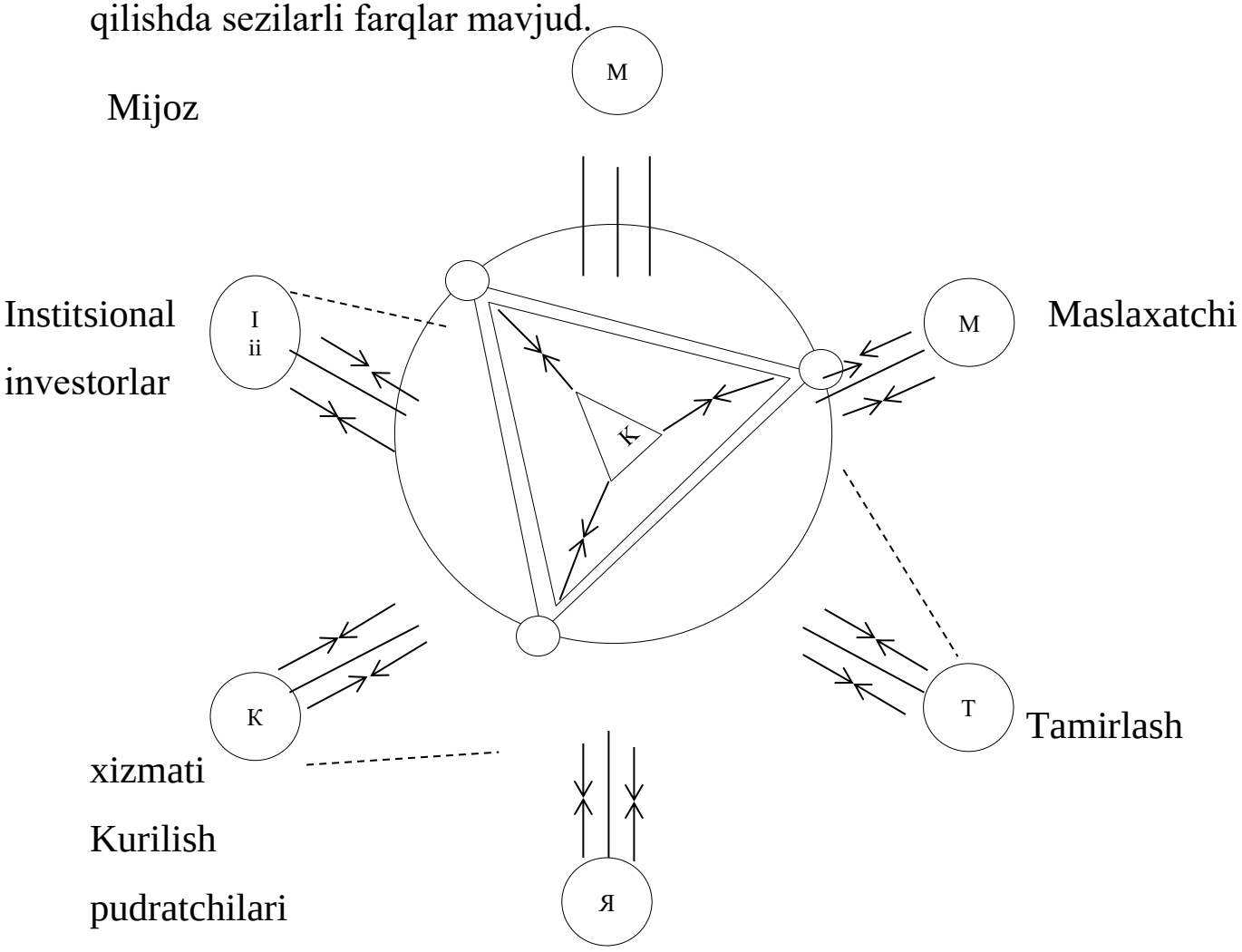
Shuni ta'kidlash kerakki, DXSh mexanizmi o‘zaro hamkorlik va o‘zaro manfaatlarni tartibga solish bo‘yicha ikki tomon-davlat va xususiy investor uchun jozibador bo‘lishi kerak. DXSh amalga oshirish quyidagi bosqichlardan o‘tadi:

1. Davlat va xususiy investor manfaatlarini birlamchi muvofiqlashtirish.
2. Strategik xususiyatga, uzoq davomiylikka (kamida 5 yil) ega bo‘lishi va amalga oshirish jarayonida keskin o‘zgarmasligi kerak bo‘lgan infratuzilma loyihasida ustuvorliklarni belgilash. Bu aniq amalga oshirish uchun vaqt, moliyalashtirish miqdori va mas'ul organlari belgilash kerak. Uni bir qator qonun hujjatlari qo‘llab-quvvatlashi lozim.
3. Infratuzilma loyihasini amalga oshirishda DXSh shaklini tanlashda manfaatlarni muvofiqlashtirish barcha qonun hujjatlariga to‘la mos keladi.
4. Infrastruktura loyihasini DXSh ning tanlangan shaklini hisobga olgan holda va qo‘llab-quvvatlanadigan Qonunchilik hujjatlariga muvofiq amalga oshirish.

DXSh ishtirokchilarining o‘zaro munosabatlari sxemasi e'tibor qaratadigan bo‘lsak, unda xususiy investorlarni jalb qilgan holda loyiha ishlab chiqilishini ko‘rishimiz mumkin (1.2-rasmga qarang). Bunday shartnoma tarmoq tamoyiliga asoslangan bo‘lib, tarmoq shartnomasi deb ataladi.

Tarmoq shartnomasi infrastruktura hayot siklining barcha turlarini, ya'ni temir yo‘l transportini rivojlantirish loyihasi, joriy yildan ta'mirlash va rekonstruksiya qilish, modernizatsiya qilish va yangi qurilishni qamrab oladi DXSh tizimida tashabbuskor va kafilning asosiy roli davlat tomonidan ijro yetiladi. Tashqi va ichki iqtisodiy adabiyotlarda konsessiyaning turli ta'riflari mavjud. Davlat mulkini boshqarish modellari o‘xshash va konsepsiya qonuniyatlari uzoq tarixga yega

bo‘lgan YeI mamlakatlarida ham "konsessiya"tushunchasini talqin qilishda sezilarli farqlar mavjud.



Keyingi ishga integratsiya qilish uchun zarur bo‘lgan yaqin munosabatlar

Mijoz va loyiha konsorsiumi o‘rtasida tarmoq shartnomasi

Buyurtmachi va loyiha konsorsiumi o‘rtasidagi ichki shartnomalar

Loyiha konsorsiumi hamkorlari

Loyiha konsorsiumi va ba’zilari o‘rtasida mumkin bo‘lgan kelishuvlar moliyaviy institutlar va pudratchilar, masalan, sho‘ba korxonalar orqali

Shaxsiy kompyuter va DXSh guruhining qolgan a’zolari o‘rtasidagi shartnomalar

Kompyuter jamoasi DXSh jamoasi bilan birgalikda

11.1 -rasm. Loyiha ishtirokchilari o‘rtasidagi tashkiliy-shartnomaviy munosabatlar

2022-yil davomida amalga oshirilgan va 2022-2026-yillarda amalga oshiriladigan davlat-xususiy sheriklik loyihalari yuzasidan ma’lumot

Respublikaning mas’ul vazirlik va idoralari tomonidan 2022-yil davomida umumiy qiymati 4,5 mlrd.dollardan ortiq bo‘lgan jami 212 ta davlat-xususiy sheriklik (DXSh) loyihalari bo‘yicha ishlar olib borilgan. Jumladan, energetika sohasida 8 ta, sog‘liqni saqlash sohasida 20 ta, suv xo‘jaligi sohasida 52 ta, ekologiya sohasida 53 ta, ta’lim sohasida 48 ta, madaniyat sohasida 24 ta, bandlik va mehnat munosabatlari sohasida 2 ta, transport, kommunal xizmatlar, soliq, hunarmandchilik sanoati va huquqni muhofaza qilish sohalarida 1 tadan DXSh loyihalari amalga oshirilmoqda.

Shundan:

DXSh to‘g‘risidagi bitim imzolangan loyihalar soni – 173 ta;

DXSh to‘g‘risidagi bitimi imzolanish arafasida bo‘lgan loyihalar soni – 25 ta;

Tender bosqichida bo‘lgan loyihalar soni – 14 tani tashkil etadi.

Bundan tashqari, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi “2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida” gi PF-60-son Farmoni 2-ilovasi bilan tasdiqlangan Davlat dasturining[413] 105-bandiga muvofiq, davlat-xususiy sheriklik asosida energetika, transport, sog‘liqni saqlash, ta’lim, ekologiya, kommunal xizmatlar, suv xo‘jaligi va boshqa sohalarga qiymati qariyb 14 mlrd.dollardan iborat bo‘lgan 154 ta davlat-xususiy sheriklik loyihalarni amalga oshirish belgilangan. Jumladan:

Energetika sohasida 11 ta;

Transport sohasida 5 ta;

Kommunal xizmatlar sohasida 3 ta;

Sog‘liqni saqlash sohasida 3 ta;

Ta’lim sohasida 6 ta;

Ekologiya sohasida 33 ta;

Suv ho‘jaligi sohasida 33 ta;

Boshqa ijtimoiy sohalarda 60 tani tashkil etadi.

Mazkur davlat-xususiy sheriklik (DXSh) loyihalarini sohalar kesimida tahlil qilinganda quyidagilar ma’lum bo‘ldi. Jumladan:

[413] O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 28 yanvardagi “2022-2026 yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida” gi PF-60-son Farmoni

Transport sohasida 2022 yil davomida 6 ta davlat-xususiy sheriklik loyihalarini amalga oshirish bo‘yicha ishlar olib borilgan bo‘lib, shundan 1 ta loyiha bo‘yicha DXSh bitimi imzolangan.

✓ Toshkent shahrining 10ta ko‘chasida DXSh asosida avtomobilning yo‘l bo‘yi pullik to‘xtash joylar tizimini yaratish loyihasi bo‘yicha “Kasy Park” MChJ bilan DXSh to‘g‘risidagi bitim imzolandi va loyiha 2022 yil 22 avgust kuni reestrga olindi (loyiha qiymati – 0,08 mln AQSh dollari; loyiha muddati – 10 yil).

Shuningdek, 2022-2026 yillar davomida transport sohasida amalga oshirilishi rejalashtirilgan 5 ta yirik loyihalar bo‘yicha hujjatlar tayyorlash va o‘rganish ishlari davom etmoqda:

✓ Jahon banki maslahat ko‘magida amalga oshirilayotgan Toshkent-Andijon pullik avtomobil yo‘lini qurish loyihasi bo‘yicha Yakuniy Texnik iqtisodiy asoslarni ishlab chiqish uchun konsalting kompaniyani jalb qilingan va Yakuniy Texnik iqtisodiy asoslarni ishlab chiqish ishlari davom etmoqda (loyihaning dastlabki qiymati – 2,831 mlrd AQSh dollari; loyiha muddati – 25 yil);

✓ Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki maslahat ko‘magida amalga oshirilayotgan Toshkent-Samarqand pullik avtomobil yo‘lini qurish loyihasi bo‘yicha Yakuniy Texnik iqtisodiy asoslarni ishlab chiqish uchun konsalting kompaniyani jalb qilish ishlari davom etmoqda (loyihaning dastlabki qiymati – 1,37 mlrd AQSh dollari; loyiha muddati – 25 yil);

✓ Samarqand va Shahrisabz shaharlari orasida 66 kmlik avtomobil yo‘li va Tahtaqoracha dovonida 4,4 kmlik tunnel qurish loyihasi uchun maslahat xizmatini ko‘rsatuvchi kompaniyani jalb qilish ishlari davom etmoqda (loyihaning dastlabki qiymati – 484 mln AQSh dollari; loyiha muddati – 25 yil);

✓ Toshkent shahar va hududiy xalqaro aeroportlarni modernizatsiya qilish va boshqaruvga berish loyihalari bo‘yicha Jahon banki guruhi tomonidan o‘rganish ishlari davom etmoqda (loyihaning dastlabki qiymati – 3,814 mlrd AQSh dollari; loyiha muddati – 25 yil);

✓ Buxoro va Urganch xalqaro aeroportlarni modernizatsiya qilish va boshqaruvga berish loyihasi bo‘yicha o‘rganish ishlari davom etmoqda (loyihaning dastlabki qiymati – 200 mln AQSh dollari; loyiha muddati – 25 yil)[414].

[414] https://www.pppda.uz/10897

Tayanch iboralar va atamalar

1-guruh — Loyihaning asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Loyiha***	Aniq belgilangan maqsadga erishish uchun ma’lum muddat va byudjet doirasida amalga oshiriladigan bir martalik, noyob faoliyat majmuasi. DXSh kontekstida loyiha — davlat va xususiy sheriklar birgalikda amalga oshiradigan infratuzilma ob’ektini qurish, jihozlash, moliyalashtirish va ekspluatatsiya qilishga doir shartnomaviy majburiyatlar yig‘indisidir. Loyiha har doim aniq boshlanish va tugash sanasiga ega.
2	***Loyiha tushunchasi***	Loyihani yaratish va amalga oshirishning asosiy nazariy-metodologik asosi; loyihaning maqsadi, ob’ekti, sub’ekti va chegaralarini belgilovchi kontseptual hujjat yoki yondashuv. Loyiha tushunchasi loyiha g‘oyasidan kengroq bo‘lib, amalga oshirish yo‘llarini, kutilgan natijalarni va asosiy parametrlarni qamrab oladi.
3	***Loyiha g‘oyasi***	Loyihaning dastlabki ilhomlantiruvchi yadro fikri; hal etilishi kerak bo‘lgan muammo yoki foydalanilishi mumkin bo‘lgan imkoniyatni ifodalovchi dastlabki taklif. DXSh loyihalarida g‘oya odatda ikkita manbadan kelib chiqadi: davlatning infratuzilma ehtiyojlari (masalan, yangi aeroportga talab) yoki xususiy investorning tijorat manfaati.
4	***Loyiha sohasi***	Loyiha amalga oshiriladigan iqtisodiyot tarmog‘i, geografik hudud yoki faoliyat yo‘nalishi. 11-bob doirasida loyiha sohalari: havo transporti, avtomobil yo‘llari, logistika parklari, jamoat transporti, temir yo‘l transporti. Sohaning to‘g‘ri tanlanishi

		loyihaning muvaffaqiyat ehtimolini belgilaydigan birinchi qadam hisoblanadi.
5	***Loyiha xususiyatlari***	Loyihani oddiy faoliyatdan farqlaydigan belgilar majmuasi: bir martaliligi va noyobligi; aniq maqsad va natija; belgilangan muddat; cheklangan byudjet; xavf-xatarni o‘z ichiga olishi; ko‘p ishtirokchilarning manfaatlarini birlashtirishi; boshlanish va tugash nuqtalarining mavjudligi. DXSh loyihalari uchun qo‘shimcha xususiyat — uzoq muddatlilik (3 yildan 49 yilgacha).
2-guruh — Loyiha turlari, sinflari va ko‘lami		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
6	***Loyiha turi***	Loyihaning mazmuni, maqsadi va amalga oshirish usuli bo‘yicha tasniflash kategoriyasi. Asosiy turlar: investitsiya loyihalari (yangi ob’ektlar yaratish); innovatsiya loyihalari (yangi texnologiya joriy etish); ijtimoiy loyihalar (ijtimoiy infratuzilmani rivojlantirish); DXSh loyihalari (davlat va xususiy sektor birgalikdagi sheriklik asosida).
7	***Loyiha sinfi***	Loyihaning murakkablik darajasiga qarab guruhlash: моноloyiha, multiloyiha va megaloyiha. Sinf belgilanishi loyihani boshqarish tuzilmasi, kerakli resurslar hajmi va xavf-xatarni boshqarish strategiyasini oldindan aniqlashga imkon beradi.
8	***Monoloyiha***	Bitta aniq maqsadga yo‘naltirilgan, nisbatan kichik ko‘lamli, yagona buyurtmachi va moliyalashtirish manbiga ega bo‘lgan mustaqil loyiha. Xususiyatlari: boshqarish sodda, qarorlar tez qabul qilinadi, natijalar aniq o‘lchanadi. Misol: bitta yo‘l uchastkasini rekonstruksiya qilish loyihasi.
9	***Multiloyiha***	Bir-biri bilan bog‘liq bir nechta alohida loyihani birlashtiruvchi murakkab loyihalar

		majmuasi. Bir necha buyurtmachi, moliyalashtirish manbai va bajaruvchi tashkilotlarni o‘z ichiga oladi. Muvofiqlashtirish alohida boshqaruv tuzilmasini talab qiladi. Misol: mintaqaning barcha yo‘l tarmog‘ini modernizatsiya qilish dasturi.
10	***Megaloyiha***	Juda katta ko‘lamli, milliy yoki xalqaro ahamiyatga ega, bir necha mlrd. dollar investitsiya talab etadigan va ko‘p yillik amalga oshirish muddatiga ega bo‘lgan strategik loyiha. DXSh doirasidagi megaloyihalarga misol: Fransiyaning Tours–Bordeaux yuqori tezlikdagi temir yo‘li (7,8 mlrd yevro) yoki Tayvanning 394 km yuqori tezlikdagi temir yo‘l tizimi (15 mlrd. dollar).
11	***Loyiha ko‘lami***	Loyiha qamrab oladigan ishlar hajmi, geografik maydon, resurslar va kutilayotgan natijalarning chegaralari. Ko‘lam aniq belgilanishi «scope creep» (ko‘lam siljishi) — rejalashtirilmagan ishlar qo‘shilishi — xavfini kamaytiradi. DXSh loyihalarida ko‘lam yuridik shartnoma bilan mustahkamlanadi va o‘zgartirish ikkala tomonning roziligi bilan amalga oshiriladi.
3-guruh — Loyiha parametrlari: muhit, davomiylik va hayot tsikli		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
12	***Loyiha muhiti***	Loyihaning amalga oshirilishiga ta’sir ko‘rsatuvchi barcha tashqi va ichki omillar yig‘indisi. Tashqi muhit: iqtisodiy konjunktura, qonunchilik, siyosiy barqarorlik, raqobat, texnologik o‘zgarishlar. Ichki muhit: tashkilot madaniyati, kadrlar salohiyati, moliyaviy holat. DXSh loyihalarida muhit 30-49 yillik muddatda

		sezilarli o‘zgarishi mumkin — bu asosiy xavf-xatar manbayi hisoblanadi.
13	***Loyiha davomiyligi***	Loyihaning boshlanishidan to yakuniy topshirilgunga (yoki ekspluatatsiya muddati tugaguniga) qadar bo‘lgan vaqt oralig‘i. DXSh loyihalari uchun davomiylik odatda 3 yildan 49 yilgacha bo‘ladi: qurilish bosqichi (3-5 yil) va ekspluatatsiya bosqichi (20-45 yil). Davomiylik qanchalik uzun bo‘lsa, moliyaviy prognozlash shunchalik murakkablashadi.
14	***Loyiha hayot tsikli***	Loyihaning g‘oya va tashabbusdan to yakuniy baholash va xulosagacha o‘tadigan barcha bosqichlarini qamrab oluvchi ketma-ket fazalar majmuasi. Asosiy fazalar: 1) konsepsiya va tashabbusni shakllantirish; 2) rejalash va loyihalash; 3) amalga oshirish va qurilish; 4) ekspluatatsiya; 5) tugatish va natijalarni baholash. DXSh loyihalarida hayot tsikli g‘oyadan shartnomani imzolashgacha 18 oygacha davom etishi mumkin.
15	***Loyiha oldi bosqichi***	Loyihaning rasmiy boshlanishidan avvalgi tayyorgarlik bosqichi; bunda loyihaning maqsadga muvofiqligi, texnik va iqtisodiy amalga oshiriluvchanlik (feasibility study), muqobil variantlar va dastlabki xavf-xatarlar baholanadi. DXSh loyihalari uchun ushbu bosqich ayniqsa muhim: loyiha oldi xulosasi noto‘g‘ri bo‘lsa, keyingi o‘nlab yillar davomida zararlar ko‘riladi.
16	***Loyiha davri tushunchalari***	Loyiha hayot tsiklining turli bosqichlarini tavsiflovchi vaqt birliklari va ular bilan bog‘liq hodisalar: boshlanish sanasi, asosiy bosqich muddatlari, oraliq natijalar (milestones), shartnoma muddati, ekspluatatsiya davri, amortizatsiya muddati. Bu tushunchalar moliyaviy modellashtirish

		va xavf-xatarni taqsimlash uchun asos bo‘lib xizmat qiladi.
17	***Loyiha tahlili tuzilmasi***	Loyihaning batafsil va tizimli baholash uchun qo‘llaniladigan metodologik doira. Standart tuzilma quyidagi bloklar: texnik tahlil (amalga oshiruvchanlik, standartlarga muvofiqlik); iqtisodiy tahlil (xarajat-foyda tahlili); moliyaviy tahlil (pul oqimlari, daromadlilik); ijtimoiy tahlil (aholiga ta’sir); ekologik tahlil; xavf-xatar tahlili. DXSh loyihalari uchun tomonlar manfaatlari tahlili ham qo‘shiladi.
4-guruh — Investitsiya loyihalari va ularning ishtirokchilari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
18	***Investitsiya loyihasi***	Kapital qo‘yilmalar (investitsiyalar) orqali yangi ob’ekt yaratish yoki mavjudini kengaytirish va modernizatsiya qilishga qaratilgan loyiha. Asosiy belgilari: aniq investitsiya hajmi; kutilayotgan daromad yoki ijtimoiy samara; moliyalashtirish manbai (o‘z mablag‘lari, kredit, grant, DXSh). Transport sohasida investitsiya loyihalari ko‘pincha DXSh mexanizmi orqali amalga oshiriladi.
19	***Investitsiyaviy loyiha***	Investitsion qaror qabul qilish uchun tayyorlangan, ichki daromadlilik stavkasi (IRR), sof joriy qiymat (NPV) va investitsiyalar qaytish muddati (payback period) ko‘rsatkichlari bilan rasmiylashtirilgan hujjat. Investitsiyaviy loyiha texnik-iqtisodiy asoslash (TEA) va biznes-rejani o‘z ichiga oladi; DXSh kontekstida esa xususiy sherikka va kreditorlarga taqdim etiladi.
20	***Investitsiyaviy loyiha turlari***	Maqsadi, ko‘lami va moliyalashtirish xususiyatlariga ko‘ra tasnif: ishlab chiqarish investitsiya loyihalari (yangi korxona,

		uchastka); infratuzilma investitsiya loyihalari (yo‘llar, aeroportlar, temir yo‘l); ijtimoiy investitsiya loyihalari (maktab, kasalxona); innovatsion investitsiya loyihalari (texnologiya joriy etish). Davlat investitsiya loyihalari alohida toifani tashkil etadi.
21	***Loyiha ishtirokchilari***	Loyiha amalga oshirilishida bevosita yoki bilvosita ishtirok etuvchi barcha tomonlar. DXSh loyihalarida asosiy ishtirokchilar: buyurtmachi davlat organi (loyiha tashabbuskori); xususiy sherik (investor va quriluvchi); kredit beruvchi moliya institutlari (banklar, xalqaro fondlar); loyiha kompaniyasi (SPV — maxsus loyiha vositachisi); iste’molchilar (yakuniy foydalanuvchilar). Har bir ishtirokchining roli va mas’uliyati shartnomada aniq belgilanadi.
22	***Davlat investitsiya loyihalari***	Davlat byudjeti, davlat kafolatlari yoki davlat mulki hisobiga to‘liq yoki qisman moliyalashtiriladigan infratuzilma va ijtimoiy ob’ektlarni yaratishga qaratilgan loyihalar. O‘zbekistonda 2019 yil DXSh Qonuni qabul qilinganidan so‘ng, ushbu toifa loyihalarning bir qismi DXSh formatiga o‘tkazilmoqda: 2019 yil 4300-sonli qaror bilan 15 ta yirik davlat investitsiya loyihasi — umumiy 2 mlrd. dollardan oshiq — DXSh asosida amalga oshirish uchun tasdiqlandi.

Nazorat savollari:

1.Davlat-xususiy sheriklik (DXSh) tushunchasining iqtisodiy mohiyati nimadan iborat?

2.DXShning an’anaviy davlat boshqaruvi va xususiy sektor faoliyatidan asosiy farqlari nimalarda namoyon bo‘ladi?

3.Transport sohasida DXShni joriy etishning asosiy iqtisodiy afzalliklari nimalardan iborat?

4.O‘zbekistonda davlat-xususiy sheriklikning huquqiy asoslari qaysi normativ-huquqiy hujjatlar bilan tartibga solinadi?

5.DXShni amalga oshirishda institutsional tuzilmaning roli va ahamiyati nimada?

6.DXSh asosida to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalarni jalb qilish mexanizmi qanday ishlaydi?

7.Transport infratuzilmasini rivojlantirishda xorijiy investitsiyalarni jalb etishning asosiy yo‘nalishlari qaysilar?

8.Davlat-xususiy sheriklik loyihalarini amalga oshirish bosqichlarini izohlang.

9.DXSh mexanizmini joriy etishda yuzaga keladigan asosiy muammolar va risklar nimalardan iborat?

10.Transport sohasida DXShni rivojlantirish istiqbollari va ustuvor yo‘nalishlarini baholang.

XII BOB O‘ZBEKISTON TRANSPORT TIZIMIDA HAVO TRANSPORTINING O‘RNI.

12.1. Aviakompaniya haqida umumiy tushuncha.
12.2. Fuqaro aviatsiyasi korxonalari va tashkilotlari.
12.3. Havo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari.
12.4. "O‘zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishda aviakompaniyaning o‘rni.

12.1. Aviakompaniya haqida umumiy tushuncha

Havo transporti zamonaviy transport tizimining eng tez rivojlanayotgan va strategik ahamiyatga ega bo‘lgan tarmoqlaridan biri hisoblanadi. U yo‘lovchilar, yuklar, pochta jo‘natmalari hamda boshqa turdagi logistika xizmatlarini havo yo‘llari orqali tashishni amalga oshiradi. Havo transportining boshqa transport turlaridan asosiy farqi uning yuqori tezlikka egaligi, uzoq masofalarni qisqa vaqt ichida bosib o‘tish imkoniyati hamda geografik jihatdan murakkab hududlarni o‘zaro bog‘lash xususiyatidir. Shu sababli aviatsiya tizimi bugungi globallashuv sharoitida xalqaro iqtisodiy integratsiya, turizm, investitsiyalar, tashqi savdo va logistika tizimining muhim tarkibiy qismi sifatida shakllanmoqda.

Ayniqsa, dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar uchun havo transporti tashqi iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishning eng muhim vositalaridan biri hisoblanadi. Chunki aviatsiya transporti xalqaro bozorlarga tezkor chiqish, xorijiy investorlar bilan aloqalarni mustahkamlash hamda turizm oqimini kengaytirishda muhim o‘rin tutadi. Shu nuqtai nazardan qaralganda, havo transporti nafaqat transport-kommunikatsiya tizimi, balki milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini ta’minlovchi strategik infratuzilma tarmog‘i sifatida ham namoyon bo‘ladi.

Bugungi kunda rivojlangan davlatlar iqtisodiyotida aviatsiya tarmog‘i yalpi ichki mahsulotni shakllantirish, yangi ish o‘rinlari yaratish va xizmatlar eksportini oshirishning muhim omillaridan biri hisoblanadi. Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (ICAO) va Xalqaro havo transporti assotsiatsiyasi (IATA) ma’lumotlariga ko‘ra, jahon iqtisodiyotida aviatsiya bilan bog‘liq xizmatlar millionlab ish o‘rinlarini yaratib, global logistika tizimining uzluksiz ishlashini ta’minlamoqda. Ayniqsa, elektron tijoratning rivojlanishi, tezkor yetkazib berish tizimlari va xalqaro

turizmning kengayishi havo transportiga bo‘lgan talabni yanada oshirmoqda.

Tarixiy jihatdan fuqaro aviatsiyasining shakllanishi Birinchi jahon urushidan keyingi davrga to‘g‘ri keladi. XX asrning boshlarida samolyotlardan dastlab harbiy maqsadlarda foydalanilgan bo‘lsa, keyinchalik ularning iqtisodiy va tijorat ahamiyati ortib bordi. 1920-yillarga kelib Yevropa va Amerika davlatlarida fuqaro aviatsiyasi mustaqil transport tarmog‘i sifatida rivojlana boshladi. Ayniqsa, Germaniya va Fransiya aviatsiya sanoati ushbu yo‘nalishda yetakchi davlatlar qatoriga kirdi. Samolyotlar konstruksiyasining takomillashuvi, dvigatel quvvatining oshishi va navigatsiya tizimlarining rivojlanishi aviatsiyaning ommaviy transport vositasiga aylanishiga olib keldi.

O‘zbekiston hududida fuqaro aviatsiyasi rivojlanishi ham aynan shu tarixiy jarayonlar bilan chambarchas bog‘liqdir. Respublikadagi ilk havo yo‘li 1929-yil 12-mayda tashkil etildi. Toshkent–Avliyo ota–Pishpek–Olmaota marshruti bo‘yicha amalga oshirilgan dastlabki reys Markaziy Osiyo mintaqasida fuqaro aviatsiyasi rivojlanishining muhim bosqichlaridan biri bo‘ldi. Ushbu yo‘nalishda Germaniyada ishlab chiqarilgan “Yunkers-13” samolyotlaridan foydalanilganligi o‘sha davr uchun katta texnologik yangilik hisoblangan. Keyinchalik Kogon–Xiva va Buxoro–Termiz–Dushanbe yo‘nalishlarining ochilishi mamlakat ichki hududlarini o‘zaro bog‘lash hamda iqtisodiy aloqalarni rivojlantirishga xizmat qildi.

1930-yillardan boshlab O‘zbekistonda aviatsiya transportidan foydalanish ko‘lami sezilarli darajada kengaydi. Toshkent–Moskva muntazam aviaqatnovining yo‘lga qo‘yilishi respublikani markaziy iqtisodiy hududlar bilan bog‘lovchi muhim strategik yo‘nalishga aylandi. Shu bilan birga Toshkent, Nukus, Urganch, Termiz va Namangan shaharlarida aeroportlarning qurilishi aviatsiya infratuzilmasini rivojlantirish uchun mustahkam asos yaratdi. Bu davrda havo transporti yuk va yo‘lovchi tashish bilan bir qatorda iqtisodiyotning boshqa tarmoqlariga ham faol kirib bordi.

Ikkinchi jahon urushidan keyingi davr aviatsiya tizimi uchun texnologik modernizatsiya bosqichi bo‘ldi. Respublikada Il-12, Il-14, Li-2, An-2 kabi samolyotlardan foydalanish yo‘lga qo‘yildi. Keyinchalik Tu-104, An-24, Yak-40 va Il-86 kabi zamonaviy havo kemalarining joriy etilishi aviatsiya xizmatlari sifatini yangi bosqichga olib chiqdi. Shu bilan birga aviatsiya qishloq xo‘jaligida ham keng qo‘llanila boshlandi. Mineral o‘g‘itlar sepish, zararkunandalarga qarshi kurashish va defoliatsiya ishlari

uchun aviatsiyadan foydalanish qishloq xo‘jaligi samaradorligini oshirishda muhim rol o‘ynadi.

1960–1980-yillar davomida O‘zbekiston aviatsiya infratuzilmasi izchil rivojlandi. Samarqand, Qarshi, Buxoro va Sergeli aeroportlarining qurilishi havo qatnovlari geografiyasini kengaytirdi. 1980-yilga kelib O‘zbekiston havo yo‘llarining umumiy uzunligi 155 ming kilometrdan oshdi. Bu esa respublika aviatsiya tizimi sobiq ittifoqdagi eng yirik transport tarmoqlaridan biriga aylanganligini ko‘rsatadi.

Mustaqillik yillarida O‘zbekiston aviatsiya tizimi tubdan isloh qilindi. 1992-yil 28-yanvarda “O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniyasining tashkil etilishi mamlakat fuqaro aviatsiyasining mustaqil rivojlanish bosqichini boshlab berdi. Milliy aviakompaniya tashkil etilishi bilan aviatsiya tizimini xalqaro standartlar asosida boshqarish, xorijiy aviakompaniyalar bilan hamkorlikni kengaytirish va zamonaviy havo kemalarini xarid qilish imkoniyati paydo bo‘ldi.

Mustaqillikdan keyingi davrda aviatsiya tarmog‘iga milliardlab dollar investitsiyalar yo‘naltirildi. Natijada Toshkent, Samarqand, Buxoro, Urganch, Navoiy, Termiz va boshqa shaharlardagi aeroportlar rekonstruksiya qilinib, xalqaro standartlarga moslashtirildi. Ayniqsa, Toshkent xalqaro aeroporti Markaziy Osiyodagi yirik tranzit markazlardan biriga aylandi. Zamonaviy aerovokzallar, yuk terminallari, logistika markazlari va navigatsiya tizimlarining joriy qilinishi O‘zbekistonning xalqaro aviatsiya bozoridagi mavqeini mustahkamladi.

Aviatsiya tarmog‘ini modernizatsiya qilish jarayonida Boeing, Airbus va boshqa yirik aviatsiya kompaniyalari bilan hamkorlik yo‘lga qo‘yildi. Zamonaviy Boeing 757/767 va Airbus A310 samolyotlarining xarid qilinishi xalqaro aviaqatnovlar sifati va xavfsizligini sezilarli darajada oshirdi. Bu esa O‘zbekistonning Yevropa, Amerika, Janubi-Sharqiy Osiyo va MDH davlatlari bilan havo aloqalarini kengaytirishga xizmat qildi.

Bugungi kunda havo transporti O‘zbekiston iqtisodiyotining strategik tarmoqlaridan biri sifatida qaralmoqda. Aviatsiya tizimi mamlakatning xalqaro savdo aloqalari, turizm industriyasi, investitsion jozibadorligi va tranzit salohiyatini rivojlantirishda muhim rol o‘ynamoqda. Ayniqsa, ziyorat turizmini rivojlantirish, ichki aviaqatnovlarni kengaytirish hamda yangi xalqaro yo‘nalishlarni ochish davlat transport siyosatining ustuvor yo‘nalishlariga aylangan.

COVID-19 pandemiyasi jahon aviatsiya sanoatiga katta salbiy ta’sir ko‘rsatdi. Xalqaro aviaqatnovlarning to‘xtatilishi aviakompaniyalar

daromadining kamayishiga va aeroportlar faoliyatining qisqarishiga olib keldi. O‘zbekiston aviatsiya tizimi ham ushbu inqirozdan jiddiy zarar ko‘rdi. Shu sababli pandemiyadan keyingi davrda aviatsiya tizimini tiklash, aeroportlarni davlat-xususiy sherikchilik asosida modernizatsiya qilish va xorijiy investorlarni jalb etishga qaratilgan yangi strategiyalar ishlab chiqilmoqda.

Hozirgi bosqichda respublika aeroportlarida noaviatsiya xizmatlarini rivojlantirishga ham alohida e’tibor qaratilmoqda. Duty Free, mehmonxona, keytering, logistika va bagaj xizmatlarini kengaytirish aeroportlarning daromad bazasini mustahkamlash imkonini bermoqda. Shu bilan birga, ichki aviaqatnovlar uchun subsidiya mexanizmlarini joriy etish orqali aholining aviamobilligini oshirish va hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish maqsad qilingan.

Shunday qilib, aviatsiya transporti bugungi kunda nafaqat transport tizimining tarkibiy qismi, balki milliy iqtisodiy xavfsizlik, xalqaro integratsiya, logistika va xizmatlar iqtisodiyotining strategik yo‘nalishlaridan biri sifatida tobora muhim ahamiyat kasb etmoqda.

12.2. Fuqaro aviatsiyasi korxonalari va tashkilotlari.

Fuqaro aviatsiyasi tizimi murakkab texnologik, tashkiliy va iqtisodiy munosabatlar majmuasidan iborat bo‘lib, unda turli korxonalar, infratuzilma obyektlari, texnik vositalar va boshqaruv organlari o‘zaro uzviy bog‘langan holda faoliyat yuritadi. Zamonaviy havo transporti tizimining samarali ishlashi nafaqat samolyotlar mavjudligiga, balki aeroportlar, aerodromlar, aviatsiya texnik bazalari, samolyot ta’mirlash zavodlari, dispetcherlik tizimlari hamda yuqori malakali mutaxassislar faoliyatiga ham bevosita bog‘liqdir.

Havo transporti infratuzilmasining asosiy elementlarini uchish apparatlari — samolyot va vertolyotlar, aeroportlar, aerodromlar, samolyot ta’mirlash zavodlari, navigatsiya va aloqa tizimlari tashkil etadi. Mazkur elementlar birgalikda yagona transport-logistika tizimini hosil qilib, yo‘lovchi va yuk tashish jarayonining uzluksizligini ta’minlaydi. Fuqaro aviatsiyasi tizimining texnik va iqtisodiy samaradorligi ushbu elementlarning o‘zaro uyg‘un ishlashiga bog‘liq bo‘ladi.

Samolyot va vertolyotlar fuqaro aviatsiyasining eng muhim faol texnik vositasi hisoblanadi. Ular o‘z funksional vazifalariga ko‘ra bir necha turlarga bo‘linadi. Jumladan, yo‘lovchi tashuvchi samolyotlar, yuk tashuvchi havo kemalari, aralash yuk-va-yo‘lovchi tashuvchi samolyotlar, maxsus vazifalarni bajaruvchi aviatsiya vositalari hamda sport va o‘quv-

trenirovka samolyotlari mavjud. Maxsus vazifalarni bajaruvchi samolyot va vertolyotlar qishloq xo‘jaligi ishlarida, sanitariya aviatsiyasida, aerofotosuratga olishda, geologik qidiruvlarda va favqulodda vaziyatlarda keng qo‘llaniladi.

Aviatsiya texnikasining iqtisodiy samaradorligi ko‘p jihatdan uning texnik-ekspluatatsion ko‘rsatkichlariga bog‘liqdir. Samolyot va vertolyotlarning asosiy ko‘rsatkichlariga yo‘lovchi sig‘imi, yuk ko‘tara olish qobiliyati, maksimal uchish og‘irligi, kreyserlik tezligi va qo‘nmasdan ucha olish masofasi kiradi. Ushbu ko‘rsatkichlar dvigatel quvvati, konstruktiv xususiyatlar va aerodinamik imkoniyatlarga bevosita bog‘liq bo‘ladi. Zamonaviy aviatsiya sanoatida aynan yoqilg‘i tejamkorligi, yuk ko‘tarish samaradorligi va ekspluatatsion xarajatlarni kamaytirish asosiy ustuvor yo‘nalishlardan biri sifatida qaralmoqda.

Yo‘lovchi tashuvchi samolyotlar o‘zining texnik imkoniyatlari va foydalanish xarakteriga qarab magistral va mahalliy havo yo‘nalishlarida foydalaniladigan samolyotlarga bo‘linadi. Magistral yo‘nalishlarda uzoq masofalarni bosib o‘tuvchi yirik samolyotlar ishlatiladi. Masalan, TU-154, IL-62 va TU-134 kabi samolyotlar uzoq masofali qatnovlar uchun mo‘ljallangan bo‘lib, katta yo‘lovchi sig‘imi va yuqori uchish tezligi bilan ajralib turadi. Mahalliy yo‘nalishlarda esa AN-24, YAK-40 va AN-2 kabi nisbatan kichik samolyotlardan foydalaniladi. Ushbu samolyotlar qisqa masofalarda va kam yo‘lovchi oqimiga ega hududlarda samarali transport vositasi sifatida xizmat qiladi.

Aviatsiya texnikasi maksimal ko‘tarilish og‘irligiga qarab ham bir necha sinflarga ajratiladi. Bu tasnif aeroportlar va aerodromlarning texnik talablarini belgilashda muhim ahamiyat kasb etadi. Og‘ir samolyotlarni qabul qilish uchun yuqori darajadagi uchish-qo‘nish yo‘laklari, mustahkam qoplamalar va zamonaviy navigatsiya tizimlari talab qilinadi. Shu sababli aeroportlarning texnik imkoniyatlari ko‘p jihatdan ular xizmat ko‘rsatadigan samolyot sinfiga bog‘liq bo‘ladi.

Fuqaro aviatsiyasi tizimining eng muhim tarkibiy qismlaridan biri aeroportlardir. Aeroportlar yo‘lovchilar, yuklar va pochta jo‘natmalarini qabul qilish, jo‘natish, samolyotlarni uchishga tayyorlash hamda parvozlarni tashkil etish vazifalarini bajaradi. Zamonaviy aeroportlar murakkab transport-logistika majmuasi bo‘lib, ular tarkibida aerodrom, yo‘lovchi terminallari, yuk terminallari, texnik xizmat ko‘rsatish zonalari, boshqaruv markazlari va turli injenerlik kommunikatsiyalari mavjud bo‘ladi.

Aeroportlar tarkibiga kanalizatsiya tizimlari, elektr energiyasi ta’minoti, bosimli havo tizimlari, radioaloqa va yoritish tarmoqlari ham kiradi. Ayniqsa, xalqaro aeroportlarda murakkab meteorologik sharoitlarda ham samolyotlarning xavfsiz qo‘nishi va uchishini ta’minlovchi yuqori texnologiyali radio-navigatsiya tizimlari joriy etilgan bo‘ladi. Bu esa aeroportlarning kecha-kunduz uzluksiz ishlashini ta’minlaydi.

Aeroportlar yo‘lovchi oqimi hajmiga qarab bir necha sinflarga bo‘linadi. Yiliga millionlab yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatuvchi aeroportlar yuqori darajadagi xalqaro transport markazlari hisoblanadi. Aksincha, mahalliy aeroportlar nisbatan kichik yo‘lovchi oqimiga xizmat qiladi. Aeroportlarning texnik jihozlanish darajasi, terminal quvvati, xizmat ko‘rsatish sifati va infratuzilma hajmi aynan ularning sinfiga bog‘liq bo‘ladi.

Aeroportning asosiy qismi aerodrom hisoblanadi. Aerodrom — samolyot va vertolyotlarning xavfsiz uchishi, qo‘nishi va texnik xizmat ko‘rsatishi uchun mo‘ljallangan maxsus tayyorlangan hududdir. Aerodrom tarkibiga uchish-qo‘nish yo‘laklari, xavfsizlik hududlari, rulejka yo‘llari va samolyotlarni to‘xtatish maydonlari kiradi.

Uchish-qo‘nish yo‘laklari aerodromning eng muhim texnik elementi bo‘lib, ular sement-beton yoki asfalt-beton qoplamalardan quriladi. Zamonaviy aeroportlarda uchish-qo‘nish yo‘laklarining uzunligi bir necha kilometrga yetishi mumkin. Bunday yo‘laklar yirik va og‘ir samolyotlarning har qanday ob-havo sharoitida xavfsiz qo‘nishi va uchishini ta’minlash uchun mo‘ljallanadi.

Samolyotlarning uchish xavfsizligini ta’minlash maqsadida aerodrom hududi atrofida maxsus xavfsizlik zonalari tashkil qilinadi. Ushbu hududlarda bino va inshootlar balandligi qat’iy nazorat qilinadi. Bundan tashqari, aerodrom yaqinidagi havo fazosi — aerotoriya — ham maxsus boshqaruv va nazorat tizimi asosida faoliyat yuritadi.

Aerodromlar funksional vazifalariga qarab transport aerodromlari, maxsus aerodromlar, sport va o‘quv aerodromlariga bo‘linadi. Ular doimiy faoliyat yurituvchi, mavsumiy ishlovchi yoki favqulodda holatlar uchun mo‘ljallangan aerodromlar shaklida ham tashkil etilishi mumkin.

Fuqaro aviatsiyasi tizimida samolyotlarni texnik xizmat ko‘rsatish va ta’mirlash korxonalari ham alohida ahamiyatga ega. Samolyot ta’mirlash zavodlari havo kemalarining texnik holatini nazorat qilish, kapital ta’mirlash, modernizatsiya va ehtiyot qismlar bilan ta’minlash vazifalarini bajaradi. Markaziy Osiyo hududidagi yirik samolyot ta’mirlash

zavodlaridan biri Toshkent shahrida joylashgan bo‘lib, u nafaqat O‘zbekiston, balki MDH davlatlari aviatsiya texnikasiga ham xizmat ko‘rsatadi.

Zamonaviy aviatsiya tizimida texnik xizmat ko‘rsatish sifati parvozlar xavfsizligining asosiy omillaridan biri sifatida qaraladi. Shu sababli samolyotlarni diagnostika qilish, texnik monitoring, raqamli nazorat tizimlari va avtomatlashtirilgan servis texnologiyalaridan foydalanish tobora kengayib bormoqda.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining tashkiliy boshqaruv tizimi ham bir necha bosqichlardan iborat. Tizimning yuqori boshqaruv bo‘g‘ini sifatida milliy aviatsiya direksiyasi faoliyat yuritadi. Hududiy aviatsiya boshqarmalari, aeroportlar, aviatsiya texnika bazalari, samolyot va vertolyot parklarini boshqaruvchi korxonalar ushbu tizimning quyi bo‘g‘inlarini tashkil etadi. Bunday ko‘p bosqichli boshqaruv tizimi havo transportining uzluksiz va xavfsiz ishlashini ta’minlashga xizmat qiladi.

Bugungi kunda fuqaro aviatsiyasi korxonalari faoliyatida raqamlashtirish, logistika integratsiyasi, ekologik xavfsizlik va xizmatlar diversifikatsiyasi asosiy rivojlanish yo‘nalishlari sifatida shakllanmoqda. Zamonaviy aeroportlar endilikda faqat transport obyektigina emas, balki logistika, savdo, turizm va servis xizmatlarini birlashtiruvchi yirik iqtisodiy markazlarga aylanmoqda. Shu sababli aviatsiya korxonalari faoliyatining samaradorligi milliy iqtisodiyot raqobatbardoshligining muhim ko‘rsatkichlaridan biri sifatida baholanmoqda.(12.1-jadval).

12.1-jadval

Fuqaro havo flotidagi samolyot va vertolyotlar texnika ko‘rsatkichlari

Samolyot va vertolyotlar turlari	Passajir joylari soni	Yuk ko‘tara olishi, t	Ko‘tarilish maksimal og’irligi, t	Kreyserlik uchish tezligi, km□soat	Qo‘nmasdan ucha olish masofasi, km
1	2	3	4	5	6
Magistral trassalarda uchuvchi samolyotlar					
TY-154	158-164	18,0	90,0	900-1000	7000
ИЛ-62	186-198	23,0	165,0	900-1000	9000-11000
TY-134	72	7,7	47,0	850-900	3200
Mahalliy trasslarda uchuvchi samolyotlar					
AH-24	50	5,7	21,0	450-500	1900
ЯК-40	24-30	2,28	13,7	550-600	500
AH-2	12	1,5	5,5	160-185	2000

Maksimal ko‘tarila olish og’irliklariga qarab samolyotlar va vertolyotlar to‘rt sinfga bo‘linadilar (12.2-jadval).

Aeroportlar havo transporti korxonalaridan biri bo‘lib, passajirlar, yuk va pochta jo‘natish va qabul qilish hamda samolyotlarni uchishga tayyorlash va uchishni tashkil qilish ishlari bilan shug’ullanadi. Aeroportlar tarkibida aerodrom, vokzal, maxsus injenerlik bino va inshootlari hamda vertolyotlar qo‘nish maydonlari bo‘lishi mumkin.

12.2-jadval

Maksimal ko‘tarila olish og’irligi bo‘yicha samolyot va vertolyotlar sinfi

	Maksimal ko‘tarila olish og’irligi	
	samolyotlar	**vertolyotlar**
I sinf	50 t dan ortiq	10 t dan ortiq
II sinf	20-50 t	5-10 t
III sinf	10-20 t	2-5 t
IV sinf	1 t gacha	2 t gacha

Aeroportlar zamonaviy fuqaro aviatsiyasi tizimining eng muhim infratuzilma obyektlaridan biri hisoblanadi. Ular nafaqat samolyotlarning uchishi va qo‘nishini ta’minlovchi texnik hudud, balki yo‘lovchilar, yuklar va pochta jo‘natmalariga kompleks xizmat ko‘rsatuvchi yirik transport-logistika markazlari sifatida ham faoliyat yuritadi. Zamonaviy aeroportlar murakkab muhandislik-kommunikatsiya tizimlari bilan jihozlangan bo‘lib, ular tarkibiga elektr energiyasi ta’minoti, kanalizatsiya tarmoqlari, bosimli havo tizimlari, yoritish vositalari, radioaloqa va navigatsiya qurilmalari kiradi. Mazkur tizimlarning uzluksiz ishlashi samolyotlar harakatining xavfsizligi va muntazamligini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi.

Xalqaro va magistral yo‘nalishlarga xizmat ko‘rsatuvchi aeroportlar, ayniqsa, murakkab meteorologik sharoitlarda ham kecha-kunduz uzluksiz faoliyat yuritishga mo‘ljallangan bo‘ladi. Shu sababli bunday aeroportlarda yuqori texnologiyali meteorologik kuzatuv tizimlari, avtomatik qo‘nish uskunalari, radar va radio-navigatsiya vositalari joriy etiladi. Bu esa kuchli shamol, tuman, qor yoki yomg‘ir sharoitida ham parvozlarning xavfsiz amalga oshirilishini ta’minlaydi. Zamonaviy xalqaro aviatsiyada aynan aeroport infratuzilmasining texnologik darajasi mamlakatning transport salohiyatini belgilovchi asosiy omillardan biri sifatida qaralmoqda.

Aeroportlar yillik yo‘lovchi oqimi hajmiga qarab bir necha sinflarga bo‘linadi. Yiliga 7 milliondan ortiq yo‘lovchiga xizmat ko‘rsatuvchi

aeroportlar sinfdan yuqori aeroportlar deb yuritiladi. Aksincha, yil davomida 25 mingdan kam yo‘lovchiga xizmat qiluvchi aeroportlar alohida sinfga kiritilmaydi. Aeroportning sinfi va ahamiyatiga qarab uning texnik jihozlanish darajasi, terminal maydoni, xizmat ko‘rsatish sifati hamda ekspluatatsion imkoniyatlari belgilanadi. Shu sababli yirik xalqaro aeroportlar bilan mahalliy aeroportlar o‘rtasida texnologik va iqtisodiy farqlar sezilarli bo‘ladi.

Aeroportning eng muhim tarkibiy qismi aerodrom hisoblanadi. Aerodrom — samolyot va vertolyotlarning xavfsiz uchishi, qo‘nishi va texnik xizmat ko‘rsatishi uchun maxsus tayyorlangan hududdir. Aerodrom tarkibiga uchish-qo‘nish yo‘laklari, xavfsizlik hududlari, samolyotlarni to‘xtatish maydonlari, texnik xizmat ko‘rsatish zonalari va yordamchi kommunikatsiyalar kiradi. Fuqaro aviatsiyasining xavfsiz ishlashi ko‘p jihatdan aynan aerodrom infratuzilmasining sifatiga bog‘liq bo‘ladi.

Vertolyotlar uchun maxsus qo‘nish va uchish maydonchalari ham tashkil etiladi. Bunday maydonchalar vertolyotlarning uchishi, qo‘nishi va burilishi uchun moslashtirilgan bo‘lib, ular yuk va yo‘lovchi tashish, sanitariya aviatsiyasi, qutqaruv ishlari hamda maxsus topshiriqlarni bajarishda keng qo‘llaniladi. Ayniqsa, tog‘li hududlar, olis aholi punktlari va favqulodda vaziyatlarda vertolyot transporti muhim strategik vosita hisoblanadi.

Aerodromlar o‘z funksional vazifalariga qarab bir necha turlarga bo‘linadi. Transport aerodromlari yo‘lovchi va yuk tashuvchi samolyotlarga xizmat ko‘rsatadi. Maxsus aerodromlar ma’lum texnik yoki harbiy vazifalarni bajarishga mo‘ljallanadi. Bundan tashqari, sport aerodromlari va o‘quv aerodromlari ham mavjud bo‘lib, ular uchuvchilar tayyorlash va aviatsiya sportini rivojlantirish uchun xizmat qiladi.

Ishlash muddati va foydalanish xarakteriga ko‘ra aerodromlar muntazam faoliyat yurituvchi, mavsumiy ishlovchi hamda favqulodda topshiriqlarni bajarishga mo‘ljallangan aerodromlarga bo‘linadi. Muntazam aerodromlar yil davomida uzluksiz faoliyat yuritadi, mavsumiy aerodromlar esa ma’lum fasllarda yoki ob-havo sharoitlariga qarab foydalaniladi. Favqulodda aerodromlar esa asosan zaxira qo‘nish maydoni sifatida tashkil etiladi.

Aerodromlar vazifasiga ko‘ra asosiy, oraliq va zaxira aerodromlarga ham ajratiladi. Asosiy aerodromlar samolyotlarning uchish va qo‘nish marshrutidagi boshlang‘ich yoki yakuniy punkt hisoblanadi. Oraliq aerodromlar esa yo‘lovchilarni tushirish yoki chiqarish, texnik xizmat

ko‘rsatish va yonilg‘i bilan ta’minlash uchun foydalaniladi. Favqulodda holatlarda samolyotlarning xavfsiz qo‘nishini ta’minlash maqsadida zaxira aerodromlar ham faoliyat yuritadi.

Aerodromlarning asosiy funksional hududlari uchish zonalari, texnik xizmat ko‘rsatish hududi va samolyotlar turar joy zonalaridan iborat bo‘ladi. Uchish zonalariga uchish maydonchasi, xavfsizlik yo‘lagi va havodan tushish hududi kiradi. Uchish maydonchasi samolyotlarning uchish va qo‘nish oldidan harakatlanishi uchun maxsus tayyorlangan hudud hisoblanadi.

Uchish-qo‘nish yo‘laklari soni va joylashuvi aerodromning o‘tkazuvchanlik qobiliyati, shamol yo‘nalishi, yer rel’efi va gidrogeologik sharoitlarga bog‘liq ravishda belgilanadi. Zamonaviy aeroportlarda uchish-qo‘nish yo‘laklari sement-beton yoki asfalt-beton qoplamalar bilan mustahkamlanadi. Bunday qoplamalar har qanday ob-havo sharoitida samolyotlarning xavfsiz qo‘nishi va uchishini ta’minlashga xizmat qiladi.

Aerodrom kategoriyasiga qarab uchish-qo‘nish yo‘laklarining uzunligi odatda 600 metrdan 2600 metrgacha va undan ortiq bo‘lishi mumkin. Kengligi esa 25 metrdan 80 metrgacha yetadi. Og‘ir va uzoq masofaga uchuvchi samolyotlarni qabul qilish uchun yuqori darajada mustahkam va uzun yo‘laklar talab qilinadi. Bu esa aeroport qurilishi va ekspluatasiyasida katta investisiyalarni talab qiladi.

Uchish-qo‘nish yo‘laklaridan samolyotlarning turish joylari va perronlargacha olib boruvchi maxsus yo‘llar rulejka yo‘llari deb ataladi. Ular samolyotlarning aeroport hududi ichida xavfsiz harakatlanishini ta'minlaydi. Rulejka yo‘llarining kengligi odatda 10–25 metr atrofida bo‘ladi. Samolyotlar to‘xtab turadigan maydonlar ham qattiq qoplamali hududlardan iborat bo‘lib, aynan shu yerda texnik xizmat ko‘rsatish, yonilg‘i quyish va yuklash-tushirish ishlari amalga oshiriladi.

Tungi paytlarda va murakkab meteorologik sharoitlarda samolyotlarning muntazam qatnovini ta’minlash maqsadida aerodromlar maxsus yoritish tizimlari, elektr chiroqlari hamda radio-texnik vositalar bilan jihozlanadi. Zamonaviy aeroportlarda avtomatik qo‘nish tizimlari, lazerli navigatsiya vositalari va raqamli dispetcherlik texnologiyalari keng qo‘llanilmoqda.

Parvozlar xavfsizligini ta’minlash maqsadida aerodrom atrofidagi hududlarda bino va inshootlar balandligiga ma’lum cheklovlar o‘rnatiladi. Ushbu hudud aerodrom oldi hududi deb ataladi. Bundan tashqari, aerodrom ustidagi taxminan 50 kilometr radiusdagi havo fazosi

aeroportning aerotoriyasi hisoblanadi va u maxsus havo harakati boshqaruv tizimi orqali nazorat qilinadi.

Aerodromlar nafaqat samolyotlarga xizmat ko‘rsatish markazi, balki uchuvchilar, texnik xodimlar va aeroport mutaxassislarining faoliyat yuritish hududi hamdir. Shu sababli ko‘plab aerodromlar yaqinida xodimlar uchun turar joy massivlari, servis markazlari va ijtimoiy infratuzilma obyektlari tashkil etiladi.

Fuqaro aviatsiyasi tizimida samolyot ta’mirlash zavodlari alohida strategik ahamiyatga ega. Markaziy Osiyodagi yirik samolyot ta’mirlash korxonalaridan biri Toshkent shahrida joylashgan bo‘lib, u nafaqat O‘zbekiston, balki MDH mamlakatlari aviatsiya texnikasiga ham xizmat ko‘rsatadi. Bunday korxonalar samolyotlarni kapital ta’mirlash, modernizatsiya qilish va texnik diagnostika bilan shug‘ullanadi.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimining boshqaruv tuzilmasi ham ko‘p bosqichli xarakterga ega. Tizimning yuqori boshqaruv bo‘g‘ini sifatida milliy aviakompaniya direksiyasi faoliyat yuritadi. Hududiy aviatsiya boshqarmalari, aeroportlar, aviatsiya texnika bazalari, samolyot va vertolyot parklarini boshqaruvchi korxonalar ushbu tizimning tarkibiy qismlarini tashkil etadi. Mazkur boshqaruv tizimi fuqaro aviatsiyasi tarmog‘ining uzluksiz, xavfsiz va iqtisodiy samarali ishlashini ta’minlashga xizmat qiladi.

12.3. Havo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari.

Barcha transport turlari ichida eng yuqori tezlikka ega bo‘lgan transport turi — bu havo transportidir. Zamonaviy fuqaro aviatsiyasida foydalanilayotgan samolyotlarning uchish tezligi soatiga o‘rtacha 900–1000 kilometrni tashkil etadi. Ayniqsa, Boeing-757, Boeing-767, Airbus A-310, RJ-85 hamda IL-62 kabi samolyotlar uzoq masofalarni qo‘nmasdan bosib o‘tish imkoniyatiga ega bo‘lib, ularning uchish masofasi 9000–11000 kilometrgacha yetadi. Bu esa havo transportini uzoq masofali xalqaro tashuvlar uchun eng qulay va samarali transport vositasiga aylantiradi.

Havo transportining asosiy texnik-iqtisodiy ustunligi uning yuqori tezligi bilan bog‘liqdir. Samolyotlarning katta tezlikda harakatlanishi yo‘lovchilar, pochta jo‘natmalari va yuklarni yetkazib berish vaqtini keskin qisqartiradi. Masalan, kuryer poezdlarining o‘rtacha harakat tezligi 100–110 km/soat, shaharlararo avtobuslarning tezligi 50–60 km/soat, suv osti qanotli teploxodlarning tezligi esa 70–75 km/soat atrofida bo‘lsa, gaz-turbinali samolyotlar o‘rtacha 600–800 km/soat tezlikda harakatlana

oladi. Natijada uzoq masofalarda vaqt tejalishi juda katta iqtisodiy samaradorlik beradi.

Gaz-turbinali samolyotlarda yo‘lovchilarning o‘rtacha uchish masofasi taxminan 2000 kilometrni tashkil etadi. So‘nggi o‘n yilliklarda aviatsiya texnologiyalarining takomillashuvi natijasida samolyotlarning tijorat tezligi sezilarli darajada oshdi. Bu esa bir xil masofani bosib o‘tishda temir yo‘l transportiga nisbatan o‘nlab soat vaqt tejash imkonini bermoqda. Masalan, uzoq masofali qatnovlarda samolyotdan foydalangan yo‘lovchilar temir yo‘l transportiga nisbatan o‘rtacha 25–30 soat vaqt yutadi. Bu holat iqtisodiy nuqtai nazardan juda muhim bo‘lib, inson kapitalidan samarali foydalanish, mehnat unumdorligini oshirish va iqtisodiy jarayonlarni jadallashtirishga xizmat qiladi.

Transport vositalarida vaqtni tejash ishlab chiqarish samaradorligiga ham bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Chunki insonlarning safarda ortiqcha vaqt yo‘qotmasligi iqtisodiy faollikni oshiradi, biznes aloqalarni tezlashtiradi va hududlararo integratsiyani kuchaytiradi. Shu sababli aviatsiya transporti mamlakatlar o‘rtasidagi iqtisodiy, siyosiy, ilmiy va madaniy aloqalarni rivojlantirishda strategik ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa, global biznes va xalqaro savdo tizimida tezkor logistika omili raqobatbardoshlikning asosiy shartlaridan biriga aylanib bormoqda.

Havo transportining ikkinchi muhim afzalligi — yuk va yo‘lovchilarni eng qisqa marshrut bo‘yicha tashish imkoniyatidir. Temir yo‘l va avtomobil yo‘llari yer rel’efi, tog‘lar, daryolar va boshqa geografik to‘siqlarni hisobga olgan holda quriladi. Samolyotlar esa havoda to‘g‘ri yo‘nalish bo‘ylab harakatlanishi mumkin. Shu sababli havo marshrutlari temir yo‘l yo‘nalishlariga qaraganda o‘rtacha 20–30 foiz qisqaroq bo‘ladi.

Bu esa ortiqcha transport xarajatlari, yonilg‘i sarfi va vaqt yo‘qotishlarini kamaytirishga xizmat qiladi. Ayniqsa, xalqaro yuk tashishlarda marshrut uzunligining qisqarishi logistika xarajatlarini sezilarli darajada kamaytiradi. Zamonaviy logistika tizimida aynan “time-sensitive cargo” — ya’ni tez yetkazilishi zarur bo‘lgan yuklarni tashishda aviatsiya hal qiluvchi ahamiyatga ega. Elektronika, farmatsevtika, tez buziluvchi mahsulotlar va qimmatbaho yuklar asosan havo transporti orqali tashilishi ham aynan shu bilan izohlanadi.

Havo transportining yana bir muhim ustunligi uning geografik jihatdan yuqori darajadagi mustaqilligidir. Temir yo‘l, avtomobil yoki daryo transporti ma’lum magistrallar va tabiiy yo‘nalishlarga bog‘liq holda faoliyat yuritadi. Samolyot esa tog‘lar, cho‘llar, o‘rmonlar, suv

havzalari va boshqa tabiiy to‘siqlar ustidan erkin uchib o‘ta oladi. Shu sababli aviatsiya eng chekka va infratuzilmasi kam rivojlangan hududlarga ham tezkor transport aloqalarini o‘rnatish imkonini beradi.

Ayniqsa, shimoliy hududlar, cho‘l zonalari va tog‘li mintaqalarda aviatsiya yagona tezkor transport vositasi sifatida xizmat qiladi. Bu jihat fuqaro aviatsiyasining strategik ahamiyatini yanada oshiradi. Shu sababli ko‘plab davlatlar milliy xavfsizlik, favqulodda vaziyatlar va tibbiy transport tizimlarida ham aviatsiyadan keng foydalanadi.

Havo transportining to‘rtinchi ustunligi — aloqa va kommunikatsiya tizimini juda qisqa muddatlarda tashkil etish imkoniyatidir. Yangi aviaqatnovni yo‘lga qo‘yish uchun aeroport qurish va marshrutni radio-navigatsiya vositalari bilan jihozlash kifoya qiladi. Temir yo‘l yoki avtomobil magistrallaridan farqli ravishda havo yo‘llarini alohida qurish talab etilmaydi. Shu sababli fuqaro aviatsiyasi transportning boshqa turlariga nisbatan yangi yo‘nalishlarni tezroq tashkil eta olish imkoniyatiga ega.

Bu xususiyat ayniqsa iqtisodiy jihatdan tez rivojlanayotgan hududlar va yangi turistik markazlar uchun muhim ahamiyatga ega. Zamonaviy sharoitda yangi aeroportlar va aviaqatnovlar hududlarning investitsion jozibadorligini oshiruvchi muhim omillardan biri sifatida qaralmoqda.

Havo transportining beshinchi muhim afzalligi uning yuqori manevrchanligi va transport oqimlariga tez moslasha olish qobiliyatidir. Fuqaro aviatsiyasi qisqa va to‘g‘ri havo yo‘nalishlaridan foydalangan holda transportning boshqa turlari yetib bora olmaydigan hududlarga ham yuk va yo‘lovchilarni tezkor yetkazib bera oladi. Shuningdek, yo‘lovchi va yuk oqimlarining mavsumiy yoki iqtisodiy o‘zgarishlariga mos ravishda reyslar sonini tezkor o‘zgartirish imkoniyati mavjud.

Biroq havo transportining ayrim iqtisodiy kamchiliklari ham mavjud. Eng asosiy kamchilik — yuk va yo‘lovchi tashish tannarxining boshqa transport turlariga nisbatan ancha yuqoriligidir. Buning asosiy sababi samolyotlarning katta miqdorda yonilg‘i sarflashi, murakkab texnik xizmat ko‘rsatish xarajatlari hamda yuqori texnologiyali infratuzilma talab qilinishidir.

Samolyot dvigatellarining quvvati juda katta bo‘lib, bu katta miqdorda aviatsiya yonilg‘isi sarflanishiga olib keladi. Ayrim hollarda temir yo‘l transportiga nisbatan yonilg‘i sarfi 10–12 barobar yuqori bo‘lishi mumkin. Bundan tashqari, samolyotlarni texnik ta’mirlash, ehtiyot qismlar bilan ta’minlash va aeroport infratuzilmasini saqlash katta moliyaviy xarajatlarni talab qiladi.

Shu bilan birga, havo transportida yo‘lovchi tashishda samolyot vaznining bir tonna yuk ko‘tarishga nisbati ayrim hollarda temir yo‘l transportiga qaraganda samaraliroq bo‘lishi mumkin. Shu sababli aviatsiya asosan uzoq masofalarga yo‘lovchi tashishda iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq transport turi hisoblanadi.

Havo transportining yana bir muhim kamchiligi — ob-havo sharoitlariga yuqori darajada bog‘liqligidir. Kuchli shamol, tuman, qor yoki momaqaldiroq kabi meteorologik omillar samolyotlarning uchishi va qo‘nishiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu sababli aviatsiyada meteorologik xavfsizlik tizimlari alohida ahamiyat kasb etadi. Zamonaviy aeroportlarda radar, sun’iy yo‘ldosh navigatsiyasi va avtomatlashtirilgan meteorologik kuzatuv tizimlarining joriy etilishi aynan shu muammoni kamaytirishga qaratilgan.

Bugungi kunda jahon aviatsiya sanoatida ekologik xavfsizlik masalalari ham dolzarb ahamiyat kasb etmoqda. Aviatsiya atmosferaga chiqarilayotgan karbonat angidrid emissiyasining muhim manbalaridan biri hisoblanadi. Shu sababli “yashil aviatsiya”, bioyonilg‘i, elektr va vodorod dvigatellari asosidagi samolyotlarni yaratish bo‘yicha ilmiy tadqiqotlar jadal olib borilmoqda. ICAO tomonidan ishlab chiqilgan ekologik standartlar aviakompaniyalarni energiya tejamkor samolyotlardan foydalanishga undamoqda.

Shunday qilib, havo transporti yuqori tezlik, qisqa marshrutlar, geografik mustaqillik va yuqori manevrchanlik kabi katta ustunliklarga ega bo‘lsa-da, uning yuqori tannarxi va ob-havo sharoitlariga bog‘liqligi kabi kamchiliklari ham mavjud. Shunga qaramay, zamonaviy iqtisodiyotda aviatsiya transportining strategik ahamiyati tobora ortib bormoqda va u xalqaro iqtisodiy integratsiya hamda global logistika tizimining ajralmas qismiga aylanmoqda.

12.4. O‘zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishda aviakompaniyaning o‘rni

Mamlakatimiz havo transporti jahon standarti talablariga binoan rivojlanishi O‘zbekistonning mustaqillik yillariga to‘g’ri keladi. Shu yillar ichida O‘zbekiston samolyotlari saroyi rivojlangan g’arb mamlakatlarida, chunonchi Amerikada ishlab chiqarilgan "Boing"-757 va 767, Yevroaerobus A-310 hamda Britan-Frang’uz aviakompaniyasida ishlab chiqarilgan RJ-85 samolyotlari bilan to‘ldirildi. "Boing"-757 rusumli samolyotga o‘rnatilgan dvigatelning ish shovqini va zaharli gaz chiqarish darajasi o‘ta talabchan jahon standarti talabiga mos bo‘lganligi

uchun uni ekologiya talabiga binoan "ko‘k" samolyot deb ataladi. Bu samolyot piloti kabinasiga bortli kompqyuter, eng zamonaviy navigag’iya tizimi, jihozlar o‘rnatilishi bu samolyotni eng og’ir sharoitlarda (50 metr ko‘rish masofasida) ham aerodromga qo‘ndirish mumkinligini alohida ta’kidlash lozim. Yuqori parvoz tavsiflariga ega bunday havo mashinalari passajirlarning ko‘pgina qatnovlarga chiqishini ta’minladi. "O‘zbekiston havo yo‘llari" aviakompaniyasi samolyotlari bugungi kunda zaminimizning turli burchaklarida: Atlantika orqali Nqyu-Yorkka, Ovropa shaharlariga, Janubiy-Sharqiy va g’arbiy Osiyoga, Yaqin Sharq davlatlari va boshqa shaharlarga qatnovlarini amalga oshirmoqda.

MDH mamlakatlari bo‘yicha 30 dan ortiq yo‘nalishlar o‘zlashtirilgan, 20 dan ortiq uzoq xorijiy mamlakatlarga passajirlar tashish yo‘lga qo‘yilgan. Jumladan, Italiya poytaxti Rimga, Hindistonning Amritsar shahriga, u yerdan Bermingemga va boshqa bir necha havo yo‘llari ochilgan bo‘lib, sayyohlarni Yaponiyadan O‘zbekistonga eltish amalga oshirildi. Mustaqillik yillarida Vatanimiz jahonga tanilgan va raqobatbardosh aviag’iya mamlakatiga aylandi. "O‘zbekiston havo yo‘llari" milliy aviakompaniyasi samolyotlari bilan 1995 yilda 1 mln. 531 ming passajirlar tashilgan bo‘lsa, bu raqam 2000 yilga kelib 1 mln. 791 mingga yetdi, bajarilgan passajirlar oboroti 1995 yili 2984 mln.pass.km ni, 2000 yili esa 3877,3 mln.pass.km ni tashkil etdi yoki passajirlar tashish bo‘yicha bajarilgan ish 17 foizga, passajirlar oboroti bo‘yicha bajarilgan ish 30 foizga oshdi.

Hozirgi kunda MDH davlatlari poytaxtlari Ashxabod, Boku, Bishkek, Kiev, Moskva va Rossiyaning quyidagi yirik shaharlari Chelyabinsk, Yekaterinburg, Qozon, Xabarovsk, Krasnodar, Mineral-Suvlar, Navosibirsk, Omsk, Rostov-Don, Samara, Sankt-Peterburg, Tyumen, Ufa, Qozog’istonning Olmata, Qaragandi, Ukrainaning Simferopolq shaharlari bilan, uzoq xorijiy davlatlarning yirik shaharlari bo‘lmish: Amsterdam, Bangkok, Baxreyn, Berlin, Dehli, Dakka(Bangladesh), Frankfurt, Stanbul, Jidda, Karachi, Kuala-Lumpur, Lahor, London, Nqyu-York, Parij, Seul, Shardja, Tel-Aviv, El-Riad bilan muntazam havo marshrutlari ishlab turibdi.

Respublikamiz poytaxti Toshkent quyidagi yo‘nalishlarda "O‘zbekiston havo yo‘llari" milliy aviakompaniyasi samolyotlari bilan

uchuvchi MDH va Ovropa mamlakatlari passajirlarga yuqori darajada qulayliklar yaratilgan:

1. Ashxabod-Toshkent-Bangkok, Dehli;
2. Bishkek-Toshkent-Frankfurt, Rim, Afina, Seul;
3. Ekaterinburg-Toshkent-Bangkok;
4. Qozon-Toshkent-Bangkok, Dehli, Seul, Dakka;
5. Kiev-Toshkent-Bangkok, Dehli, Seul, Dakka;
6. Krasnoyarsk-Toshkent-Bangkok;
7. Moskva-Toshkent-Bangkok, Kuala-Lumpur, Dehli, Seul, Pekin;
8. Samara-Toshkent-Dehli;
9. Sankt-Peterburg¬-Toshkent-Bangkok, Dehli;
10. Novosibirsk-Toshkent-Dehli-Bangkok, Seul, Shardja;
11. Rostov-Don-Toshkent-Dehli;
12. Simferopolq-Toshkent-Dehli;
13. Tyumenq-Toshkent-Bangkok, Pekin, Dehli, Kuala-Lumpur, Seul;
14. Ufa-Toshkent-Bangkok;
15. Xabarovsk-Toshkent-Afina, Rim, Stambul, Tel-Aviv;
16. Chelyabinsk-Toshkent-Dehli-Bangkok;
17. London-Birmengem-Toshkent-Dehli-Amritsar;
18. London-Toshkent-Dakka;
19. Frakfurt-Amsterdam-Parij-Toshkent-Dehli-Bangkok;
20. Tel-Aviv-Toshkent-Seul-Pekin-Bangkok;
21. Nqyu-York-Kiev-Toshkent-Dehli;
22. Afina-Rim-Toshkent- Dehli.

“O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniyasining quyidagi xorijiy davlatlar yirik shaharlarida vakolatxonalari bor:

Bokuda, Dakka(Bangladesh), Beming (XXR), Parijda, Frakfurt, London, Atxens (Greg’iya), Amsterdam, Dehli, Tel-Aviv, Rim, Tokio, Bishkek, Seul, Kuala-Lumpur, Moskva, Sankt-Peterburg, Chelyabinsk, Novosibirsk, Omsk, Rostov-Don, Samara, Tyumenq, Jidda (Saudiya Arabistoni), Bangkok (Tailand), Stambul, Ashxabod va boshqalar.

Mamlakatimiz bo‘yicha ham mahalliy havo yo‘nalishlari keng rivojlangan. Poytaxtimiz Toshkent quyidagi shaharlar bilan muntazam bog’langan: Andijon, Buxoro, Farg’ona, Qarshi, Namangan, Nukus, Samarqand, Termez, Urganch, Navoiy, Zarafshon.

Ichki va tashqi havo yo‘nalishlarida zamonaviy laynerlar va boshqa turdagi samolyotlar qatnamoqda.

"O‘zbekiston havo yo‘llari" MAK jahonning 75 aviakompaniyalari bilan turizmni rivojlantirish bo‘yicha hamda rivojlangan g’arbiy

mamlakatlarda chiqarilgan aviatexnikani ta’mirlash va texnik xizmat ko‘rsatish bo‘yicha hamkorlik bitimlari bor. Markaziy Osiyo davlatlari ichida yagona samolyotlarni ta’mirlovchi zavod mavjud bo‘lib, u rivojlangan texnika va texnologiyaga ega bo‘lganligi uchun xorijiy aviakompaniyalarning juda ko‘p turdagi samolyotlari ta’mirdan chiqariladi.

Temir yo‘llari yo‘q, avtomobiль yo‘llari esa juda kam bo‘lgan joylar uchun havo transportining ahamiyati ayniqsa kattadir.

Shuningdek, havo transportidan pochta, tez buziladigan mahsulotlar tashishida, qishloq xo‘jalik zararkunandalariga qarshi kurashda, yong’inlarni o‘chirishda, joylarni aerofoto s’emka qilishda, geologo-razvedka ishlarida, aholi yashaydigan uzoq joylarda tibbiyot xizmatini o‘tashda va boshqa shu kabi ishlarda foydalaniladi. 2000 yilda mamlakatimiz havo transportida 34,2 ming tonna pochta va boshqa yuk tashildi.

Havo transportida ommaviy yuklar tashish iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq bo‘lmaganligi sababli samolyotlarda faqat juda muhim va qimmatbaho yoki tez buziluvchi yuklar tashiladi.

Mamlakatimiz fuqaro aviatsiyasi transport masalalarini hal qilish bilan birga doim o‘sib borayotgan alohida vazifalarni ham bajaradi. Masalan, qishloq xo‘jaligi aviatsiya-kimyoviy ishlar. Samolyot va vertoletlar ekinzorlarga, bog’larga ishlov berishlari mumkin. O‘simliklarni aviag’iya yordamida muhofaza qilishga sarflangan har bir so‘m donli o‘simliklarda 3…10 marta va bog’dorchilikda 15…20 marta ortig’i bilan qaytadi.

Aviaciya ilmiy-tatqiqot ishlari o‘tkazishda, geologik va geofizik qidiruv, metereologiya ishlarida, elektr simlari yo‘nalishlarini qurishda, parmalash inshootlarida, gaz va neft quvurlari qurishda, iqtisodiyotning boshqa ko‘p sohalarida keng qo‘llanishi mumkin.

Mamlakatimiz aerofloti ichki va tashqi yo‘nalishlarida fan va texnikaning so‘nggi yutuqlari asosida ishlab chiqarilgan eng zamonaviy samolyotlar ("Boing"-757 va 767, A-310 va RJ-85) parvoz qilayotir.

Zamonaviy samolyotlar ko‘p passajir sig’dirishi (85, 170, 220 va 350 passajir), shu bilan birga ko‘p yuk ortishi, harakat tezligi (800…1000 kmg’soat) va 9…11 ming metr balandlikda uzluksiz 7…11 ming km uzoqlikka ucha olishi bilan ajralib turadi.

Toshkent samolyotsozligi zavodida ishlab chiqarilgan 40 t yuk ko‘taruvchi IL-76T samolyotining maksimal ko‘tarilish og’irligi 150 t bo‘lib, 40 t gacha har xil katta gabaritli yuklar, shu jumladan konteynerlar,

avtobuslar va boshqa bahaybat yuklarni o‘z ichiga olishi mumkin. Samolyotning kreyserlik tezligi 850…900 km/soat.

Chkalov nomidagi Toshkent ishlab chiqarish birlashmasi Rossiyaning Ilyushin nomidagi maxsus konstruktorlik byurosi konstruktor, injener-texnik xodimlari bilan birgalikda IL-114 rusumli havo laynerini yaratishdi. Bu havo layneriga davlatlararo aviag’iya qo‘mitasining sertifikati berilgan bo‘lib, bu layner hozirgi kunda o‘z resurslarini tugatayotgan AN-24 va YaK-40 samolyotlarini almashtirishga mo‘ljallangan. Bu samolyot faqatgina MDH davlatlaridagina emas, uzoq xorijiy davlatlarda ham mahalliy passajirlar tashishda ham ishlatiladi.

Shaharlararo yo‘nalishdagi passajirlar oborotining 30 foizi fuqaro aviatsiya yordamida bajariladi, uzoq masofalarga passajirlar tashishda esa 80 foizdan ko‘p passajirlar havo transportidan foydalanadi. Bu havo transportining mamlakatimizda hamda viloyatlarda passajirlar tashishdagi ahamiyatini yaqqol ko‘rsatadi.

Mustaqillikning o‘n yili ichida mamlakat taraqqiyotida, ayniqsa davlatimiz valyutasini mustahkamlashda aeroflotning roli juda katta. Hozir geologo-razvedka ishlarida, don va boshqa mahsulotlar hosildorligini oshirishda aeroflotning ahamiyati yanada o‘sadi.

Havo yo‘nalishlarida passajirlar tashish ishlarini ortib borishi temir yo‘li transporti passajirlar tashish ishini yengillashtirishga va uning yuk tashish qobiliyatini oshirishga olib keladi. Hisoblarga ko‘ra, havo transporti bajargan har bir million kilometr passajir oboroti temir yo‘l transportidan bir passajir poezdini bo‘shatishga yoki temir yo‘l transporti o‘tkazuvchanlik qobiliyatining qo‘shimcha ikki yuk poezdlari birligiga yoki 4,5 ming tonna yuk tashishga tenglashtirish mumkin. 2000y “O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniya havo transportida bajarilgan passajirlar oboroti 3877 mln. passajir-kilometrdan ortiq bo‘lganligi hisobga olinsa, bu transport turining mamlakat iqtisodiyotidagi ahamiyatini yanada ravshan ko‘rsatadi.

12.5. Havo transportini rivojlantirish muammolari

“O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniya kelajakdagi rivoji eskirib o‘z resurslari nihoyasiga yetib borayotgan (AN-24, YaK-40, TU-154 va boshqalar) samolyotlarni yangi, tejamli, qulay va shinam samolyotlar bilan almashtirilishi, magistral (uzoq xorijiy davlatlarga) va mahalliy yo‘nalishlaridagi aeroportlarni kengaytirilishi va ko‘paytirilishi, ularda passajirlar tashish ishlarini kengaytirilishi, yuk tashish

jarayonlarini va samolyotlarga xizmat ko‘rsatishni mexanizag’iyalash hamda avtomatlashtirish bilan bog’liqdir.

Kelajak 20 yil davomida "O‘zbekiston havo yo‘llari" milliy aviakompaniyasi samolyotlari saroyi 12,5 mingdan 28.5 mingga yetkazilishi rejalashtirilgan bo‘lib, unda "Boing"-757 turdagi tor fyuzelyajli mintaqaviy laynerlar ulushi 73…75 foizda bo‘lishi mo‘ljallanilgan.

Aviatsiya texnikasidan oqilona foydalanish, dvigatellarning tejamkorligini oshirish, samolyotlar va vertolyotlarning vazn hamda aerodinamik tavsiflarini yaxshilash hisobiga yonilg’i sarfini ancha kamaytirish tadbirlirini amalga oshirish ham muhim vazifalardan biridir.

Passajirlarga madaniy xizmat ko‘rsatish darajasini yanada yaxshilanishi lozim. O‘nlab yangi magistral va mahalliy havo yo‘nalishlari ochilishi, ularga xizmat qiluvchi agentliklar, chipta sotish kassalarini soni, aeroportlar va aviapassajirlar uchun mehmonxonalarni ko‘paytirilishi lozim. Passajirlarga samolyotlarda va yerda xizmat ko‘rsatishning ilg’or texnologiyalarini keng joriy etilishi lozim. Aeroportlarda passajirlarni samolyotga chiqarishni yengillashtirilishi, ularning bagaji va yuklarini tashishda konteyner va tagliklardan foydalanishni kengaytirilishi kerak.

Kelajak davr ichida geologlar, neftchilar, gazchilar va qurilish ob’ektlariga havo transporti yordamini kengaytirilishi lozim.

Havo transporti ob’ektlari quruvchilarining muhim vazifasi mavjud uchish-qo‘nish polosalarini rekonstruktsiya qilib kengaytirish va vaqtincha ishlari to‘xtatilgan Qo‘qon, Qo‘ng’irot, Mo‘ynoq, Uchquduq, To‘rtko‘l, Sariosiyo va boshqa aeroportlarni qaytadan ishga tushirish hisobiga ularni og’ir samolyotlarni qabul qilishga tayyorlash o‘ta zarur vazifalaridan biridir.

Kelajakda aerovokzal va aeroportlarning bir soatdagi o‘tkazuvchanlik qobiliyatini oshirilishi lozim. Bu vazifa yangi aerovokzallar qurish va mavjudlarini rekonstruktsiya qilib kengaytirish hisobiga bajariladi.

Aeroflotning xalqaro yo‘nalishlari yanada kengaytiriladi. Ayniqsa xalqaro savdo-sotiq, texnologik integrag’iya bilan bog’liq bhlgan Boltiq bhyi davlatlari, Ovropa, Amerika qit’asi shaharlari bilan to‘ppa-to‘g’ri havo yo‘nalishlarini yo‘lga qo‘yishni belgilanishi lozim va unda mamlakatlararo manfaatli aloqalarini teng huquqlik asosida rivojlantirishga katta ahamiyat berilishini nazarda tutish lozim. Mamlakatimiz aeroflotining Osiyo, Afrika va Lotin Amerikasi

mamlakatlari o‘rtasidagi uchish yo‘nalishlarini yo‘lga qo‘yish ham muhim ahamiyatga egadir. Mavjud xalqaro yo‘nalishlaridagi uchishlarni oshirish hisobiga havo transportida tashish ishlarini oshirishlik lozim. Shu bilan birga hozirga qadar aloqa yo‘q joylarda yangi havo yo‘nalishlari ochish, keng fyuzelajli va katta sig’imli samolyotlarini xalqaro yo‘nalishlarda ishlatishni rejalashtirish ham lozim.

Olimlar samolyotlar borti ichidagi va yerdagi naviatsiya jihozlarini rivojlantirish ustida katta ishlar qilmoqdalar.

Hozir aviatsiya xodimlarining asosiy vazifalaridan biri har qanday ob-havo sharoitida ham ucha oladigan samolyotlar yaratishdir. Bunday samolyotlar ko‘rish uzoqligi 200 metr va undan kam, bulutlar eng past qavati 15 metr atrofida bo‘lgan holda ham uchishni davom ettira olishi uchun avtomatika tamoyilida ishlovchi jihozlar bilan ta’minlangan bo‘lishi kerak.

Hal qilinishi zarur bo‘lgan muammolardan biri katta quvvatli, takomillashgan va har tomonloma tejamli samolyotlarni amalda qo‘llanishidir. Nazariy tadqiqotlar, rivojlangan davlatlar samolyotsozlik tajribalari shuni ko‘rsatadiki, bu masalani hal qilishdagi bosh yo‘nalish samolyotlar passajir sig’imi va yuk ko‘tarish qobiliyatini oshirishdir. Bu narsa barcha mamlakatlar oldida hal qilishini zarur muammo bo‘lib turibdi.

Hozir mamlakatimizda ... passajir sig’adigan “Erbas indastri” g’arbiy Ovropa kong’erg’iumidi yaratilgan A-310 rusumli aerobus ishga tushirilgan. Bu keng fyuzelyajli samolyot bo‘lib, katta quvvatli dvigatelga ega, uchish tezligi 900...950 km□soat ga yetadi. Passajirlar uchun o‘z bagajini olib chiqish imkoniyati yaratilgan va bagajlar uchun maxsus hujralar ajratilgan.

Jahon samolyotsozligi taraqqiyoti shuni ko‘rsatadiki, yaqin kelajakda 800 kishi sig’diruvchi va ko‘tarilish maksimal og’irligi 650..680 tonnali samolyot yaratilishi mumkin.

Yuk ko‘tarish qobiliyatini oshirish vertolyotlar konstruktsiyalarini ishlab chiqishda katta ahamiyatga egadir. Rossiyada yaratilgan 12 tonna yuk ko‘taruvchi MI-6 vertolyoti jahonda eng katta hisoblanar edi. V-12 modelli vertalyotga to‘rtta (har biri 6500 ot kuchiga ega) dvigatelq o‘rnatilishi unga 240 km□soat tezligida uchish imkoniyatini berdi.

Qisqa masofada vertikal khtariluvchi samolyotlar yaratilishi texnika taraqqiyotida yangi yhnalishdir. Samolyotlar vazni va harakat tezligi orta borishi uchun-qhnish yhllarini ham oshirishni talab qiladiki, bu qisqa masofada va vertikal khtariluvchi samolyotlar yaratishni

nihoyatda tezlashtirishni taqozo etadi. Chunki khtarilish va qhnish yhllari uzun bhlgan aeroportlarni shaharlar yaqiniga qurish maqsadga muvofiq emas. Aeroportlarni shaharlardan olis masofalarga (50...60 km) joylashtirish esa havo transportining tezkorlik qadrini kamayotiradi.

Qisqa masofada vertikal ko‘tariluvchi samolyotlarning parvozi uchun ilgarigi 0,2...2,6 km uchish yo‘llari o‘rniga 300..500m uchish yo‘llari yetarlidir. Qo‘nishda esa undan ham qisqa masofali yo‘llar yetarlidir. Amalda vertikal ko‘tariluvchi samolyotlar uchish va qo‘nish yo‘llari o‘rniga kichikroq maydonchalar kifoyadir.

Tashish hajmi va samolyotlar vaznini, shinamlik, tejamkorlik darajasini oshirish hamda harakat xavfsizligini ta’minlash aeroportlar va ulardagi ish texnologiyalarini ham rivojlantirishni taqozo etadi.

So‘nggi yillarda Toshkent, Samarqand, Buxoro, Urgench (Xiva) shaharlardagi aeroport qurilishi (rekonstruktsiyalanishi) vokzallar loyihalaridagi yuqorida aytilgan talablarni amalga oshirilishi, ularni 1999 yildan boshlab xalqaro aeroportlar statusi darajasiga ko‘tardi. Navoiy viloyatining Uchquduq shahrida xalqaro statusli aeroport qurilishi nihoyasiga yetayotir.

Uchish va qo‘nish yo‘llariga mustahkam va chidamli qoplamalar yotqizish yuqorida aytilgan masalani hal qilishning texnik tomonidir.

Ayrim paytlarda qorning ko‘p yog’ishi, muz yaxmalaklari aeroport ishlari va jadvalda belgilangan vaqtlarni o‘zgartirishga majbur etadi. Yaxmalak va boshqa qiyinchiliklarni yengish uchun maxsus mashinalar qo‘llanishi lozim.

Samolyotlarni yonilg’i bilan o‘z vaqtida ta’minlash faol masalalardan biridir. Samolyotlar ko‘payishi, ularning yuk ko‘tarish qobiliyati va harakat tezligining oshishi yonilg’i sarfini ham ko‘paytiradi. Bunday hollarda yonilg’i ta’minatini avtomobiль shassisiga o‘rnatilgan benzovoz sisternalarda bajarish ko‘p vaqt va mehnat sarfini talab etadi. Shuning uchun kelajakda yonilg’i ta’minotini yer osti quvur orqali yuborg’ichlari orqali va ular ishini avtomatlashtirish yordamida hal qilinishi maqsadga muvofiqdir.

Elektr, suv, gaz va texnik suyuqliklar ta’minoti tizimlarini ham rivojlantirish kelajakdagi vazifalarndir.

Tashish jarayonini tashkil qilishda samolyotlarga chipta sotish yoki joyni bronq (egallab) qilib qo‘yishga katta ahamiyat berish lozim. Toshkent aerovokzaliga mamlakatimiz bo‘yicha birinchi bo‘lib avtomatika yordamida chipta sotish tizimi o‘rnatildi va bu tizim xorijiy davlatlar aerovokzallari bilan birlashtirilgan. Interlayn kelishuviga binoan

passajirlar Toshkentning o‘zida faqatgina “O‘zbekiston havo yo‘llari” milliy aviakompaniyasi Nьyu-York shahriga uchuvchi samolyotigagina emas, Amerikaning Atlantu, Chikago, Vashington, Sanfrantsisko shaharlariga uchuvchi samolyotlar reyslariga ham chipta oladilar. Rossiya poytaxti Moskva shahri avtomatik chipta sotish tizimi bilan, Rossiyaning 50 dan ortiq shaharlari bilan birlashtirilgan. Moskva shahridan uchuvchi har qanday reysdagi samolyotga 30 yoki undan kam kun ilgari chipta sotish imkoniyatiga ega. Toshkentdagi avtomatik tizim ham shunday. Buyurtma axborotlari avtomatik ravishda markazga yuborilishi bilan birga chipta sotuvchi kassir oldidagi ekranga ham yozilib boriladi va bu yuborilgan axborot aniqligini tekshirish imkonini beradi. Sotilgan chipta o‘rni avtomatik ravishda EHM xotirasida qoladi va bu bir o‘rin o‘rniga ikki (yoki undan ham ortiq) chipta sotmaslik vakolatli imkonini beradi.

Hozir EHM o‘z xotirasida 30 kunlik 250 va undan ortiq reyslarga sotilgan joylarni eslab qoladi. Chipta sotishda biror xatolik o‘tkazmaslik maqsadida Markaziy aerovokzalda parallel ishlovchi ikkita EHM o‘rnatilgan bo‘lib, uning biri ishlamay qolsa hamma bajarilishi lozim vazifalarni ikkinchisi bajarib turadi.

Uchish xavfsizligini ta’minlashga alohida e’tibor beriladi. Xavfsizlik muammolari ikki yo‘nalish - uchish apparatlari puxtaligi va mustahkamligini oshirish va yerdan turib samolyotlarni har qanday murakkab sharoitlarda boshqarib borish vositalarining aniq ishlashi bo‘yicha olib boriladi.

Hozir uchish muntazamligi va xavfsizligiga ob-havo sharoiti (jumladan tuman va past bulutlar) katta ta’sir etadi. Aytilganga ko‘ra, tuman va bulutlarni aeroport ustida tarqatib yuborish katta ahamiyatga egadir. Masalan, “Quruq muz” kukunlari sepish yo‘li bilan ba’zi sovuq tumanlarni yomg’irga aylantirish mumkin.

Uchish xavfsizligi ko‘p hollarda harakatni boshqarish tizimlariga bog’liqdir. Ayniqsa bu masala uchish oqimlari ko‘p yerlarda katta ahamiyatga ega va bunday hollarda samolyotlar to‘qnashmasligini oldini olish uchun uchish balandliklari va intervallarini esholonlarga bo‘lish lozim. Har xil turdagi samolyotlar uchun maxsus uchish yo‘laklari ham belgilanadi. Ko‘rsatilgan yo‘laklardan samolyotlar ruxsatsiz chetga chiqmasliklari kerak.

Rivojlangan mamlakatlarda uchayotgan samolyotlarni nazorat etishda radar jihozlari, UVK (Ulьtra qisqa to‘lqin) radio aloqasi hamda samolyotlar ichidan javob beruvchi apparat signallaridan foydalaniladi. Mana shu kanallar orqali samolyot boshqaruvchi pilotga yo‘nalishdagi

ob-havo va uchayotgan samolyotlar to‘g’risida ma’lumotlar yetkazilib turiladi.

Juda yirik aeroportlarda samolyotlarni qo‘ndirish va uchirish ishlarida zamonoviy EHM dan foydalaniladi. Murakkab sharoitlarda bunday zamonaviy EHM samolyotning uchish traektoriyalari va boshqa zarur shartlarni hisoblab chiqib, samolyot boshqaruvchi pilotga tayyor ma’lumotlar yetkazib beradi.

Havo transportini rivojlantirishdagi asosiy yo‘nalishlaridan biri maksimal uchish tezligini oshirishdir.

Uchish tezligini oshirish insoniyatning azaliy orzusidir. Hozirgi kunda 1000 km□soat tezlik bilan uchish yuqori pog’ona bo‘lmay qoldi. Endilikda rivojlangan uzoq xorijiy davlatlarda va Rossiyada tovush tezligida (1200 km□soat) tez uchidigan passajir samolyotlari qatnab turibdi. Bular qatoriga Rossiyada ishlab chiqarilgan TU-144 samolyoti (uchish tezligi 2500 km□soat) kiritish mumkin.

Hozir rivojlangan uzoq xorijiy davlatlarda soatiga 6500 km tezlik bilan uchadigan eksperimental samolyotlar yaratilgan. Bunday tezlikda uchuvchi apparatlar gipertovushli samolyotlar deb ataladi.

Havo transportini boshqarishni avtomatlashtirish muammolari soha avtomatik boshqaruv tizimi (ABT)ni yaratish yo‘li bilan keng rejada hal qilinayotir. Bu soha ABT ning bir qancha kichik tizimlari - rejalashtirish ishlari, samolyotlarni havo yo‘nalishlari va tashishga mo‘ljallab joylashtirish, passajir tashish jadvallarini ishlab chiqish, texnik xizmat ko‘rsatish kabi tizimlari mavjud. ABT tizimi orqali maddiy-texnika ta’minoti, moliya-buxgalterlik hisob-kitobi, rejalashtirish masalalari ham hal qilinadi.

Tayanch atamalar va iboralar

1-guruh — Loyiha va moliyalashtirish asoslari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Loyiha***	Aniq maqsad, belgilangan muddat va byudjet doirasida amalga oshiriladigan bir martalik, noyob faoliyat majmuasi. DXSh kontekstida — davlat va xususiy sheriklar birgalikda infratuzilma ob’ektini qurish, moliyalashtirish va ekspluatatsiya qilishga doir shartnomaviy majburiyatlar yig‘indisi.

2	***Investitsiya loyihasi***	Kapital qo‘yilmalar orqali yangi ob’ekt yaratish yoki mavjudini modernizatsiya qilishga qaratilgan, ichki daromadlilik stavkasi (IRR), sof joriy qiymat (NPV) va investitsiyalar qaytish muddati (payback period) ko‘rsatkichlari bilan rasmiylashtirilgan hujjat va faoliyat majmuasi.
3	***Moliyalashtirish***	Loyiha, korxona yoki davlat dasturlarini amalga oshirish uchun zarur pul mablag‘larini ta’minlash jarayoni. Manbalari: o‘z mablag‘lari (ustav kapital, foyda), qarz mablag‘lari (kredit, obligatsiya), davlat byudjeti, xalqaro grantlar, DXSh doirasidagi xususiy investitsiyalar. Manba tanlash loyihaning xavf-xatar taqsimoti va rentabelligiga bevosita ta’sir qiladi.
4	***Loyihalarni moliyalashtirish***	Infratuzilma va sanoat loyihalarini alohida loyiha kompaniyasi (Special Purpose Vehicle — SPV) orqali moliyalashtirish sxemasi. Bu usulda loyiha aktivlari va pul oqimlari asosiy moliyaviy ta’minot bo‘lib xizmat qiladi. DXSh loyihalarida keng qo‘llaniladi: xususiy sherik SPV tashkil qilib, kredit va investitsiyalarni shu tuzilma orqali jalb qiladi.
5	***Kredit***	Moliya muassasasi tomonidan qarz oluvchiga ma’lum muddatga, foiz to‘lash sharti va qaytarish majburiyati bilan beriladigan pul mablag‘i. DXSh loyihalari moliyalashtirishida keng qo‘llaniladigan asosiy vosita. Transport infratuzilmasi loyihalariga uzoq muddatli (10-30 yillik) investitsiya kreditlari xalqaro moliya institutlari (Jahon banki, EBRD, ADB) orqali jalb qilinadi.

6	***Kredit funktsiyalari***	Kreditning iqtisodiyotda bajaradigan asosiy vazifalari: qayta taqsimlash funktsiyasi (bo‘sh mablag‘larni zarur joylarga yo‘naltirish); to‘lovlarni tejash funktsiyasi (naqd pul muomalasini qisqartirish); kapital markazlashuvi funktsiyasi (kichik jamg‘armalarni katta loyihalarga birlashtirish); rag‘batlantirish funktsiyasi (ishlab chiqarishni kengaytirishga undash). DXSh loyihalarida kredit rag‘batlantirish va qayta taqsimlash funktsiyalari ustuvor hisoblanadi.
2-guruh — Lizing: tizimi, turlari va operatsiyalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Lizing***	Mol-mulkni (jihozlar, transport vositalar, ko‘chmas mulk) muayyan muddatga ijara asosida foydalanishga berish bilan bog‘liq moliyaviy munosabat. Sotib olishdan farqi: lizingda to‘liq narxni bir yo‘la to‘lash shart emas; davriy to‘lovlar amalga oshiriladi. DXSh loyihalarida lizing temir yo‘l vagonlari, samolyotlar, elektr jihozlarini xususiy sherik orqali jalb qilishda samarali vosita hisoblanadi.
8	***Lizing turlari***	Moliyaviy lizing (shartnoma oxirida ob’ekt lizingoluvchi mulkiga o‘tadi; to‘lovlar ob’ekt to‘liq qiymatini qoplaydi); operatsion lizing (qisqa muddatli ijara, ob’ekt lizing beruvchida qoladi); qaytma lizing (egasi ob’ektni sotib, uni qaytadan ijaraga oladi, bunday bilan likvidlikni oshiradi); xalqaro lizing (tomonlar turli mamlakatlarda joylashgan). Transport sohasida operatsion lizing samolyot va vagonlar uchun keng tarqalgan.
9	***Lizing sub’ektlari***	Lizing munosabatlarining asosiy ishtirokchilari: lizing beruvchi

		(lizingodatel) — ob’ektni sotib olib ijaraga beruvchi moliya muassasasi yoki kompaniya; lizing oluvchi (lizingopoluchatel) — ob’ektdan foydalanuvchi korxona yoki shaxs; ishlab chiqaruvchi/yetkazib beruvchi — ob’ektni tayyorlovchi tomon. DXSh loyihalarida lizing beruvchi ko‘pincha xususiy sherik, lizing oluvchi esa davlat tashkiloti bo‘ladi.
10	***Lizing ob’ektlari***	Ijaraga beriladigan mol-mulk turlari: ko‘char mulk (transport vositalari, samolyotlar, lokomotivlar, vagonlar, jihozlar, texnikalar); ko‘chmas mulk (binolar, inshootlar, aeroportlar, stansiyalar). Transport sohasida lizing ob’ektlariga: lokomotiv va vagon parki, suv кемалари, samolyotlar, konteynerlar, port uskunalari kiradi. Lizing ob’ekti amortizatsiya qilinishi va almashtirish imkoni bo‘lishi shart.
11	***Lizing operatsiyalari***	Lizing shartnomasini tuzish va bajarish bilan bog‘liq moliyaviy-huquqiy harakatlar majmuasi: lizing ob’ektiga bo‘lgan ehtiyojni aniqlash; lizing beruvchini tanlash; shartnomani rasmiylash; ob’ektni yetkazib berish va qabul qilish; davriy to‘lovlarni amalga oshirish; shartnoma tugagach ob’ektni qaytarish yoki sotib olish. DXSh loyihalarida lizing operatsiyalari ko‘pincha 10-30 yillik muddatga tuziladi.
12	***Lizing operatsiyalari investitsiya loyihalari***	Lizing mexanizmi asosida amalga oshiriladigan investitsiya loyihalari. Bu holda investitsiya ob’ektini (masalan, temir yo‘l vagonlari) xususiy sherik lizing orqali moliyalashtiradi: davlat tashkiloti ob’ektni lizing yordamida oladi va davriy to‘lovlar qiladi, oxirida esa mulk huquqini qo‘lga

		kiritadi. Bunday yondashuv davlat byudjeti yukini kamaytiradi va xususiy kapital jalb qilishning samarali yo‘li hisoblanadi.
3-guruh — Baholash metodologiyasi va tamoyillari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Baholash tamoyillari***	Investitsiya loyihalarini baholashda qo‘llaniladigan asosiy metodologik qoidalar: ob’ektivlik (real bozor ma’lumotlariga asoslanish); komplekslik (texnik, moliyaviy, ijtimoiy, ekologik jihatlarni birga ko‘rish); davomiylik (pul oqimlarini loyiha muddati davomida to‘liq hisobga olish); qiyosiylik (turli variantlarni bir me’yorda baholash); tavakkalchilik hisobi (noaniqlik omillarini modellashtirish).
14	***Moliyaviy-iqtisodiy baholash***	Investitsiya loyihasining moliyaviy jozibadorligi (daromadlilik, likvidlik, to‘lov qobiliyati) va iqtisodiy samaradorligini (jamiyat uchun yaratilgan qiymat, ish o‘rinlari, multiplikator ta’sir) bir vaqtda kompleks baholash metodologiyasi. Moliyaviy va iqtisodiy baholash ko‘pincha turli natija beradi: moliyaviy jihatdan zararli, lekin iqtisodiy jihatdan foydali loyihalar mavjud (masalan, qishloq yo‘llari).
15	***Baholash uslublari***	Investitsiya loyihalarining samaradorligini aniqlash uchun qo‘llaniladigan hisob-kitob metodlari: NPV (sof joriy qiymat — barcha kelajakdagi pul oqimlarini hozirgi qiymatga diskontlash); IRR (ichki daromadlilik stavkasi — NPV=0 bo‘ladigan diskont stavkasi); PI (rentabellik indeksi — NPV/investitsiya); PBP (qaytish muddati — investitsiya qachon qoplanadi); MIRR

		(modifikatsiyalangan IRR). DXSh loyihalarida NPV va IRR usullari ustuvor.
16	***Munozarali loyiha***	Standart baholash mezonlariga ko‘ra aniq maqbul yoki nomaqbul deb belgilab bo‘lmaydigan, qarama-qarshi ko‘rsatkichlarga ega bo‘lgan investitsiya loyihasi. Masalan: NPV musbat, lekin IRR talab etilgan daromadlilik darajasidan past; yoki moliyaviy zararli, lekin ijtimoiy ahamiyati yuqori. Bunday loyihalar uchun ko‘p mezonli baholash va ekspert tahlili talab etiladi; DXSh mexanizmi ko‘pincha aynan munozarali loyihalarni amalga oshirishning yechimi sifatida qo‘llaniladi.
4-guruh — Samaradorlik va rentabellik ko‘rsatkichlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
17	***Samaradorlik***	Sarflangan resurslar (kapital, mehnat, vaqt) bilan erishilgan natijalar o‘rtasidagi nisbat; iqtisodiy faoliyatning eng umumiy baholash ko‘rsatkichi. Yuqori samaradorlik — minimal xarajat bilan maksimal foyda yoki natijaga erishishni anglatadi. Loyihalar baholashida samaradorlik har doim ma’lum maqsad va mezon kontekstida aniqlanadi.
18	***Investitsiya samaradorligi***	Amalga oshirilgan kapital qo‘yilmalarning yaratgan natijasi (daromad, foyda, ijtimoiy samara) bilan investitsiya hajmi o‘rtasidagi nisbat. Investitsiya samaradorligining asosiy ko‘rsatkichlari: daromad investitsiya nisbati; investitsiyalar rentabelligi (ROI); sof joriy qiymat (NPV); ichki daromadlilik stavkasi (IRR). DXSh loyihalarida investitsiya samaradorligi xususiy sherik uchun moliyaviy, davlat uchun iqtisodiy-ijtimoiy jihatdan alohida baholanadi.

19	***Iqtisodiy samaradorlik***	Loyihaning milliy iqtisodiyot yoki jamiyat uchun yaratadigan foydasi — ish o‘rinlari, YaIMga qo‘shilgan qiymat, infratuzilmadan keng aholining foydalanishi, soliq tushumlari, import o‘rnini bosish va eksport salohiyatini oshirish. Moliyaviy samaradorlikdan farqi: foyda faqat investor uchun emas, balki butun jamiyat uchun hisoblanadi. Davlat DXSh loyihalarini aynan iqtisodiy samaradorlik mezoni bo‘yicha baholaydi va tanlaydi.
20	***Investitsiya normasi***	YaIM yoki iqtisodiy faoliyat hajmida investitsiyalar ulushining foiz ko‘rsatkichi. Jamiyatning kapital qo‘yilmalarga tayyorligini va uzoq muddatli iqtisodiy o‘sish salohiyatini belgilaydi. Rivojlangan iqtisodiyotlarda investitsiya normasi 20-30 foiz atrofida bo‘ladi. O‘zbekistonda kichik tadbirkorlik sub’ektlari tomonidan 2025 yilda asosiy kapitalga yo‘naltirilgan investitsiyalar hajmi 362,9 trln so‘mni yoki jami investitsiyalarning 61,4 foizini tashkil etdi.
21	***Investitsiyalar rentabelligi***	Investitsiya loyihasidan olingan foyda yoki daromadning sarflangan kapital (investitsiya) hajmiga nisbati, odatda foizda ifodalanadi. Formula: R = (Foyda / Investitsiya) × 100%. Bu ko‘rsatkich turli loyihalar va muqobil investitsiya variantlarini solishtirish uchun universal mezon hisoblanadi. DXSh loyihalarida xususiy sherik uchun kutilayotgan rentabellik darajasi sheriklikning tijorat asosi bo‘lib xizmat qiladi.
22	***Ichki foyda me’yori (IRR)***	Investitsiya loyihasining barcha kelajakdagi pul oqimlarining sof joriy qiymati (NPV) nolga teng bo‘ladigan

	diskont stavkasi. IRR loyihaning «o‘z daromadlilik chegarasi»ni ko‘rsatadi: agar qo‘llaniladigan kapital narxi IRR dan past bo‘lsa, loyiha moliyaviy jihatdan maqbul. DXSh loyihalarida xususiy sherik IRR ni kafolatlangan daromad sifatida ko‘rib, loyihaga kirishish-kirmaslik to‘g‘risida qaror qabul qiladi.

Nazorat savollari

1.Aviakompaniya tushunchasi nimani anglatadi va uning asosiy funksiyalari nimalardan iborat?

2.Fuqaro aviatsiyasi tizimi qanday tuzilmalardan tashkil topadi?

3.Fuqaro aviatsiyasi korxonalari va tashkilotlarining asosiy vazifalari nimalardan iborat?

4.Havo transportining boshqa transport turlaridan ustunliklari nimalarda namoyon bo‘ladi?

5.Havo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlarini izohlang.

6.Aviakompaniyalarning xarajatlari va daromad shakllanishining o‘ziga xos jihatlari nimada?

7.O‘zbekiston transport tizimida havo transportining o‘rni qanday baholanadi?

8.O‘zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishda aviakompaniyalar qanday rol o‘ynaydi?

9.Havo transporti rivojlanishining asosiy muammolari va ularni hal etish yo‘llari nimalardan iborat?

10.Kelajakda O‘zbekistonda havo transportini rivojlantirish istiqbollari qanday?

XIII BOB. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA FUQAROLIK AVIATSIYASI FAOLIYATINING MAQSADI VA VAZIFALARI

13.1. Aviakompaniyalarning maqsadi va vazifalari.
13.2. O‘zbekistonda fuqaro aviatsiyasining hozirgi holati.
13.3. O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining asosiy vazifalari

13.1. Aviakompaniyalarning maqsadi va vazifalari.

Havo transporti zamonaviy iqtisodiyotning eng muhim infratuzilma tarmoqlaridan biri bo‘lib, u mamlakatlarning global iqtisodiy makonga integratsiyalashuvini ta’minlaydigan strategik tizim sifatida namoyon bo‘lmoqda. Aviatsiya nafaqat yo‘lovchilar va yuklarni bir hududdan ikkinchi hududga yetkazib beruvchi transport vositasi, balki xalqaro savdo, turizm, investitsiyalar, logistika va biznes aloqalarni rivojlantirishning muhim omili ham hisoblanadi. Shu sababli zamonaviy iqtisodiyotda havo transporti ko‘pincha mamlakat iqtisodiyotining “qon tomir tizimi” sifatida tavsiflanadi. Chunki u hududlar o‘rtasidagi iqtisodiy faollikni jadallashtirib, davlatlarni xalqaro transport-kommunikatsiya tarmoqlari bilan bog‘laydi.

Aeroportlar faoliyati avvalo yo‘lovchilar, aviakompaniyalar, yuk tashuvchilar, logistika operatorlari va boshqa havo transporti bozori ishtirokchilarining manfaatlarini ta’minlashga qaratilgan bo‘ladi. Shu bilan birga aeroportlar havo transporti xizmatlarini bevosita amalga oshiruvchi yoki ushbu jarayonga xizmat ko‘rsatuvchi ko‘plab iqtisodiy subyektlarning hamkorlik maydoniga aylanadi. Zamonaviy aeroportlar atrofida logistika markazlari, mehmonxonalar, savdo hududlari, texnik servis korxonalari va transport terminallari shakllanib, ular hududiy iqtisodiy rivojlanishning muhim drayveriga aylanmoqda.

Aeroportlarning iqtisodiy va transport tizimidagi o‘rni uchta asosiy funksiyada namoyon bo‘ladi. Birinchidan, aeroport transport tuguni sifatida yo‘lovchi va yuk oqimlarini boshqaradi hamda turli transport turlarini o‘zaro bog‘lovchi logistika markazi vazifasini bajaradi. Zamonaviy multimodal logistika tizimida aeroportlar temir yo‘l, avtomobil va ba’zan dengiz transporti bilan integratsiyalashgan holda faoliyat yuritadi. Ayniqsa, xalqaro tranzit tashuvlarda aeroportlarning transport tuguni sifatidagi roli nihoyatda katta hisoblanadi.

Ikkinchidan, aeroport infratuzilma operatori sifatida parvozlar xavfsizligini ta’minlash, texnik xizmat ko‘rsatish, navigatsiya tizimlari faoliyatini boshqarish va yo‘lovchilarga servis xizmatlarini tashkil etish

funksiyalarini bajaradi. Zamonaviy aeroportlar yuqori texnologiyali infratuzilmaga ega bo‘lib, ularda avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari, raqamli navigatsiya, biometrik nazorat, elektron ro‘yxatdan o‘tish va “smart airport” texnologiyalari joriy etilmoqda. Bu esa aeroportlar faoliyatining samaradorligini oshirish va xizmat ko‘rsatish sifatini yaxshilashga xizmat qiladi.

Uchinchidan, aeroportlar iqtisodiy markaz sifatida hududiy iqtisodiyotni rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi. Aeroportlar faoliyati natijasida minglab ish o‘rinlari yaratiladi, investitsiyalar jalb qilinadi va xizmatlar sohasi rivojlanadi. Xalqaro tajriba shuni ko‘rsatadiki, yirik aeroportlar joylashgan hududlarda logistika, turizm, savdo va mehmonxona biznesi tez rivojlanadi. Shu sababli ko‘plab davlatlarda aeroportlar “iqtisodiy o‘sish nuqtasi” sifatida qaralmoqda.

Mazkur uchta funksiyaning o‘zaro chambarchas bog‘liqligi aeroportlar faoliyatining kompleks xarakterga ega ekanligini ko‘rsatadi. Agar aeroportning transport funksiyasi samarali ishlamasa, logistika va iqtisodiy faollik pasayadi. Xuddi shuningdek, infratuzilma va xavfsizlik tizimlaridagi kamchiliklar aeroportning investitsion jozibadorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi. Shu sababli aeroportlarni boshqarishda tizimli yondashuv muhim ahamiyat kasb etadi.

Aeroportlar qondiradigan uch toifali ehtiyojlar

Aeroportlar faoliyati jamiyat va iqtisodiyotning turli ehtiyojlarini qondirishga qaratilgan bo‘lib, ushbu ehtiyojlarni shartli ravishda uch asosiy guruhga ajratish mumkin.

Birinchi guruh — aholining aviatsiya xizmatlariga bo‘lgan ehtiyojlarini qondirishdir. Bu ehtiyoj avvalo hududlar o‘rtasidagi transport bog‘liqligini ta’minlash, aholining harakatchanligini oshirish va iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish bilan bog‘liqdir. Ayniqsa, uzoq hududlar va xalqaro yo‘nalishlar uchun aviatsiya eng tezkor va qulay transport turi hisoblanadi. Shu sababli aeroportlar aholining transport xizmatlariga bo‘lgan talabini qondirish orqali iqtisodiy va ijtimoiy integratsiyani kuchaytiradi.

Ikkinchi guruh — foydalanuvchilarga teng va shaffof xizmat ko‘rsatish tizimini yaratish bilan bog‘liq ehtiyojlardir. Zamonaviy aeroportlar aviakompaniyalar, yo‘lovchilar, logistika operatorlari va ijarachilar uchun bir xil qoidalar asosida faoliyat yuritishi kerak. Bu esa xizmatlar sifati, tarif siyosati va infratuzilmadan foydalanish imkoniyatlarining shaffofligini talab qiladi. Xalqaro fuqaro aviatsiyasi

standartlari ham aynan adolatli raqobat va teng imkoniyatlarni ta’minlashga qaratilgan.

Uchinchi guruh ehtiyojlari esa aviatsiya bozori talablariga mos ravishda ishlab chiqarish quvvatlarini boshqarish va kengaytirish bilan bog‘liqdir. Aeroportlar yo‘lovchi oqimi, yuk tashish hajmi va aviatsiya xizmatlariga bo‘lgan talabning o‘sishiga mos ravishda o‘z infratuzilmasini rivojlantirib borishi zarur. Shu bilan birga, foydalanuvchilarning hayoti, sog‘lig‘i va mulkiy manfaatlari xavfsizligini ta’minlash aeroport faoliyatining eng ustuvor vazifalaridan biri hisoblanadi.

Zamonaviy aeroportlar faoliyatida xalqaro standartlar, xavfsizlik normalari va texnik reglamentlarga qat’iy rioya qilish muhim talab sifatida qaraladi. ICAO, IATA va boshqa xalqaro tashkilotlar tomonidan ishlab chiqilgan qoidalar aeroportlarda xavfsizlik, ekologiya, servis sifati va texnik ekspluatatsiya darajasini tartibga soladi. Shu sababli aeroportlar faoliyati nafaqat iqtisodiy samaradorlik, balki xalqaro me’yorlarga moslik nuqtai nazaridan ham baholanadi.

Bugungi kunda jahon aviatsiya sanoatida aeroportlarni raqamlashtirish, “yashil aeroport” konsepsiyasini rivojlantirish va energiya tejamkor texnologiyalarni joriy etish asosiy tendensiyalardan biri hisoblanmoqda. Ko‘plab davlatlarda aeroportlar ekologik xavfsizlik, karbon emissiyasini kamaytirish va qayta tiklanuvchi energiya manbalaridan foydalanish bo‘yicha yirik dasturlarni amalga oshirmoqda. Bu esa aeroportlarni kelajakdagi barqaror iqtisodiy rivojlanishning muhim elementi sifatida shakllantirmoqda.[415] Ushbu uch ehtiyoj birgalikda aeroportning ijtimoiy shartnoma majburiyatini tashkil qiladi: foyda olish bilan birga jamiyatga xizmat qilish.

Quyidagi jadvalda keltirilgan vazifalar aeroportlarning oddiy transport obyektidan ancha murakkab va ko‘p funksiyali iqtisodiy tizim ekanligini yaqqol namoyon qiladi. Zamonaviy aeroportlar faqat samolyotlarni qabul qilish va jo‘natish bilan shug‘ullanuvchi texnik hudud emas, balki transport-logistika, servis, savdo, investitsiya va kommunikatsiya jarayonlarini birlashtiruvchi yirik iqtisodiy markaz sifatida faoliyat yuritmoqda. Shu sababli bugungi kunda aeroportlar ko‘plab mamlakatlarda milliy iqtisodiy rivojlanishning strategik infratuzilma elementi sifatida qaralmoqda.

[415] ACI. Airport Economics Report 2023. Montreal: Airports Council International, 2023. P. 19.

13.1-jadval.

Aviakompaniya va aeroportning asosiy vazifalari: toifalar bo‘yicha tasnif[416]

Vazifalar toifasi	Asosiy vazifalar	Bajarish mexanizmi
Transport va yuk xizmatlari	Yo‘lovchilar, yuklarni tashish; pochta, samolyot, yuk; texnik yordam, yoqilg‘i-moylash materiallari, umumiy ovqatlanish; issiqlik va elektr energiyasini yetkazib berish	Ixtisoslashgan korxonalar bilan shartnomalar; o‘z resurslar va qarz mablag‘lari; lizing va konsessiya shartnomalari
Xavfsizlik va nazorat	Avia xavfsizlik ta’minoti; parvoz xavfsizligi nazorati; ko‘p qavatli to‘siqlar bo‘lgan ob’ektlarni qurishni taqiqlash; avariyalar va baxtsiz hodisalar tergovida ishtirok etish; shoshilinch qutquruv ishlarini tashkil etish	Ichki ishlar idoralari bilan hamkorlik; xalqaro ICAO standartlariga rioya qilish; reglament asosida tartib-qoidalar
Infratuzilma va mulk boshqaruvi	Aeroport hududidagi yer uchastkalarini, barcha yordamchi inshootlarni, binolarni rejalashtirish, rivojlantirish, obodonlashtirish; jihozlarni mulk huquqi yoki lizing asosida sotib olish; binolar qurish va texnik xizmat	Kapital qurilish dasturlari; PPP mexanizmi; texnik nazorat tizimi; xo‘jalik faoliyati hisobi
Kadrlar va hamkorlik	Kadrlar tayyorlash va qayta tayyorlashni tashkil etish; O‘zbekiston va xorijiy aviakompaniyalar bilan hamkorlik; yangi aviakommunikatsiyalarni ochish va rivojlantirish	Xorijiy yuridik va jismoniy shaxslar bilan tashqi iqtisodiy faoliyat; tijorat, texnik shartnomalar; ta’lim muassasalari bilan hamkorlik
Ekologiya va mudofaa	Aeroport hududida va unga qo‘shni hududda atrof-muhitni muhofaza qilish tadbirlari; fuqaro muhofazasi, mudofaa vazifalari	Belgilangan rejalar va safarbarlik vazifalari; ekologik monitoring; havoni nazorat qilish tizimlari

Xalqaro Aeroportlar Kengashi — ACI (Airports Council International) ma’lumotlariga ko‘ra, yirik xalqaro aeroportlar o‘z

[416] *Manba: O'zR aviatsiya qonunchiligi va xalqaro aeroport standartlari asosida muallif tuzildi*

hududida va unga tutash iqtisodiy makonda minglab, ayrim hollarda esa millionlab ish o‘rinlarini shakllantiruvchi “iqtisodiy katalizator” vazifasini bajaradi. Statistik kuzatuvlarga ko‘ra, aeroportlarda yaratilgan har 1000 ta to‘g‘ridan-to‘g‘ri ish o‘rni iqtisodiyotning boshqa sohalarida qo‘shimcha 3000–5000 ta bilvosita ish o‘rnini shakllantirishi mumkin. Bu holat aviatsiya tizimining multiplikativ iqtisodiy samarasi nihoyatda yuqori ekanligini ko‘rsatadi.[417]

Aeroport atrofida mehmonxona biznesi, logistika markazlari, savdo hududlari, transport servis korxonalari, turizm kompaniyalari, texnik xizmat ko‘rsatish markazlari va catering xizmatlari rivojlanadi. Natijada aeroportlar hududiy iqtisodiyotning o‘sish nuqtasiga aylanadi. Shu bois zamonaviy iqtisodiy nazariyalarda aeroportlar “aerotropolis” — ya’ni aeroport atrofida shakllanadigan iqtisodiy megamarkaz sifatida ham tavsiflanmoqda. Ayniqsa, Dubay, Singapur, Istanbul, Doha va Frankfurt kabi yirik aeroportlar atrofida shakllangan iqtisodiy hududlar buning yorqin misoli hisoblanadi.

Aeroport faoliyatining yana bir muhim xususiyati — ayrim xizmatlarni ixtisoslashgan tashqi korxonalar orqali amalga oshirish imkoniyatidir. Zamonaviy aviatsiya sanoatida keng qo‘llanilayotgan bunday yondashuv iqtisodiyotda “outsourcing” deb ataladi. Ushbu modelga ko‘ra, aeroport o‘zining asosiy strategik funksiyalari — xavfsizlik, parvozlarni boshqarish va infratuzilmani nazorat qilishni o‘zida saqlab qoladi, ikkinchi darajali yoki yordamchi xizmatlarni esa maxsus ixtisoslashgan korxonalarga topshiradi.

Masalan, bagaj tashish, aeroport catering xizmati, cleaning service, texnik servis, duty free savdo hududlari, avtotransport logistika xizmati yoki axborot texnologiyalari tizimlari tashqi operatorlar tomonidan amalga oshirilishi mumkin. Bu esa aeroport boshqaruviga o‘zining asosiy strategik vazifalariga ko‘proq e’tibor qaratish imkonini beradi. Shu bilan birga xarajatlarni optimallashtirish va xizmatlar sifatini oshirishga ham xizmat qiladi.

M.Porterning raqobat ustunligi[418] nazariyasiga ko‘ra, korxonalar aynan o‘zining asosiy kompetensiyasiga ixtisoslashganda eng yuqori samaradorlikka erishadi. Aeroportlar faoliyatida outsourcing tizimining keng qo‘llanilishi aynan shu iqtisodiy tamoyilga asoslanadi. Chunki barcha xizmatlarni mustaqil ravishda bajarishga urinish ko‘pincha ortiqcha xarajatlar va boshqaruv samarasizligiga olib keladi.

[417] OECD. Transport Infrastructure Investment and Maintenance Spending. Paris: OECD Publishing, 2021. P. 27

[418] [418] Porter M.E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. New York: Free Press, 1980. P. 61.

Ixtisoslashgan tashqi operatorlar esa ayrim xizmatlarni ko‘proq tajriba va kamroq xarajat bilan amalga oshira oladi.

Aeroport faoliyatining iqtisodiy samaradorligini ta’minlashda resurslarni ratsional boshqarish masalasi markaziy o‘rin egallaydi. Zamonaviy aeroportlar juda katta kapital talab qiluvchi infratuzilma obyektlari bo‘lib, ularning qurilishi va ekspluatatsiyasi milliardlab investitsiyalarni talab etadi. Shu sababli aeroport boshqaruvida moliyaviy barqarorlikni ta’minlash eng muhim strategik vazifalardan biri hisoblanadi.

Aeroport iqtisodiyotining o‘ziga xosligi shundaki, unda xarajatlarning katta qismi doimiy xarakterga ega bo‘ladi. Uchish-qo‘nish yo‘laklari, navigatsiya tizimlari, terminal binolari, xavfsizlik uskunalari, elektr energiyasi tizimlari va texnik infratuzilmani saqlash doimiy xarajatlarni talab qiladi. Biroq aeroport daromadlari asosan yo‘lovchi va yuk oqimiga bog‘liq bo‘lib, ular mavsumiy yoki iqtisodiy omillar ta’sirida o‘zgarib turadi. Shu sababli aeroport boshqaruvida operatsion xarajatlar va investitsion xarajatlar o‘rtasidagi muvozanatni saqlash muhim iqtisodiy masala hisoblanadi.

COVID-19 pandemiyasi davrida aynan ushbu muammo jahon aeroportlari uchun jiddiy sinov bo‘ldi. Yo‘lovchi oqimining keskin kamayishi ko‘plab aeroportlarning moliyaviy barqarorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatdi. Natijada aeroport iqtisodiyotida noaviatsiya daromadlarini rivojlantirish zarurati yanada kuchaydi. Bugungi kunda yirik aeroportlarning umumiy daromadining katta qismi aynan duty free savdo hududlari, avtoturargohlar, mehmonxonalar, ofis ijarasi va tijorat xizmatlari hisobiga shakllanmoqda.

Aeroportlarning moliyaviy moslashuvchanligini ta’minlashda mulkiy va investitsion instrumentlarning ham ahamiyati katta. Aeroportlar ishlab chiqarish faoliyatini samarali tashkil etish uchun zarur bo‘lgan bino-inshootlar, yer uchastkalari, texnik uskunalar, litsenziyalar va boshqa aktivlarni mulk huquqi asosida yoki lizing, konsessiya hamda davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlari orqali jalb qilishi mumkin. Bu esa kapital xarajatlarni kamaytirish va investitsion risklarni taqsimlash imkonini beradi.

So‘nggi yillarda aeroport infratuzilmasini rivojlantirishda konsessiya va DXSh modellari keng qo‘llanilmoqda. Masalan, Istanbul, Delhi, Tbilisi va Riyod aeroportlari davlat-xususiy sherikchilik asosida modernizatsiya qilinib, yirik xalqaro logistika markazlariga aylantirilgan.

Ushbu tajriba aeroport infratuzilmasini rivojlantirishda xususiy investitsiyalarni jalb qilish samarali model ekanligini ko‘rsatmoqda.

Aeroport faoliyatining muhim yo‘nalishlaridan biri samolyotlarning parvozini, qo‘nishini va to‘xtash joylarini tashkil etishdir. Bundan tashqari, aeroport hududida texnik xizmat ko‘rsatish bazalari, yonilg‘i ta’minoti tizimlari, yuk terminallari va servis xizmatlarini uzluksiz ishlashini ta’minlash ham katta tashkiliy va iqtisodiy mas’uliyatni talab qiladi.

Aeroport hududida parvoz xavfsizligini ta’minlash maqsadida qurilish va inshootlarni joylashtirish ustidan qat’iy nazorat o‘rnatiladi. Aerodrom atrofida baland bino va radioto‘lqinlarga xalaqit beruvchi obyektlar qurilishi maxsus me’yorlar asosida tartibga solinadi. Shu bilan birga radio-navigatsiya qurilmalari, yorug‘lik tizimlari va dispetcherlik uskunalarining uzluksiz ishlashi muntazam nazorat qilinadi. Bu esa fuqaro aviatsiyasida xavfsizlikning eng ustuvor tamoyil ekanligini yana bir bor tasdiqlaydi.

Zamonaviy aeroportlarni boshqarishda raqamli texnologiyalar va sun’iy intellekt tizimlari tobora keng qo‘llanilmoqda. Smart airport konsepsiyasi doirasida elektron ro‘yxatdan o‘tish, biometrik nazorat, avtomatlashtirilgan bagaj tizimlari, raqamli navigatsiya va real vaqt monitoring platformalari joriy qilinmoqda. Bu esa aeroportlar faoliyatining iqtisodiy samaradorligini oshirish, xizmat ko‘rsatish tezligini yaxshilash va yo‘lovchilar uchun qulaylik yaratishga xizmat qilmoqda.

Shunday qilib, zamonaviy aeroportlar murakkab ko‘p tarmoqli iqtisodiy tizim sifatida transport, logistika, investitsiya, servis va xavfsizlik funksiyalarini birlashtirgan holda faoliyat yuritmoqda. Ularning samarali boshqarilishi esa milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligi, xalqaro integratsiya va transport infratuzilmasi rivojlanishining muhim omillaridan biri hisoblanadi.

13.2. O‘zbekistonda fuqaro aviatsiyasining hozirgi holati va tarkibiy o‘zgarishlar

So‘nggi yillarda O‘zbekiston Respublikasida fuqaro aviatsiyasi tizimini modernizatsiya qilish va uni xalqaro standartlar asosida rivojlantirish bo‘yicha keng ko‘lamli islohotlar amalga oshirildi. Fuqaro aviatsiyasi milliy iqtisodiyotning strategik tarmoqlaridan biri sifatida davlat siyosatining ustuvor yo‘nalishlariga aylantirildi. Ayniqsa, transport kommunikatsiyalarini rivojlantirish, xalqaro logistika tizimlariga

integratsiyalashuvni kuchaytirish hamda mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish masalalari aviatsiya sohasini modernizatsiya qilish zaruratini yanada kuchaytirdi.

O‘tgan davr mobaynida fuqaro aviatsiyasida samolyotlar parkini yangilash, aeroport infratuzilmasini rekonstruksiya qilish, parvozlar xavfsizligini xalqaro standartlar darajasiga olib chiqish hamda havo harakatini boshqarish tizimlarini modernizatsiya qilish bo‘yicha muhim natijalarga erishildi. Zamonaviy Boeing va Airbus rusumidagi samolyotlarning xarid qilinishi milliy aviakompaniyaning texnologik imkoniyatlarini kengaytirib, xalqaro yo‘nalishlarda raqobatbardoshlikni oshirishga xizmat qildi.

Ayniqsa, uzoq masofalarga parvoz qiluvchi zamonaviy havo kemalarining foydalanishga topshirilishi O‘zbekistonning xalqaro aviatsiya bozori bilan integratsiyalashuvini sezilarli darajada kuchaytirdi. Samolyotlar parkini modernizatsiya qilish natijasida yonilg‘i sarfi kamaydi, texnik ekspluatatsiya xarajatlari optimallashtirildi hamda ekologik xavfsizlik ko‘rsatkichlari yaxshilandi. Bu esa milliy aviatsiya tizimining iqtisodiy samaradorligini oshirishda muhim omil bo‘ldi.

Mamlakat aeroportlarini rekonstruksiya qilish va modernizatsiya qilish yo‘nalishida ham keng ko‘lamli ishlar amalga oshirildi. Toshkent, Samarqand, Buxoro, Urganch, Farg‘ona, Namangan, Termiz va boshqa xalqaro aeroportlarda terminal binolari yangilandi, uchish-qo‘nish yo‘laklari rekonstruksiya qilindi hamda zamonaviy navigatsiya va xavfsizlik tizimlari joriy etildi. Natijada aeroportlarning o‘tkazuvchanlik qobiliyati oshib, yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish sifati sezilarli darajada yaxshilandi.

Shu bilan birga, havo harakatini boshqarish tizimlarini modernizatsiya qilish aviatsiya xavfsizligini ta’minlashda muhim yo‘nalishlardan biri bo‘ldi. Zamonaviy radar tizimlari, sun’iy yo‘ldosh navigatsiyasi, avtomatlashtirilgan dispetcherlik texnologiyalari va raqamli aloqa vositalarining joriy qilinishi parvozlarni boshqarish samaradorligini oshirishga xizmat qilmoqda. ICAO standartlariga mos ravishda havo harakati xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha qator institutsional va texnik chora-tadbirlar amalga oshirildi.

Fuqaro aviatsiyasi uchun malakali mutaxassislarni tayyorlash tizimini takomillashtirish ham sohada olib borilgan tarkibiy islohotlarning muhim qismiga aylandi. Uchuvchilar, dispetcherlar, muhandis-texnik xodimlar va aeroport menejerlarini xalqaro standartlar asosida tayyorlash maqsadida maxsus o‘quv dasturlari va trening markazlari faoliyati

kengaytirildi. Zamonaviy aviatsiya texnologiyalarini boshqarish uchun yuqori malakali inson kapitalini shakllantirish aviatsiya sohasining barqaror rivojlanishida hal qiluvchi omil hisoblanadi.

Biroq amalga oshirilgan ijobiy o‘zgarishlarga qaramay, O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimida hali ham bir qator tizimli muammolar saqlanib qolmoqda. Ushbu muammolar nafaqat sohaning ichki samaradorligiga, balki uning xalqaro raqobatbardoshligiga ham salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Shu sababli fuqaro aviatsiyasini rivojlantirish masalalarini tizimli yondashuv asosida tahlil qilish muhim ahamiyat kasb etadi.

Fuqaro aviatsiyasida mavjud muammolarni alohida-alohida emas, balki o‘zaro bog‘liq tizim sifatida ko‘rib chiqish maqsadga muvofiqdir. Chunki aviatsiya murakkab ko‘p bosqichli iqtisodiy va texnologik tizim bo‘lib, undagi bir muammo boshqa yo‘nalishlarga ham bevosita ta’sir qiladi. Shu sababli aviatsiya sohasidagi kamchiliklarni “sabab–oqibat” zanjiri asosida tahlil qilish zarur.

Birinchi tizimli muammo — aviatsiya infratuzilmasining ayrim yo‘nalishlarda yetarli darajada modernizatsiya qilinmaganidir. Garchi yirik xalqaro aeroportlar yangilanayotgan bo‘lsa-da, ayrim hududiy aeroportlarda terminal quvvatlari, texnik jihozlanish darajasi va servis sifati hali ham xalqaro standartlarga to‘liq mos emas. Bu esa ichki va xalqaro yo‘lovchi oqimini kengaytirish imkoniyatlarini cheklaydi.

Ikkinchi muammo — fuqaro aviatsiyasida raqobat muhitining yetarli darajada shakllanmaganidir. Jahon tajribasi shuni ko‘rsatadiki, aviatsiya bozorida sog‘lom raqobat mavjud bo‘lgan davlatlarda xizmat sifati yuqori va aviachiptalar narxi nisbatan arzon bo‘ladi. O‘zbekistonda esa uzoq yillar davomida aviatsiya bozori markazlashgan boshqaruv tizimi asosida faoliyat yuritganligi sababli xususiy aviakompaniyalar ulushi cheklangan bo‘lib qoldi. So‘nggi yillarda yangi aviakompaniyalar paydo bo‘layotgan bo‘lsa-da, bozorda raqobatni yanada kuchaytirish zarurati saqlanib qolmoqda.

Uchinchi tizimli muammo — investitsion resurslarning yetarli emasligi bilan bog‘liqdir. Aviatsiya infratuzilmasini modernizatsiya qilish juda katta kapital talab qiladi. Aeroportlarni rekonstruksiya qilish, yangi samolyotlar xarid qilish va navigatsiya tizimlarini yangilash milliardlab investitsiyalarni talab etadi. Shu sababli davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini kengaytirish va xorijiy investorlarni faol jalb qilish muhim vazifalardan biri hisoblanadi.

To‘rtinchi muammo — logistika va tranzit salohiyatidan to‘liq foydalanilmayotganidir. O‘zbekiston geografik jihatdan Markaziy

Osiyoning markazida joylashgan bo‘lib, Sharq va G‘arb o‘rtasidagi muhim transport yo‘nalishlarida joylashgan. Biroq mamlakatning tranzit aviatsiya markazi sifatidagi salohiyati hali to‘liq ishga solinmagan. Zamonaviy cargo terminallar, multimodal logistika markazlari va tranzit xizmatlarini rivojlantirish ushbu yo‘nalishdagi asosiy vazifalardan biri hisoblanadi.

Beshinchi tizimli muammo — raqamli texnologiyalarni joriy etish darajasining yetarli emasligidir. Jahon aviatsiyasida “smart aviation” va “digital airport” konsepsiyalari jadal rivojlanayotgan bir paytda, ayrim aeroportlarda xizmatlarning to‘liq raqamlashtirilmagani boshqaruv samaradorligini pasaytiradi. Elektron servislar, sun’iy intellekt asosidagi monitoring tizimlari, biometrik nazorat va raqamli logistika platformalarini keng joriy etish aviatsiya tizimining samaradorligini sezilarli darajada oshirishi mumkin.

Oltinchi muammo — ekologik xavfsizlik masalalari bilan bog‘liqdir. Zamonaviy aviatsiya karbon emissiyasi va shovqin darajasi yuqori bo‘lgan transport turlaridan biri hisoblanadi. Shu sababli “yashil aviatsiya” texnologiyalarini joriy qilish, energiya samaradorligini oshirish va ekologik standartlarga mos infratuzilmani rivojlantirish kelajakdagi ustuvor yo‘nalishlardan biri bo‘lib qolmoqda.

Mazkur tizimli muammolarni hal qilish uchun kompleks islohotlarni davom ettirish zarur. Eng avvalo, fuqaro aviatsiyasini boshqarish tizimini liberallashtirish, xususiy sektor ishtirokini kengaytirish va xalqaro hamkorlikni kuchaytirish muhim ahamiyat kasb etadi. Shu bilan birga, aeroportlarni multimodal logistika markazlariga aylantirish, tranzit salohiyatini oshirish va raqamli transformatsiyani jadallashtirish orqali O‘zbekistonning xalqaro aviatsiya bozoridagi raqobatbardoshligini sezilarli darajada oshirish mumkin.

Umuman olganda, O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimi modernizatsiya bosqichiga faol kirib bormoqda. Amalga oshirilayotgan tarkibiy o‘zgarishlar uzoq muddatda mamlakatning transport-logistika salohiyatini kuchaytirish, xalqaro iqtisodiy integratsiyani rivojlantirish va milliy iqtisodiyotning barqaror o‘sishini ta’minlashga xizmat qiladi.v

Keltirilgan muammolar birgalikda fuqaro aviatsiyasi tizimida “institutsional tuzilma tiqilishi” deb ataluvchi murakkab holatni yuzaga keltirdi. Bunday vaziyatda sohada mavjud kamchiliklar bir-biri bilan chambarchas bog‘liq bo‘lib, ularni alohida-alohida bartaraf etish yetarli natija bermaydi.

13.2-jadval.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasidagi tizimli muammolar, sabablari va yechim yo‘nalishlari[419]

Muammo	Sababi	Oqibati	Yechim yo‘nalishi
Eski va shaffof bo‘lmagan boshqaruv tizimi	Davlat tomonidan tartibga solish va tijorat faoliyati funktsiyalarining birlashtirilganligi	Zamonaviy boshqaruv tizimini joriy etish va moliyaviy barqarorlikni ta’minlash imkonsizligi	Davlat nazorat funktsiyalarini tijorat faoliyatidan ajratish; mustaqil boshqaruv tuzilmasini joriy etish
Haddan tashqari monopollashuv	Yer osti infratuzilmasi faoliyatini ham aviakompaniya tasarrufida saqlanishi; raqobatning yo‘qligi	Xizmat sifatining jahon darajasidan orqada qolishi; ba’zi aeroportlarning norentabelligi	Bozorni liberallashtirish; xususiy operatorlarni jalb qilish; raqobat muhitini yaratish
Sarmoyalar yetishmasligi	Xorijiy investorlar uchun shaffof investitsiya muhitining yo‘qligi; yuqori tavakkalchilik darajasi	Aeroport infratuzilmasini yangilash va kengaytirish imkoniyatlarining cheklanganligi	DXSh mexanizmlarini joriy etish; konsessiya shartnomalarini taklif qilish; investitsiya kafolatlarini kuchaytirish
Global standartlar bilan mos kelmaslik	Boshqaruv shakllari va usullarini joriy etishni sekinlashishi; global tendentsiyalardan ortda qolish	Raqobatbardoshlikning pasayishi; xalqaro aviakompaniyalarning kirishdan bosh tortishi	Sanoat korxonalarini global tendentsiyalar va standartlarga (ICAO, IATA) muvofiq qayta qurish

Chunki aviatsiya tizimida boshqaruv, infratuzilma, investitsiya, xizmat ko‘rsatish, tarif siyosati va raqobat muhiti o‘zaro uzviy bog‘langan elementlardan iborat yagona mexanizm sifatida faoliyat yuritadi. Shu

[419] *Manba: O'zR fuqaro aviatsiyasi sohasidagi hujjatlar va tarmoq tahlili asosida muallif tuzildi*

sababli bir yo‘nalishdagi islohotlar boshqa tizim elementlari bilan uyg‘un holda olib borilmasa, umumiy samaradorlik past bo‘lib qoladi.

Masalan, aeroport infratuzilmasini modernizatsiya qilish aviakompaniyalar faoliyatidagi institutsional cheklovlar saqlanib qolsa, kutilgan natijani bermasligi mumkin. Xuddi shuningdek, samolyotlar parkini yangilash transport-logistika tizimlari va havo harakatini boshqarish mexanizmlari zamonaviylashtirilmasa, aviatsiya xizmatlari samaradorligini to‘liq oshira olmaydi. Shu sababli xalqaro tajribada aviatsiya tizimidagi islohotlar ko‘pincha kompleks va ko‘p bosqichli transformatsiya dasturlari asosida amalga oshiriladi.

Aynan shu omillarni inobatga olgan holda O‘zbekiston hukumati tomonidan 2018–2020 yillarda fuqaro aviatsiyasi tizimini tubdan isloh qilishga qaratilgan keng ko‘lamli tarkibiy o‘zgarishlar boshlandi. Mazkur islohotlarning asosiy maqsadi aviatsiya sohasini xalqaro standartlarga moslashtirish, boshqaruv samaradorligini oshirish, raqobat muhitini shakllantirish hamda xususiy investitsiyalarni jalb qilish uchun qulay institutsional tizim yaratishdan iborat edi.

O‘zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot vazirligi, Xususiylashtirilgan korxonalarni rivojlantirish va raqobatni qo‘llab-quvvatlash davlat qo‘mitasi hamda Investitsiyalar bo‘yicha davlat qo‘mitasi tomonidan “O‘zbekiston havo yo‘llari” Milliy aviakompaniyasini qayta tashkil etish bo‘yicha maxsus dastur ishlab chiqildi. Ushbu dastur aviatsiya tizimini modernizatsiya qilish va uni bozor tamoyillari asosida qayta shakllantirishga qaratilgan muhim strategik hujjat hisoblandi.

Uzoq yillar davomida “O‘zbekiston havo yo‘llari” MAK vertikal integratsiyalashgan yirik monopol tuzilma sifatida faoliyat yuritib kelgan edi. Ya’ni aviakompaniya bir vaqtning o‘zida aviatsiya tashuvlari, aeroportlarni boshqarish, havo harakatini nazorat qilish, texnik xizmat ko‘rsatish va boshqa ko‘plab funksiyalarni o‘zida birlashtirgan edi. Bunday markazlashgan tizim ma’lum davrda barqarorlikni ta’minlagan bo‘lsa-da, bozor iqtisodiyoti va global aviatsiya raqobati sharoitida uning samarasiz jihatlari tobora yaqqol namoyon bo‘la boshladi.

Xalqaro tajriba shuni ko‘rsatadiki, zamonaviy aviatsiya tizimida boshqaruv funksiyalarini aniq ajratish va ixtisoslashtirish samaradorlikni oshirishning muhim sharti hisoblanadi. Shu sababli O‘zbekistonda ham eski monopol modelni bosqichma-bosqich transformatsiya qilish va mustaqil xo‘jalik yurituvchi subyektlarga asoslangan yangi boshqaruv tizimini shakllantirish zarurati yuzaga keldi.

Qayta tashkil etish natijasida aviatsiya tizimidagi asosiy funksiyalar bir-biridan ajratildi. Aviakompaniya faoliyati, aeroportlarni boshqarish, aeronavigatsiya xizmatlari va texnik servis tizimlari alohida boshqaruv subyektlari sifatida shakllantirildi. Bu esa har bir yo‘nalishning o‘z iqtisodiy manfaatlari va samaradorlik ko‘rsatkichlari asosida faoliyat yuritishiga imkon yaratdi.

Mazkur tarkibiy o‘zgarishlar natijasida:

- aviakompaniyalar faoliyatida tijorat samaradorligini oshirish;
- aeroportlarni mustaqil iqtisodiy markaz sifatida rivojlantirish;
- raqobat muhitini shakllantirish;
- xususiy investitsiyalarni jalb qilish;
- xizmat ko‘rsatish sifatini yaxshilash;
- xalqaro aviatsiya bozoriga integratsiyalashuvni kuchaytirish uchun institutsional asos yaratildi.

Qayta tashkil etish jarayonining muhim natijalaridan biri — aeroportlar faoliyatining alohida iqtisodiy model asosida rivojlantirilishidir. Zamonaviy yondashuvga ko‘ra, aeroportlar oddiy texnik obyekt emas, balki mustaqil biznes subyekti sifatida qaralmoqda. Bu esa aeroportlarning noaviatsiya daromadlarini kengaytirish, logistika va servis xizmatlarini rivojlantirish hamda investorlarni jalb qilish imkoniyatlarini oshirdi.

Shuningdek, aeronavigatsiya tizimlarini alohida boshqaruv modeli asosida tashkil etish parvozlar xavfsizligi va havo harakatini boshqarish samaradorligini oshirishga xizmat qildi. Havo harakatini boshqarish tizimida xalqaro ICAO standartlariga mos zamonaviy raqamli texnologiyalarni joriy etish imkoniyatlari kengaydi.

Islohotlarning yana bir muhim yo‘nalishi — xususiy sektor ishtirokini kengaytirish bo‘ldi. Avval markazlashgan tizim tarkibida faoliyat yuritgan ayrim xizmatlar bosqichma-bosqich bozor mexanizmlari asosida tashkil etila boshlandi. Catering, ground handling, texnik servis, logistika va ayrim aeroport xizmatlarida xususiy operatorlar faoliyatining kengayishi raqobatni kuchaytirib, xizmat sifati oshishiga zamin yaratdi.

Shu bilan birga, tarkibiy islohotlar aviatsiya sohasining investitsion jozibadorligini ham oshirdi. Xalqaro moliyaviy institutlar va xorijiy investorlar uchun aniq va shaffof boshqaruv modeli yaratilishi aviatsiya infratuzilmasiga investitsiyalar oqimini faollashtirish imkonini berdi. Ayniqsa, davlat-xususiy sherikchilik asosida aeroportlarni modernizatsiya qilish va logistika markazlarini rivojlantirish bo‘yicha yangi loyihalar shakllana boshladi.

Biroq tarkibiy transformatsiya jarayoni murakkab va uzoq muddatli jarayon hisoblanadi. Chunki aviatsiya tizimini qayta tashkil etish nafaqat tashkiliy o‘zgarishlarni, balki boshqaruv madaniyati, korporativ boshqaruv tamoyillari, moliyaviy boshqaruv va inson kapitali tizimini ham yangilashni talab qiladi. Shu sababli amalga oshirilayotgan islohotlarning samaradorligi ko‘p jihatdan ularning izchilligi va tizimliligiga bog‘liq bo‘ladi.

Umuman olganda, “O‘zbekiston havo yo‘llari” MAKni qayta tashkil etish aviatsiya sohasida bozor mexanizmlariga asoslangan yangi boshqaruv modelini shakllantirish yo‘lidagi muhim strategik qadam bo‘ldi. Ushbu tarkibiy o‘zgarishlar uzoq muddatda O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining xalqaro raqobatbardoshligini oshirish, transport-logistika salohiyatini kuchaytirish va mamlakatning global aviatsiya tizimidagi o‘rnini mustahkamlashga xizmat qiladi.

13.3-jadval.

«O‘zbekiston havo yo‘llari» MAKni qayta tashkil etish natijasida yaratilgan yangi tuzilmalar[420]

Yangi tuzilma nomi	**Tashkiliy-huquqiy shakli**	**Asosiy faoliyat yo‘nalishi**
"O‘zbekiston havo yo‘llari"	Aksiyadorlik jamiyati (AJ)	Milliy aviakompaniya; samolyot parvozlarini tashkil etish; yo‘lovchi va yuk tashish; parvozlar xavfsizligi. MAK direktsiyasi negizida tashkil etilgan
"O‘zbekiston aeroportlari"	Aksiyadorlik jamiyati (AJ)	Barcha yirik aeroportlarni yagona tizim doirasida boshqarish; aeroport infratuzilmasini rivojlantirish; yer osti xizmatlarini ko‘rsatish. Bir qancha xo‘jalik yurituvchi sub’ektlarning ustav fondidagi davlat ulushini o‘tkazish asosida tashkil etilgan
"Uzbekistan Helicopters"	Mas’uliyati cheklangan jamiyat (MChJ)	Vertolyot xizmatlari; maxsus aviatsiya ishlari; qidiruv-qutqaruv operatsiyalari. «Maxsus aviatsiya ishlari uchun aviakompaniya» DUK bazasida yaratilgan

[420] *Manba: O'zR VMQ 467-sonli qarori (2020) va O'zR fuqaro aviatsiyasi sohasidagi normativ hujjatlar asosida muallif tuzildi*

"Parvozlar kompleksi"	Davlat unitar korxonasi (DUK)	Parvozlarni texnik ta’minlash; havo harakatini boshqarish yordamchi tizimlari; aeroport texnik xizmat ko‘rsatish
"Havo aloqalari bosh agentligi"	Davlat unitar korxonasi (DUK)	Havo navigatsiya xizmatlari; havo harakatini boshqarish tizimlari; aloqa va radionavigatsiya qurilmalari
"O‘zaviatexsnab" moddiy-texnika ta’minoti kompleksi	Davlat unitar korxonasi (DUK)	Aviatsiya sanoati uchun moddiy-texnik ta’minot; ehtiyot qismlar, yoqilg‘i va boshqa resurslar yetkazib berish
"O‘zaeronavigatsiya"	Davlat korxonasi (DK)	O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining yurisdiktsiyasiga o‘tkazilgan; xalqaro havo navigatsiya xizmatlari ko‘rsatish; havo koridorlarini boshqarish
MAK tarkibidagi DUKlar	Mas’uliyati cheklangan jamiyat (MChJ)ga aylantirildi	«O‘zbekiston havo yo‘llari» MAK tarkibiga kiruvchi barcha davlat unitar korxonalarini MChJga aylantirish orqali tijorat mustaqilligi va moliyaviy javobgarligi kuchaytirildi

Qayta tashkil etish jarayonining eng muhim natijalaridan biri — avval yagona markazlashgan monopol tuzilma tarkibida jamlangan funksiyalarning alohida mustaqil yo‘nalishlarga ajratilganidir. Islohotlar natijasida aviatsiya tizimi to‘rtta asosiy segment asosida shakllantirildi: aviakompaniya faoliyati, aeroportlarni boshqarish tizimi, maxsus aviatsiya xizmatlari hamda aeronavigatsiya xizmatlari. Ushbu yondashuv zamonaviy xalqaro aviatsiya boshqaruvi tamoyillariga mos keluvchi institutsional model sifatida qaralmoqda.

Mazkur differensiatsiya rivojlangan davlatlar, ayniqsa OECD mamlakatlari tajribasida keng qo‘llaniladigan aviatsiya boshqaruvi standartlariga mos keladi. Jahon amaliyotida fuqaro aviatsiyasi tizimining samarali ishlashi uchun davlatning tartibga soluvchi funksiyalari, infratuzilma operatorlari va tijorat tashuvchilarining vakolatlari o‘rtasida aniq chegaralar mavjud bo‘lishi zarur deb hisoblanadi. Chunki aynan vakolatlarning aniq ajratilishi sog‘lom raqobat muhiti, xizmatlar sifati va investitsion jozibadorlikni ta’minlashga xizmat qiladi.

Shu nuqtai nazardan, O‘zbekistonda ham fuqaro aviatsiyasi tizimida davlat nazorati va xo‘jalik faoliyati funksiyalarini ajratish muhim institutsional qadam bo‘ldi. Fuqaro aviatsiyasi davlat inspeksiyasi tartibga

soluvchi va nazorat qiluvchi organ sifatida xavfsizlik, sertifikatlashtirish va xalqaro standartlarga rioya etilishini nazorat qiladi. Aeroportlar esa infratuzilma operatori sifatida mustaqil iqtisodiy subyektlarga aylantirildi. Aviakompaniyalar esa tijorat tamoyillari asosida faoliyat yurituvchi tashuvchi kompaniyalar sifatida shakllantirildi.[421]

Bunday boshqaruv modeli aviatsiya bozorida raqobat muhitini rivojlantirish uchun zarur institutsional asos yaratadi. Chunki infratuzilma va tartibga solish funksiyalari bir tashkilot qo‘lida jamlangan tizimda xususiy aviakompaniyalar uchun teng sharoit yaratish qiyin bo‘ladi. Funksiyalarning ajratilishi esa bozorga yangi operatorlarning kirib kelishini osonlashtiradi hamda xizmatlar sifatini oshirishga xizmat qiladi.

Islohotlarning yana bir muhim maqsadi — fuqaro aviatsiyasi sohasida boshqaruvning zamonaviy shakllari va usullarini joriy etishni jadallashtirishdan iborat edi. Zamonaviy aviatsiya sanoati yuqori texnologiyalar, raqamli boshqaruv va murakkab logistika tizimlariga asoslanganligi sababli an’anaviy ma’muriy boshqaruv usullari samaradorligini yo‘qotmoqda. Shu bois aviatsiya korxonalarida korporativ boshqaruv tamoyillari, strategik menejment, KPI tizimlari va raqamli monitoring platformalarini joriy etish ustuvor vazifaga aylandi.

Sanoat korxonalarini global tendensiyalar va xalqaro standartlarga mos ravishda qayta tashkil etish ham tarkibiy islohotlarning asosiy yo‘nalishlaridan biri bo‘ldi. ICAO, IATA va boshqa xalqaro tashkilotlar tomonidan belgilangan standartlarga moslashish O‘zbekiston aviatsiya tizimining xalqaro bozorga integratsiyalashuvini kuchaytiradi. Ayniqsa, parvozlar xavfsizligi, aeroport servis sifati, ekologik xavfsizlik va logistika boshqaruvi bo‘yicha xalqaro standartlarning joriy etilishi aviatsiya xizmatlarining raqobatbardoshligini oshirishda muhim omil hisoblanadi.

Havo transporti bozorida raqobatni rivojlantirish ham amalga oshirilayotgan islohotlarning strategik yo‘nalishlaridan biri sifatida belgilandi. Jahon tajribasi shuni ko‘rsatadiki, aviatsiya bozorida raqobatning kuchayishi aviachiptalar narxining pasayishi, xizmatlar sifatining yaxshilanishi va yo‘lovchi oqimining ortishiga olib keladi. Shu sababli O‘zbekistonda ham xususiy aviakompaniyalar faoliyatini qo‘llab-quvvatlash va bozorga yangi operatorlarni jalb qilish bo‘yicha qator tashkiliy-huquqiy chora-tadbirlar amalga oshirildi.

[421] . O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2020 yil 28 iyuldagi 'O'zbekiston havo yo'llari milliy aviakompaniyasini qayta tashkil etish to'g'risida'gi 467-sonli Qarori

Aviatsiya sohasiga investitsiyalarni faol jalb qilish uchun qulay institutsional va iqtisodiy muhit yaratish masalasi ham islohotlarning muhim tarkibiy qismi bo‘ldi. Zamonaviy aeroportlarni rekonstruksiya qilish, cargo terminallarini rivojlantirish, logistika markazlari qurish va aeronavigatsiya tizimlarini modernizatsiya qilish katta moliyaviy resurslarni talab qiladi. Shu sababli davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlari va xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish ustuvor yo‘nalish sifatida qaralmoqda.

2019 yil 14 fevraldagi PQ–4163-sonli qaror fuqaro aviatsiyasi tizimini rivojlantirishning yangi bosqichini boshlab berdi. Mazkur qarorda sohani modernizatsiya qilish, xalqaro transport-logistika tizimlariga integratsiyalashuvni kuchaytirish va O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishga qaratilgan qo‘shimcha chora-tadbirlar belgilandi.[422]

Ushbu qaror doirasida xalqaro hub aeroportlarini rivojlantirish masalasiga alohida e’tibor qaratildi. Zamonaviy transport iqtisodiyotida hub aeroportlar mintaqaviy va xalqaro tranzit oqimlarini birlashtiruvchi yirik logistika markazi sifatida faoliyat yuritadi. O‘zbekistonning geografik jihatdan Markaziy Osiyoning markazida joylashgani mamlakat uchun tranzit aviatsiya markaziga aylanish imkoniyatini yaratadi. Ayniqsa, Toshkent, Samarqand va Urganch aeroportlarini xalqaro tranzit markazlari sifatida rivojlantirish strategik ahamiyat kasb etmoqda.

Shuningdek, yangi xalqaro va ichki aviayo‘nalishlarni ochish bo‘yicha ham tizimli ishlar olib borildi. Yangi yo‘nalishlarning tashkil etilishi turizm rivojlanishiga, hududiy iqtisodiy integratsiyaga va tashqi iqtisodiy aloqalarning kengayishiga xizmat qiladi. Ayniqsa, “ochiq osmon” siyosati elementlarini bosqichma-bosqich joriy etish xorijiy aviakompaniyalar uchun O‘zbekiston aviatsiya bozorining jozibadorligini oshirmoqda.

Xususiy aviakompaniyalarni qo‘llab-quvvatlash ham sohada raqobat muhitini shakllantirishning muhim omillaridan biri sifatida belgilandi. Jahon amaliyotida low-cost aviakompaniyalar va xususiy tashuvchilarning rivojlanishi aviatsiya xizmatlarini ommalashtirishga xizmat qilmoqda. Shu sababli O‘zbekistonda ham xususiy aviatsiya operatorlari faoliyati uchun qulay sharoitlar yaratish va ma’muriy to‘siqlarni kamaytirish bo‘yicha islohotlar amalga oshirilmoqda.

[422] O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019 yil 14 fevraldagi 'Fuqaro aviatsiyasi sohasini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida'gi PQ-4163-sonli Qarori

Umuman olganda, amalga oshirilayotgan tarkibiy o‘zgarishlar O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasini markazlashgan monopol modeldan bozor tamoyillariga asoslangan zamonaviy boshqaruv tizimiga o‘tkazishga qaratilgan. Ushbu islohotlar uzoq muddatda mamlakatning xalqaro aviatsiya bozoridagi raqobatbardoshligini oshirish, tranzit salohiyatini kuchaytirish va milliy iqtisodiyotning transport-logistika imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qiladi.

13.3. O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining asosiy vazifalari va rivojlanish istiqbollari

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimining asosiy vazifalari mamlakatning geografik joylashuvi, iqtisodiy rivojlanish strategiyasi hamda xalqaro aviatsiya tashkilotlari — ICAO va IATA tomonidan belgilangan standartlar asosida shakllanadi. Markaziy Osiyoning markaziy qismida joylashgan O‘zbekiston Sharq va G‘arbni bog‘lovchi muhim transport-kommunikatsiya yo‘nalishlari kesishgan hududda joylashgani sababli xalqaro tranzit markaziga aylanish uchun katta salohiyatga ega. Shu sababli fuqaro aviatsiyasi nafaqat transport tarmog‘i, balki milliy iqtisodiyotning strategik rivojlanish instrumenti sifatida qaralmoqda.

Global iqtisodiyotda aviatsiya tizimining roli tobora ortib borayotgan bir sharoitda O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi oldiga qo‘yilayotgan vazifalar ham murakkablashib bormoqda. Zamonaviy aviatsiya tizimi endilikda oddiy transport xizmatlarini tashkil etish bilan cheklanib qolmay, logistika, tranzit, turizm, xalqaro savdo, investitsiya va raqamli iqtisodiyot bilan integratsiyalashgan kompleks infratuzilma tizimiga aylanmoqda. Shu sababli mamlakat aviatsiya siyosati uzoq muddatli strategik maqsadlar asosida shakllantirilmoqda.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining birinchi va eng muhim vazifasi — mamlakat hududlari o‘rtasida barqaror transport aloqalarini ta’minlashdir. Respublikaning ayrim hududlari uzoq masofalarda joylashganligi sababli aviatsiya ichki transport tizimining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Ayniqsa, turizm markazlari, iqtisodiy zonalar va chekka hududlarni tezkor transport aloqalari bilan bog‘lash mamlakatning hududiy integratsiyasini mustahkamlashga xizmat qiladi.

Ikkinchi strategik vazifa — O‘zbekistonni xalqaro tranzit hubga aylantirishdir. Jahon tajribasi shuni ko‘rsatadiki, qulay geografik joylashuvga ega mamlakatlar tranzit aviatsiya xizmatlari orqali katta iqtisodiy foyda oladi. Dubay, Doha, Istanbul va Singapur kabi xalqaro hub

aeroportlar nafaqat transport markazi, balki yirik logistika va biznes platformalariga aylangan. O‘zbekiston ham Markaziy Osiyo markazida joylashgani sababli Yevropa–Osiyo va Shimol–Janub transport yo‘nalishlarida tranzit aviatsiya markaziga aylanish imkoniyatiga ega.

Bunday strategiyani amalga oshirish uchun Toshkent, Samarqand, Urganch va boshqa aeroportlarni xalqaro hub aeroportlari sifatida rivojlantirish muhim ahamiyat kasb etadi. Hub aeroportlar tizimi tranzit yo‘lovchilar va yuk oqimini ko‘paytirish, xalqaro aviakompaniyalarni jalb qilish hamda mamlakatning logistika salohiyatini oshirishga xizmat qiladi.

Uchinchi muhim vazifa — xalqaro aviatsiya xavfsizligi standartlariga to‘liq moslashishdir. ICAO va IATA standartlariga muvofiq xavfsizlik tizimlarini takomillashtirish fuqaro aviatsiyasining barqaror rivojlanishida hal qiluvchi omil hisoblanadi. Zamonaviy aviatsiyada parvoz xavfsizligi nafaqat texnik masala, balki iqtisodiy va reputatsion omil sifatida ham qaraladi. Chunki xalqaro xavfsizlik reytinglaridagi o‘rin mamlakat aviatsiya tizimining xalqaro bozordagi raqobatbardoshligiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi.

To‘rtinchi vazifa — aeroport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va raqamlashtirishdir. Zamonaviy aeroportlar “smart airport” konsepsiyasi asosida faoliyat yuritmoqda. Elektron ro‘yxatdan o‘tish, biometrik nazorat, avtomatlashtirilgan bagaj tizimlari, sun’iy intellekt asosidagi monitoring va raqamli logistika platformalari aeroport boshqaruvida keng qo‘llanilmoqda. Shu sababli O‘zbekiston aeroportlarida ham raqamli transformatsiyani jadallashtirish strategik vazifa sifatida qaralmoqda.

Beshinchi vazifa — fuqaro aviatsiyasiga xususiy investitsiyalarni faol jalb qilishdan iborat. Aviatsiya infratuzilmasi katta kapital talab qiluvchi tarmoq bo‘lgani sababli davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini keng qo‘llash muhim ahamiyatga ega. Aeroportlarni modernizatsiya qilish, cargo terminallarini qurish, logistika markazlarini rivojlantirish va servis xizmatlarini kengaytirishda xususiy sektor ishtiroki ortib bormoqda.

Kelgusida O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimining rivojlanishi bir necha strategik yo‘nalishlar bilan bog‘liq bo‘ladi. Birinchi istiqbolli yo‘nalish — tranzit aviatsiya xizmatlarini kengaytirishdir. Jahon aviatsiya bozorida tranzit tashuvlar hajmi yil sayin ortib bormoqda. Ayniqsa, Osiyo va Yevropa o‘rtasidagi havo qatnovlarining ko‘payishi O‘zbekiston uchun yangi imkoniyatlar yaratmoqda.

Tranzit aviatsiyani rivojlantirish uchun:

- xalqaro hub aeroportlarini rivojlantirish;
- “ochiq osmon” siyosatini kengaytirish;
- bojxona va chegara tartib-taomillarini soddalashtirish;
- multimodal logistika tizimlarini shakllantirish;
- cargo terminal va logistika markazlarini modernizatsiya qilish zarur bo‘ladi.

Ikkinchi istiqbolli yo‘nalish — aviatsiya turizmini rivojlantirishdir. O‘zbekistonning boy tarixiy-madaniy merosi va turistik salohiyati xalqaro aviatsiya qatnovlari bilan chambarchas bog‘liq. Samarqand, Buxoro, Xiva va Toshkent kabi turistik markazlarga xalqaro aviaqatnovlarni kengaytirish turizm oqimini sezilarli darajada oshirishi mumkin. Shu sababli aviatsiya va turizm integratsiyasi strategik ahamiyat kasb etmoqda.

Uchinchi istiqbol — cargo aviatsiyasini rivojlantirish bilan bog‘liqdir. Global elektron savdo hajmining ortishi havo yuk tashuvlariga bo‘lgan talabni keskin oshirmoqda. Tezkor logistika, elektronika, farmatsevtika va tez buziluvchi mahsulotlarni tashishda cargo aviatsiyasining ahamiyati tobora kuchaymoqda. O‘zbekiston geografik jihatdan xalqaro yuk oqimlari kesishgan hududda joylashgani sababli cargo logistika markaziga aylanish imkoniyatiga ega.

To‘rtinchi istiqbol — “yashil aviatsiya” texnologiyalarini joriy qilishdir. Jahon aviatsiyasida ekologik xavfsizlik asosiy tendensiyalardan biriga aylanmoqda. ICAO tomonidan karbon emissiyasini kamaytirish bo‘yicha xalqaro dasturlar amalga oshirilmoqda. Shu sababli energiya samarador samolyotlardan foydalanish, aeroportlarda qayta tiklanuvchi energiya manbalarini joriy qilish va ekologik standartlarga mos infratuzilma yaratish kelajakdagi ustuvor vazifalardan biri bo‘lib qoladi.

Beshinchi istiqbol — inson kapitalini rivojlantirish bilan bog‘liqdir. Zamonaviy aviatsiya yuqori malakali uchuvchilar, muhandislar, dispetcherlar, IT-mutaxassislar va aeroport menejerlarini talab qiladi. Shu sababli xalqaro standartlarga mos aviatsiya ta’lim tizimini rivojlantirish va kadrlar tayyorlash sifatini oshirish aviatsiya tizimining uzoq muddatli raqobatbardoshligini ta’minlaydi.

Umuman olganda, O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi tizimi rivojlanishning yangi bosqichiga kirib bormoqda. Amalga oshirilayotgan tarkibiy islohotlar, infratuzilmani modernizatsiya qilish, raqobat muhitini shakllantirish va xalqaro standartlarga moslashish mamlakat aviatsiya tizimining global bozorga integratsiyalashuvini kuchaytirmoqda.

Kelajakda tranzit hublarni rivojlantirish, raqamli texnologiyalarni joriy etish, cargo logistikasini kengaytirish va xususiy investitsiyalarni faol jalb qilish orqali O‘zbekiston Markaziy Osiyoning yirik aviatsiya va logistika markazlaridan biriga aylanish imkoniyatiga ega. Bu esa nafaqat transport tizimining rivojlanishiga, balki milliy iqtisodiyotning barqaror o‘sishi, turizm salohiyatining oshishi va xalqaro iqtisodiy integratsiyaning kuchayishiga ham xizmat qiladi.

13.4-jadval.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining asosiy vazifalari va ularni amalga oshirish yo‘nalishlari[423]

№	Asosiy vazifa	Amalga oshirish yo‘nalishlari va ko‘rsatkichlari
1	**Parvoz xavfsizligini ta’minlash**	ICAO xavfsizlik standartlarini (Annex 1-19) to‘liq joriy etish; havo kema ekipajlari malakasini doimiy oshirish; zamonaviy samolyot parki bilan ta’minlash; xavfsizlik auditlarini muntazam o‘tkazish
2	**Aeroport infratuzilmasini rivojlantirish**	Toshkent, Samarqand, Buxoro, Namangan, Farg‘ona aeroportlarini rekonstruksiya qilish va kengaytirish; yo‘lovchi terminallarini zamonaviy talablar darajasiga ko‘tarish; havo harakati boshqaruv tizimlarini yangilash
3	**Raqobat muhitini shakllantirish**	Xususiy yerli va xorijiy aviakompaniyalarning kirishiga teng sharoit yaratish; aeroport to‘lovlarini adolatli belgilash; erkin langit siyosatini (Open Sky) kengaytirish; monopol bozorlarda antimonopol nazoratni kuchaytirish
4	**Tranzit hub sifatida rivojlantirish**	O‘zbekistonni Markaziy Osiyo va Yevropa-Osiyo havo yo‘llarida tranzit markaziga aylantirish; xalqaro parvoz yo‘nalishlarini ko‘paytirish; Toshkent aeroportini mintaqaviy hub darajasiga ko‘tarish
5	**Investitsiyalarni jalb qilish**	DXSh mexanizmi orqali xorijiy investitsiyalarni aeroport infratuzilmasiga jalb etish; konsessiya shartnomalari; strategik investorlar bilan hamkorlik; davlat kafolatlari tizimini yaratish
6	**Kadrlar salohiyatini rivojlantirish**	Uchuvchilar, aviatsiya texnikalari va boshqaruv mutaxassislari tayyorlash; xorijiy ta’lim muassasalari bilan hamkorlik; malaka oshirish dasturlari; aviatsiya ta’lim standartlarini xalqaro darajaga moslash

[423] *Manba: O'zR fuqaro aviatsiyasi rivojlanish strategiyasi va ICAO standartlari asosida muallif tuzildi*

7	**Raqamli transformatsiya va ekologiya**	Havo harakatini boshqarishda zamonaviy raqamli texnologiyalarni joriy etish; yo‘lovchi xizmatlari va bilet sotish tizimlarini raqamlashtirish; ICAO ning CORSIA (CO_2 chiqindilarni kamaytirish) standartlariga moslash

Fuqaro aviatsiyasining milliy iqtisodiyotdagi ahamiyati faqat yo‘lovchi tashish hajmi yoki aviaqatnovlar soni bilan belgilanmaydi. Zamonaviy iqtisodiy tizimda aviatsiya ko‘plab tarmoqlar rivojlanishiga bevosita va bilvosita ta’sir ko‘rsatuvchi strategik infratuzilma sohasi sifatida namoyon bo‘lmoqda. Xalqaro havo transporti assotsiatsiyasi — IATA hisob-kitoblariga ko‘ra, aviatsiya sohasiga yo‘naltirilgan har bir moliyaviy birlik iqtisodiyotda bir necha barobar qo‘shimcha iqtisodiy faollikni yuzaga keltiradi. Bu multiplikativ ta’sir avvalo turizm, logistika, mehmonxona biznesi, eksport-import operatsiyalari, xizmatlar sohasi va investitsiya jarayonlarining rivojlanishi orqali namoyon bo‘ladi.

Aviatsiyaning iqtisodiyotga ta’siri ayniqsa turizm tarmog‘ida yaqqol ko‘rinadi. Xalqaro turistlarning katta qismi aynan havo transporti orqali harakatlanadi. Shu sababli aviaqatnovlar sonining ortishi, yangi xalqaro yo‘nalishlarning ochilishi va aviachiptalar narxining pasayishi turizm oqimining ko‘payishiga bevosita ta’sir qiladi. O‘zbekiston kabi boy tarixiy-madaniy merosga ega davlat uchun aviatsiya va turizmning integratsiyalashuvi iqtisodiy rivojlanishning muhim omillaridan biri hisoblanadi.

Shuningdek, fuqaro aviatsiyasi eksport salohiyatini kengaytirishda ham katta rol o‘ynaydi. Ayniqsa, tez buziluvchi mahsulotlar, farmatsevtika, elektronika va yuqori qiymatli yuklarni tashishda havo transportining ustunligi nihoyatda katta. Zamonaviy global iqtisodiyotda “tezkor logistika” omili korxonalarning xalqaro bozordagi raqobatbardoshligini belgilovchi asosiy omillardan biriga aylangan. Shu sababli rivojlangan cargo aviatsiya tizimi mamlakat eksport imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qiladi.

Fuqaro aviatsiyasi xorijiy investitsiyalarni jalb qilishda ham muhim infratuzilmaviy omil hisoblanadi. Xalqaro investorlar, avvalo, transport kommunikatsiyalari rivojlangan hududlarga sarmoya kiritishga intiladi. Zamonaviy aeroportlar va rivojlangan aviatsiya tarmog‘i biznes muhitining jozibadorligini oshirib, mamlakatning xalqaro iqtisodiy tizimdagi integratsiyasini kuchaytiradi. Shu sababli aviatsiya infratuzilmasi ko‘pincha iqtisodiy modernizatsiyaning asosiy tayanchlaridan biri sifatida qaraladi.

O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining xalqaro bozordagi raqobatbardoshligini oshirishda xizmatlar sifati va narx siyosati o‘rtasidagi muvozanat hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi. Zamonaviy aviatsiya bozori yuqori darajadagi global raqobat muhiti bilan tavsiflanadi. Ayniqsa, xalqaro aviakompaniyalar o‘rtasidagi keskin raqobat sharoitida yo‘lovchilar nafaqat narxga, balki xizmat sifati, qulaylik, xavfsizlik va logistika samaradorligiga ham katta e’tibor qaratmoqda.

M.Porterning raqobat ustunligi nazariyasiga ko‘ra, kapital talab qiluvchi tarmoqlarda korxonalar ikki asosiy strategiya orqali raqobat ustunligiga erishadi:

- xarajatlar liderligi;
- xizmatlarni farqlash strategiyasi.

Xarajatlar liderligi modeli xizmatlarni boshqa raqobatchilarga nisbatan arzonroq taklif qilishga asoslanadi. Bu model ayniqsa ichki aviaqatnovlar va low-cost aviakompaniyalar faoliyatida samarali hisoblanadi. O‘zbekiston uchun ichki yo‘nalishlarda aviachiptalar narxining raqobatbardosh bo‘lishi aholining aviatsiya xizmatlaridan foydalanish imkoniyatini kengaytiradi va ichki mobilitetni oshiradi.

Xizmatlarni farqlash strategiyasi esa yuqori servis sifati, qulaylik va qo‘shimcha xizmatlar orqali ustunlikka erishishni nazarda tutadi. Xalqaro yo‘nalishlarda aynan ushbu strategiya muhim ahamiyat kasb etadi. Chunki xalqaro yo‘lovchilar xizmat sifati, tranzit qulayligi, aeroport infratuzilmasi, onboard service va raqamli servis tizimlariga katta e’tibor beradi. Shu sababli O‘zbekiston aviatsiyasi xalqaro bozorda muvaffaqiyat qozonishi uchun servis sifati va xavfsizlik standartlarini doimiy ravishda oshirib borishi zarur.

Fuqaro aviatsiyasi tizimining samarali rivojlanishi kuchli normativ-huquqiy baza va zamonaviy boshqaruv mexanizmlariga bog‘liq. Aviatsiya xavfsizligi, aeroportlarni boshqarish, aeronavigatsiya xizmatlari, aviakompaniyalar faoliyati va investitsiya jarayonlari aniq huquqiy me’yorlar asosida tartibga solinishi zarur. Shu sababli O‘zbekistonda aviatsiya qonunchiligini xalqaro standartlarga moslashtirish bo‘yicha izchil islohotlar amalga oshirilmoqda.

Moliyaviy mexanizmlarning takomillashuvi ham aviatsiya rivojlanishida muhim omil hisoblanadi. Aeroportlarni modernizatsiya qilish, yangi samolyotlar xarid qilish va logistika markazlarini rivojlantirish katta investitsiyalarni talab qiladi. Shu sababli davlat-xususiy sherikchilik, konsessiya, xalqaro moliyaviy institutlar krediti va

xorijiy investitsiyalarni jalb qilish aviatsiya sohasining ustuvor yo‘nalishlaridan biri bo‘lib qolmoqda.

Xalqaro hamkorlik aviatsiya rivojlanishining eng muhim shartlaridan biridir. ICAO, IATA, Jahon banki, Osiyo taraqqiyot banki va boshqa xalqaro tashkilotlar bilan hamkorlik O‘zbekiston aviatsiyasining xalqaro integratsiyasini kuchaytiradi. Shu bilan birga xalqaro aviatsiya standartlari va texnologiyalarini joriy qilish orqali xavfsizlik hamda xizmat sifati darajasini oshirish imkoniyati kengayadi[424].

So‘nggi yillarda O‘zbekiston hukumati tomonidan amalga oshirilayotgan tarkibiy islohotlar fuqaro aviatsiyasi tizimining transformatsiyasida muhim bosqich bo‘ldi. Aviakompaniyani qayta tashkil etish, aeroportlarni davlat-xususiy sherikchilik asosida rivojlantirish, raqobat muhitini shakllantirish va xususiy aviatsiya operatorlarini qo‘llab-quvvatlash bo‘yicha olib borilayotgan islohotlar aviatsiya tizimining bozor tamoyillari asosida rivojlanishiga zamin yaratmoqda.

Ayniqsa, aeroport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va xalqaro hub aeroportlarini rivojlantirish bo‘yicha amalga oshirilayotgan loyihalar O‘zbekistonning tranzit salohiyatini sezilarli darajada oshirishi mumkin. Jahon banki ekspertlari ta’kidlaganidek, quruqlikka o‘ralgan davlatlar uchun havo transporti tashqi iqtisodiy bozorga chiqishning eng muhim vositalaridan biri hisoblanadi. Shu sababli O‘zbekiston uchun fuqaro aviatsiyasining rivojlanishi nafaqat transport siyosati, balki milliy iqtisodiy xavfsizlik va xalqaro integratsiya masalasi sifatida ham muhimdir.

Umuman olganda, O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi oldida ikki asosiy strategik vazifa turibdi. Birinchi vazifa — parvozlar xavfsizligini, infratuzilma sifatini va xalqaro standartlarga moslikni ta’minlashdir. Ikkinchi vazifa esa aviatsiya bozorini liberallashtirish, xususiy kapitalni faol jalb qilish va raqobat muhitini shakllantirish orqali sohaning iqtisodiy samaradorligini oshirishdan iborat.

Mazkur ikki maqsad bir vaqtning o‘zida amalga oshirilishi zamonaviy aviatsiya boshqaruvining eng murakkab, ammo eng muhim vazifasi hisoblanadi. Chunki xavfsizlik va iqtisodiy samaradorlik o‘rtasidagi muvozanatni saqlash aviatsiya tizimining uzoq muddatli barqaror rivojlanishini belgilaydi.

Kelgusida amalga oshiriladigan izchil islohotlar, xalqaro hamkorlikni kengaytirish, raqamli texnologiyalarni joriy qilish va tranzit-

[424] IATA. Air Transport Statistics 2024. Geneva: IATA, 2024. P. 22.

logistika salohiyatidan samarali foydalanish orqali O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasi Markaziy Osiyoning yirik transport va logistika markazlaridan biriga aylanish imkoniyatiga ega.

Tayanch atamalar va iboralar

1-guruh — Havo transportining asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Havo transporti***	Havo kemalaridan foydalanib yo‘lovchilar, yuk va pochta tashishni amalga oshiruvchi transport turi. Zamonaviy iqtisodiyotda havo transporti yuqori qiymatli yuk, tezkor yetkazish va uzoq masofali yo‘lovchi tashish uchun almashinmas vosita hisoblanadi. Har 1 AQSh dollari havo transporti xizmatiga to‘langan uchun iqtisodiyotda 3,5 dollar miqdorida multiplikator ta’sir yuzaga keladi (IATA, 2024).
2	***Fuqaro aviatsiyasi***	Harbiy maqsadlarda emas, balki tijorat, xususiy va ijtimoiy maqsadlarda foydalaniladigan aviatsiya sohasi. Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (ICAO) ta’rifiga ko‘ra, fuqaro aviatsiyasi transport aviatsiyasi (yo‘lovchi va yuk tashish), umumiy aviatsiya (xususiy parvozlar) va havo ishi aviatsiyasini (maxsus maqsadlar) qamrab oladi. O‘zbekistonda fuqaro aviatsiyasini tartibga solish 2018 yil PF-5386-sonli Farmonga asoslanadi.
3	***Aeroport***	Havo kemalarining qo‘nishi, uchishi, texnik xizmat ko‘rsatishi va yo‘lovchilar hamda yuklarni qabul qilish-jo‘natish uchun mo‘ljallangan maxsus jihozlangan yer uchastkalari va inshootlar majmuasi. Aeroport bir vaqtda uchta rol bajaradi: transport tuguni, infratuzilma operatori va hududiy iqtisodiy markaz. Aeroportlar kengashi (ACI) ma’lumotiga ko‘ra, yirik aeroport 3 000–5 000 ta bilvosita ish o‘rnini yaratadi.

4	***Aviakompaniya***	Havo yo‘llari orqali tijorat asosida yo‘lovchi yoki yuk tashishni amalga oshiruvchi transport korxonasi. Aviakompaniyalar turi: to‘liq xizmatli (full service), arzon narxli (low cost), charter, yuk va maxsus aviakompaniyalar. «O‘zbekiston havo yo‘llari» — O‘zbekistonning milliy to‘liq xizmatli aviakompaniyasi bo‘lib, 2020 yilda aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi.
5	***Aeroport infratuzilmasi***	Aeroport faoliyatini ta’minlovchi barcha fizik tuzilmalar majmuasi: uchish-qo‘nish yo‘laklari (VPP); peronlar va parvoz texnik xizmat ko‘rsatish joylari; yo‘lovchi terminallari; yuk terminallari; havo harakatini boshqarish minorasi; yoqilg‘i va moylash materiallari omborlari; texnik binolar hamda aeroport ichidagi yo‘l va muhandislik tarmoqlari. Infratuzilma sifati aeroportning o‘tkazish quvvati va xizmat darajasini belgilaydi.
6	***Aeroport xizmatlari***	Aeroportda yo‘lovchilar, yuklar va havo kemalari uchun ko‘rsatiladigan xizmatlar yig‘indisi. Asosiy guruhlari: yer osti xizmatlari (handling — havo kemalarini qabul qilish, bagaj va yuk bilan ishlash); yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatish (registratsiya, nazorat, kutish); navigatsiya va aloqa xizmatlari; yoqilg‘i bilan ta’minlash; umumiy ovqatlanish (catering); savdo va ijara xizmatlari. Har bir guruh alohida tarif bilan haq to‘lanadi.
2-guruh — Xavfsizlik, operatsion boshqaruv va tashish turlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Parvoz xavfsizligi***	Havo kemasini boshqarish jarayonida xodimlar, yo‘lovchilar va uchuvchi bo‘lmagan shaxslarga zarar yetkazmaydigan darajada xavf-xatarni qabul qilingan chegaralar doirasida ushlab turishni ta’minlovchi tizim. ICAO annekslariga (Annex 1-19) muvofiq barcha davlatlar parvoz

		xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha majburiy standartlarni joriy etishi shart. Parvoz xavfsizligi aviatsiya sohasining eng ustuvor talabi hisoblanadi.
8	***Avia xavfsizlik***	Aeroport va havo kemalarini noqonuniy aralashuv (terroristik hujumlar, qurol olib kirish, sabot)dan himoya qilish tizimi va chora-tadbirlari majmuasi. Parvoz xavfsizligidan (flight safety) farqi: avia xavfsizlik (aviation security) ataylab sodir etilgan tahdidlarga qarshi kurashadi, parvoz xavfsizligi esa tasodifiy hodisalarni oldini olishga qaratilgan. Aeroport va samolyotdagi tekshiruvlar, maxfiy xodimlar, kuzatuv tizimlari avia xavfsizlik tizimining tarkibiy qismlariga kiradi.
9	***Havo harakatini boshqarish***	Havo kemasinig havoda va aerodromda xavfsiz, tartibli va samarali harakatlanishini ta’minlash maqsadida dispetcherlar tomonidan amalga oshiriladigan xizmat. Tarkibiga kiradi: aerodrom dispetcherlik xizmati (uchish-qo‘nishni nazorat qilish); yondashuv nazorati (aerodrom atrofidagi havo fazosini boshqarish); yo‘nalish nazorati (marshrutdagi havo kemasini kuzatish). O‘zbekistonda «O‘zaeronavigatsiya» DK ushbu xizmatni ko‘rsatadi.
10	***ICAO standartlari***	Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (International Civil Aviation Organization — ICAO) tomonidan ishlab chiqilgan, barcha member-davlatlar uchun majburiy bo‘lgan texnik me’yorlar va tavsiyalar majmuasi. ICAO 19 ta Anneks (ilova)dan iborat: ekipaj malakasi (Ann.1), uchish qoidalari (Ann.2), xaritalar (Ann.4), meteorologiya (Ann.3), havo kemalari ro‘yxatga olish (Ann.7), texnik ekspluatatsiya (Ann.8), qidirish-qutqarish (Ann.12) va boshqalar. O‘zbekiston ICAO a’zosi bo‘lib, barcha standartlarni joriy etish majburiyatini olgan.

11	***Yo‘lovchi tashish***	Havo yo‘llari orqali odamlarni belgilangan marshrut bo‘yicha pullik xizmat asosida tashish faoliyati. Yo‘nalish turlari: ichki (domestic) — bir mamlakat doirasida; xalqaro — davlatlararo; charter — maxsus buyurtma asosida. O‘zbekiston kichik tadbirkorlik sub’ektlari 2025 yilda avtomobil transportida yo‘lovchi tashishning 90,6 foizini ta’minlagan; havo yo‘llarida esa xalqaro yo‘nalishlar ustuvor. Yo‘lovchi tashishning o‘sishi turizm va iqtisodiy aloqalar rivojlanishining muhim ko‘rsatkichi hisoblanadi.
12	***Yuk tashish***	Havo yo‘llari orqali tovar, sanoat mahsulotlari, pochta va boshqa yuklarni tashish xizmati. Afzalliklari: tezlik (dengiz transportiga nisbatan 10-15 barobar); ishonchlilik; geografik qamrov. Kamchiligi: nisbatan yuqori narx. Havoda yuk tashish jahon savdosida hajm jihatdan 1 foizni, lekin qiymat jihatdan 35 foizni tashkil etadi (IATA, 2024) — bu yuqori qiymatli mahsulotlar (elektronika, farmatsevtika, toza mahsulotlar) uchun havo yo‘lining ustuvorligini ko‘rsatadi.
3-guruh — Bozor tuzilmasi: monopollashuv, raqobat va strategik mavqe		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Monopollashuv***	Muayyan tovar yoki xizmat bozorida bitta sub’ektning hukmronlik o‘rnatishi. Aviatsiya sohasida monopollashuv aeroportlar, yo‘nalishlar yoki yer osti xizmatlarida namoyon bo‘ladi. O‘zbekistonda fuqaro aviatsiyasining haddan tashqari monopollashtirilishi — yer osti infratuzilmasi faoliyati ham aviakompaniya tasarrufida bo‘lishi — xizmatlar sifatining jahon darajasidan orqada qolishiga va ba’zi aeroportlarning norentabelligiga olib keldi.
14	***Raqobat muhiti***	Bozorda bir nechta mustaqil operatorlarning teng shartlarda faoliyat ko‘rsatishiga imkon

		beruvchi institutsional, huquqiy va iqtisodiy shart-sharoitlar majmuasi. Fuqaro aviatsiyasida raqobat muhiti: bir nechta aviakompaniyalarning bir yo‘nalishda parvoz qilishiga ruxsat berish; aeroport to‘lovlarini adolatli belgilash; yangi kirishchilar uchun slot (uchish vaqti) allokatsiyasida shaffoflik. Raqobat muhiti narxlarni arzonlashtiradi va xizmat sifatini oshiradi.
15	***Tranzit hub***	Yo‘lovchilar va yuklarning boshqa aeroportlarga bog‘lovchi parvozlar uchun vaqtincha to‘xtab o‘tadigan markaziy aeroport. Hub-and-spoke tizimida bir yirik markaz (hub) ko‘plab kichik aeroportlar (spoke)ni birlashtiradi. O‘zbekiston Markaziy Osiyo mintaqasining geografik markazida joylashuvi unga tranzit hub bo‘lish imkoniyatini beradi: Yevropa va Osiyoni bog‘lovchi yo‘nalishlarda Toshkent aeroportini strategik nuqtaga aylantirish — fuqaro aviatsiyasining ustuvor maqsadlaridan biri.
16	***Aksiyadorlik jamiyati***	Ustav kapitali aksiyalarga bo‘lingan, aksiyadorlari o‘z ulushi doirasida javob beradigan tijorat tashkiloti shakli. Aviatsiya sohasida AJ shakli: korporativ boshqaruvni kuchaytiradi; xorijiy investorlar uchun qulayroq; xalqaro kapital bozorlariga kirish imkonini beradi; auditorlik nazoratini ta’minlaydi. «O‘zbekiston havo yo‘llari» (2020) va «O‘zbekiston aeroportlari» — ushbu shaklda tashkil etilgan strategik aviatsiya korxonalari.
17	***Davlat unitar korxonasi***	Davlat mulkiga asoslangan, mustaqil balansga va huquqiy shaxsga ega bo‘lgan, lekin ustav kapitaliga aksiyadorlik yo‘li bilan ishtirok etib bo‘lmaydigan korxona shakli. Aviatsiya sohasida DUKlar odatda strategik muhim, lekin tijorat jihatdan jozibador bo‘lmagan funksiyalarni bajaradi: navigatsiya xizmatlari,

		moddiy-texnik ta’minot, harbiy-fuqaro infratuzilmasi. 2020 yil islohotida MAK tarkibidagi DUKlar MChJga aylantirilib, tijorat mustaqilligi berildi.
4-guruh — Rivojlantirish mexanizmlari va ustuvor yo‘nalishlar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
18	***Konsessiya***	Davlatning xususiy korxonaga ma’lum muddatga (5-49 yil) infratuzilma ob’ektini — aeroport, yo‘l, port — boshqarish yoki undan foydalanish huquqini berishi. Konsessiya DXShning eng keng tarqalgan shakli. Aeroport konsessiyalarida xususiy konsessioner aeroportni boshqaradi, davlatga belgilangan to‘lov yoki daromad ulushini to‘laydi. Jahon amaliyotida Parij, Frankfurt, Singapur aeroportlari xususiy yoki aralash konsessiya asosida boshqariladi.
19	***Lizing***	Mol-mulkni (samolyot, jihozlar, uskunalar) muayyan muddatga ijara asosida foydalanishga berish bilan bog‘liq moliyaviy munosabat. Aviatsiyada lizing ikki turda: operatsion lizing (samolyot lizing beruvchida qoladi; arzon, moslashuvchan; dunyodagi samolyotlarning 40-45 foizi ushbu shaklda ekspluatatsiya qilinadi) va moliyaviy lizing (samolyot oxirida aviakompaniya mulkiga o‘tadi). «O‘zbekiston havo yo‘llari» ham parkinig bir qismini lizing orqali ta’minlaydi.
20	***Investitsiya jalb qilish***	Mahalliy va xorijiy kapitalning aviatsiya infratuzilmasi va aviakompaniyalar rivojlanishiga yo‘naltirilishini ta’minlovchi chora-tadbirlar tizimi. Asosiy mexanizmlar: DXSh loyihalari va konsessiyalar; aviakompaniya aksiyalarini birjada joylashtirish (IPO); xalqaro moliya institutlari (Jahon banki, EBRD) kreditlari; strategik investorlar bilan hamkorlik; davlat kafolatlari tizimi. Investitsiya

		jalb qilish aviatsiya sohasini jadal modernizatsiya qilishning moliyaviy asosi.
21	***Kadrlar tayyorlash***	Fuqaro aviatsiyasi uchun zarur mutaxassislarni (uchuvchilar, aviatsiya texnikalari, dispetcherlar, aeroport menejerlari) tayyorlash, qayta tayyorlash va malakasini oshirish tizimi. Aviatsiyada kadrlar tayyorlash o‘ta talabchan: uchuvchi sertifikatiga ega bo‘lish uchun 200 soatdan ortiq uchish, texnik mutaxassislik uchun 3-4 yil amaliy ta’lim talab etiladi. ICAO Annex 1 kadrlar malakasiga qo‘yiladigan xalqaro minimal talablarni belgilaydi. O‘zbekistonda Toshkent davlat texnika universiteti aviatsiya mutaxassislari tayyorlaydi.
22	***Ekologik monitoring***	Aeroport va havo kemalari faoliyatining atrof-muhitga ta’sirini kuzatib borish, o‘lchash va nazorat qilish tizimi. Asosiy yo‘nalishlar: shovqin darajasini nazorat qilish (ICAO Annex 16 — aerodrom atrofidagi aholiga ta’sir); havo ifloslanishini kuzatish (CO_2 va boshqa chiqindilar); suv va tuproqning yoqilg‘i va defreezant bilan ifloslanishi; chiqindilar yig‘ish va qayta ishlash. ICAO ning CORSIA dasturi aviakompaniyalarni 2027 yildan boshlab CO_2 chiqindilarni kamaytirish bo‘yicha majburiy hisobot berishga majbur qiladi.
23	***ICAO standartlari***	Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti — 193 member-davlatni birlashtiruvchi BMT ixtisoslashgan agentligi — ishlab chiqqan aviatsiya sohasidagi global me’yorlar va amaliyotlar (SARPs — Standards and Recommended Practices). Har bir standart majburiy tatbiq etiladi; tavsiyalar esa ixtiyoriy, lekin xalqaro hamjamiyat tomonidan kuchli qo‘llab-quvvatlanadi. O‘zbekiston ICAO Universal Xavfsizlik Nazorati Dasturi

(USOAP) bo‘yicha tekshiruvlarga jalb etiladi va natijalar xalqaro reyting sifatida e’lon qilinadi.

Nazorat savollari

1. Aeroport faoliyati qanday uch toifadagi ehtiyojni qondirishga qaratilgan va ular o‘rtasidagi o‘zaro bog‘liqlikni ta’riflab bering.
2. Aeroport vazifalari beshta asosiy toifaga bo‘linadi. Ularni sanab o‘ting va har biriga transport sohasiga oid misol keltiring.
3. «Parvoz xavfsizligi» (flight safety) va «Avia xavfsizlik» (aviation security) tushunchalari o‘rtasidagi farqni izohlang. Nima sababdan ular alohida tizimlarga ega?
4. O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasida mavjud bo‘lgan to‘rtta tizimli muammoni sanang va ularning o‘zaro bog‘liqligini «sabab–oqibat» zanjiri ko‘rinishida tushuntirib bering.
5. «O‘zbekiston havo yo‘llari» MAK ning aksiyadorlik jamiyatiga aylantirilishining iqtisodiy asoslarini tushuntirib bering. Davlat unitar korxonasi shaklidan qanday farqi bor?
6. Havo transportida yuk tashish jahon savdosida hajm jihatdan 1 foiz, ammo qiymat jihatdan 35 foiz ulushni tashkil etadi. Bu nisbat nima sababdan shunday va qanday xususiyatga ega yuklarning havo yo‘li bilan tashilishi iqtisodiy jihatdan maqbul?
7. Tranzit hub kontseptsiyasini ta’riflab, O‘zbekistonning Markaziy Osiyo mintaqasida tranzit hub bo‘lishining strategik afzalliklarini va buning uchun zarur bo‘lgan shartlarni asoslang.
8. ICAO standartlari (SARPs) nima va ular aviakompaniya hamda aeroportlar faoliyatini qanday tartibga soladi? O‘zbekiston ICAO a’zoligidan qanday majburiyatlar kelib chiqadi?
9. Konsessiya va lizing mexanizmlari aviatsiya sohasida qanday qo‘llaniladi? Bu ikki mexanizmning farqini va ularni qo‘llashning maqsadga muvofiqligi shartlarini tahlil qiling.
10. O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining ettita asosiy vazifasini sanang va ularning bajarilishini baholash uchun qanday miqdoriy ko‘rsatkichlar (KPI)dan foydalanish maqsadga muvofiq deb hisoblaysiz? Asoslab bering.

XIV BOB QUVUR ORQALI YUBORGICH TRANSPORTI TAVSIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANTIRISH MUAMMOLARI

14.1. Quvur orqali yuborg'ich transporti tavsifi va asosiy jihozlari.

14.2. O‘zbekiston Respublikasidagi quvur transporti yutuqlari.

14.3. Quvur yuborg'ich transportini rivojlantirish muammolari.

14.1. Quvur orqali yuborgich transporti tavsifi va asosiy jihozlari

Neft va gaz sanoati zamonaviy iqtisodiyotning strategik tarmoqlaridan biri hisoblanadi. Ushbu tarmoqning uzluksiz faoliyat yuritishi esa energiya resurslarini qazib olish bilangina emas, balki ularni iste'molchilarga xavfsiz, barqaror va iqtisodiy jihatdan samarali yetkazib berish tizimi bilan ham chambarchas bog‘liqdir. Shu nuqtai nazardan quvur orqali yuborgich transporti neft-gaz majmuasining asosiy infratuzilmaviy tayanchi sifatida shakllangan.

Quvur transporti neft, gaz va boshqa mahsulotlarni qazib olish hududidan qayta ishlash korxonalari, sanoat markazlari hamda iste'molchilarga uzluksiz yetkazib berishga mo‘ljallangan maxsus transport tizimidir. Uning asosiy afzalligi mahsulotlarni katta hajmda, uzoq masofalarga va sutka davomida to‘xtovsiz tashish imkoniyatiga egaligidadir. Shu sababli quvur transporti ko‘pincha "uzluksiz ishlovchi transport konveyeri" sifatida ham tavsiflanadi.

Dastlab quvur transporti asosan suyuq va gazsimon mahsulotlarni tashishga ixtisoslashgan bo‘lsa, texnologik taraqqiyot natijasida uning imkoniyatlari kengaydi. Hozirgi davrda ayrim qattiq mahsulotlarni ham gidrotransport usuli orqali quvurlar yordamida tashish amaliyoti qo‘llanilmoqda. Masalan, qum yoki maydalangan rudalarni suv bilan aralashtirib quvurlar orqali uzatish texnologiyasi ayrim sanoat hududlarida muvaffaqiyatli joriy etilgan. Bu esa quvur transportining texnologik moslashuvchanligi tobora ortib borayotganini ko‘rsatadi.

Quvur transportining samarali faoliyat yuritishi avvalo uning tarkibiy tuzilmasi va texnik elementlarining o‘zaro uyg‘un ishlashiga bog‘liqdir. Shu sababli quvurlar bajaradigan vazifasi va foydalanish sharoitiga qarab bir necha guruhlarga ajratiladi. Odatda neft, gaz va boshqa mahsulotlarni tashuvchi quvurlar:

- magistral quvurlar;
- korxonalarga keltiriluvchi quvurlar;
- neft bazalari va zavod ichki quvurlari;

- konlar ichi quvurlari

kabi asosiy turlarga bo‘linadi.

Mazkur tasnif quvurlar o‘rtasidagi texnik va funksional farqlarni aniqlash imkonini beradi. Magistral quvurlar eng yirik va strategik ahamiyatga ega bo‘lgan tizim hisoblanadi. Ular energiya resurslarini ming kilometrlab masofalarga tashishga mo‘ljallangan bo‘lib, mamlakat energetika xavfsizligining asosiy elementlaridan biri hisoblanadi.

Magistral tizimdan farqli ravishda korxonalarga keltiriluvchi quvurlar qayta ishlash zavodlari, issiqlik elektr stansiyalari yoki sanoat obyektlariga mahsulot yetkazib berish vazifasini bajaradi. Zavod ichki quvurlari esa texnologik jarayonlarni yagona tizimga bog‘lab turuvchi ichki kommunikatsiya vositasi hisoblanadi. Konlar ichi quvurlari esa qazib olish jarayonining dastlabki bosqichida xom mahsulotni yig‘ish va tashish funksiyasini bajaradi. Shunday qilib, quvur transportining barcha elementlari yagona energetik-logistika tizimining o‘zaro bog‘langan bo‘g‘inlari sifatida faoliyat yuritadi.

Quvur transportining murakkab va uzluksiz ishlovchi tizim sifatida samarali faoliyat yuritishi uning texnik bazasi bilan bevosita bog‘liqdir. Zamonaviy quvur transporti tarkibiga:

- magistral quvurlar;
- nasos va kompressor bekatlari;
- liniya bog‘lamlari;
- nazorat va avtomatika tizimlari

kiradi.

Mazkur elementlarning har biri transport jarayonida muhim vazifani bajaradi va ulardan biridagi nosozlik butun tizim faoliyatiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu sababli quvur transportida texnik ishonchlilik va xavfsizlik masalalariga alohida e’tibor qaratiladi.

Magistral quvurlar asosan yuqori mustahkamlikka ega po‘lat materiallardan tayyorlanadi. Ular maxsus payvandlash texnologiyasi yordamida bir-biriga ulanib, tashqi muhit ta’siridan himoyalash maqsadida korroziyaga qarshi qoplamalar bilan qoplanadi. Bundan tashqari quvurlar elektr himoya tizimlari va aloqa vositalari bilan ham jihozlanadi.

Quvur trassalarini qurish murakkab muhandislik yechimlarini talab qiladi. Ayniqsa daryolar, botqoqlar, avtomobil va temir yo‘llar orqali o‘tish joylarida maxsus texnik inshootlar barpo etiladi. Bunday hollarda quvurlar:

- yer ostidan;

- suv ostidan;
- yoki estakada ko‘rinishidagi yer usti konstruktsiyalari orqali o‘tkaziladi.

Mazkur texnik yechimlar quvur transportining xavfsizligini ta’minlash bilan birga tabiiy va texnogen xavflarning oldini olishga ham xizmat qiladi.

Quvur transportida mahsulotning uzluksiz harakatini ta’minlashda nasos va kompressor bekatlari alohida ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa uzoq masofalarga tashishda bosimni barqaror ushlab turish transport tizimining samaradorligini belgilovchi asosiy omillardan biri hisoblanadi.

Nasos va kompressor bekatlari odatda ikki turga bo‘linadi:

- boshlang‘ich bekatlar;
- oraliq bekatlar.

Boshlang‘ich bekatlar mahsulotni quvur tizimiga uzatuvchi asosiy punkt sifatida faoliyat yuritadi. Oraliq bekatlar esa mahsulot oqimini kerakli bosimda ushlab turish uchun magistral trassa bo‘ylab ma’lum masofalarda joylashtiriladi. Amaliyotda bunday bekatlar odatda har 100–150 kilometr oralig‘ida quriladi.

Bosimning barqaror saqlanishi mahsulot harakatining uzluksizligini ta’minlash bilan birga energiya xarajatlarini optimallashtirish imkonini ham beradi. Shu sababli zamonaviy quvur transportida avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari va energiya tejamkor texnologiyalar keng joriy etilmoqda.

Quvur transportining xavfsiz va ishonchli ishlashida liniya bog‘lamlari ham muhim rol o‘ynaydi. Ushbu qurilmalar parallel yoki qo‘shiluvchi magistrallarni tutashtirish, zarurat tug‘ilganda esa mahsulot oqimini boshqa yo‘nalishga o‘tkazish imkonini beradi. Ayniqsa avariya yoki ta’mirlash vaqtida liniya bog‘lamlari butun tizimni to‘liq to‘xtatmasdan ishni davom ettirishga xizmat qiladi.

Shu bilan birga zamonaviy quvur transporti faqat magistral quvurlar va nasos bekatlaridan iborat emas. Uning tarkibiga mahsulotni tayyorlash, saqlash va taqsimlash bilan bog‘liq qo‘shimcha texnologik inshootlar ham kiradi.

Neftni gazlardan ajratish qurilmalari, quyuq neft mahsulotlarini qizdirish tizimlari, gazlarni quritish va tozalash inshootlari yagona texnologik zanjirning tarkibiy qismi hisoblanadi. Gaz taqsimlash bekatlari esa magistral gaz quvurlaridan iste’molchilarga gaz uzatishda bosimni me’yorlashtirish vazifasini bajaradi.

Mazkur texnologik tizimning muhim elementlaridan biri — neft va gaz saqlash rezervuarlaridir. Bunday rezervuarlar po‘lat yoki temir-beton materiallardan tayyorlanib, ularning sig‘imi yuz minglab kubometrgacha yetishi mumkin. Yer osti gaz saqlash inshootlari esa energetika xavfsizligini ta’minlashda strategik ahamiyatga ega bo‘lib, mavsumiy gaz iste’moli o‘zgarishlarini muvozanatlashtirish imkonini beradi.

O‘zbekistonda ham bir nechta yirik yer osti gaz saqlash obyektlari mavjud bo‘lib, ular milliy energetika tizimining barqaror ishlashida muhim rol o‘ynaydi. Ayrim hollarda vaqtincha foydalanilmayotgan konlardan ham gaz saqlash ombori sifatida foydalanish amaliyoti qo‘llaniladi.

Quvur transportining texnik va iqtisodiy samaradorligi ko‘p jihatdan quvur diametri hamda tizimdagi bosim parametrlariga bog‘liqdir. Zamonaviy magistral gaz va neft quvurlarida diametri 520 mm dan 1420 mm gacha bo‘lgan po‘lat quvurlar keng qo‘llaniladi. Ular maxsus korroziyaga qarshi qoplamalar bilan himoyalanib, odatda kamida bir metr chuqurlikdagi zovurlarga yotqiziladi.[425]

Texnologik taraqqiyot natijasida magistral quvurlardagi bosim parametrlari ham sezilarli darajada oshdi. Dastlabki gaz quvurlarida bosim 12–15 atmosfera atrofida bo‘lgan bo‘lsa, hozirgi zamon magistral tizimlarida ushbu ko‘rsatkich bir necha barobar yuqori darajaga yetkazilgan. Yuqori bosim katta hajmdagi mahsulotlarni uzoq masofalarga tezkor uzatish imkonini beradi.

Biroq bosim va quvur diametrining oshishi bilan investitsiya xarajatlari ham ortadi. Shu sababli quvur transportini loyihalashda texnik parametrlar va iqtisodiy samaradorlik o‘rtasidagi optimal nisbatni aniqlash muhim ahamiyatga ega.

14.1-jadval ma’lumotlari tahlili shuni ko‘rsatadiki, quvur diametrining ortishi transport tizimining iqtisodiy samaradorligiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Diametr kattalashgan sari investitsiya va ekspluatatsiya xarajatlarining mahsulot birligiga nisbatan ulushi kamayib boradi. Bu holat iqtisodiyot nazariyasidagi “masshtab iqtisodiyoti” tamoyilining quvur transportidagi amaliy ifodasi hisoblanadi.

[425] [3] Lazarev V.V. Truboprovodny transport nefti i gaza. Moskva: Nedra, 2016. 124-bet.

14.1-jadval.

Quvur diametrining investitsiya va ekspluatatsiya xarajatlariga ta’siri[426]

Quvur diametri	Yillik o‘tkazish quvvati	Investitsiya xarajatlar kamayishi (520mm ga nisbatan)	Ekspluatatsiya xarajatlar kamayishi	Izoh
520 mm (asos)	Nisbiy asos	— (asos)	— (asos)	1 km uchun ~170 tonna metall talab etiladi
1020 mm	Ancha yuqori	*64,1 % ga kam*	Sezilarli kamayish	Birinchi katta diametrli quvurlar
1420 mm	28–33 mlrd m³/yil	*72,2 % ga kam*	*30 % gacha*	1980-yillar oxiridan O‘zbekistonda joriy etilgan; 1020mm ga nisbatan investitsiya 20%, ekspluatatsiya 30% arzon
1620 mm	50 mlrd m³/yil	Yanada yuqori	Yanada yuqori	Rivojlangan mamlakatlarda sinov ishlari amalga oshirilgan
2000 mm	100 mlrd m³/yil	Maksimal	Maksimal	Ilmiy-tadqiqot bosqichida; 2500mm istiqbollari ham muhokama qilinmoqda

Masalan, diametri 520 mm bo‘lgan quvurni 1020 mm diametrli quvur bilan almashtirish natijasida investitsiya xarajatlarining nisbiy darajasi qariyb 64,1 foizga kamayadi. Diametri 1420 mm bo‘lgan magistral quvurlar qo‘llanilganda esa ushbu ko‘rsatkich 72,2 foizgacha pasayadi. Shu bilan birga quvurning mahsulot o‘tkazish quvvati bir necha barobar ortadi. Demak, quvur diametrining kattalashuvi dastlabki qurilish xarajatlarini oshirgan bo‘lsa-da, uzoq muddatli ekspluatatsiyada iqtisodiy samaradorlikni sezilarli ravishda yaxshilaydi.

[426] *Manba: tarmoq ma'lumotlari va iqtisodiy hisob-kitoblar asosida muallif tuzildi*

Ayniqsa yirik magistral gaz va neft quvurlarida ushbu tamoyil yaqqol namoyon bo‘ladi. Chunki katta diametrli quvurlar orqali bir vaqtning o‘zida katta hajmdagi mahsulotlarni uzatish imkoniyati yaratiladi. Natijada bir birlik mahsulotni tashish tannarxi pasayadi va energiya sarfi nisbatan tejamkorlashadi. Shu sababli zamonaviy magistral quvurlarni loyihalashda iqtisodiy samaradorlik va texnik imkoniyatlar o‘rtasidagi optimal nisbatni aniqlash muhim muhandislik vazifalaridan biri hisoblanadi.

Biroq quvur transportining iqtisodiy samaradorligi bilan bir qatorda, uning ayrim texnik va iqtisodiy cheklovlari ham mavjud. Shu sababli mazkur transport turini ob’ektiv baholash uchun uning kamchiliklarini ham tahlil qilish zarur bo‘ladi.

Quvur transporti yuqori samaradorlikka ega bo‘lishiga qaramasdan, uni qurish va ekspluatatsiya qilish katta hajmdagi kapital mablag‘larni talab qiladi. Eng asosiy kamchiliklardan biri — boshlang‘ich investitsiya xarajatlarining juda yuqori ekanligidir. Magistral quvurlarni qurishda katta hajmdagi metall, maxsus texnika va murakkab muhandislik inshootlari talab qilinadi.

Masalan, diametri 520 mm bo‘lgan quvurning atigi bir kilometr qismini qurish uchun o‘rtacha 170 tonnagacha metall sarflanishi mumkin. Bu esa metallurgiya resurslari, energetika xarajatlari va transport-logistika xarajatlarining sezilarli darajada ortishiga olib keladi. Ayniqsa ming kilometrlab masofaga cho‘zilgan magistral gaz quvurlarida ushbu xarajatlar juda katta miqdorni tashkil etadi.

Shu sababli hozirgi vaqtda metall sarfini kamaytirish va quvur tizimlarining ekspluatatsion samaradorligini oshirish maqsadida yangi texnologiyalarni joriy etish bo‘yicha ilmiy tadqiqotlar keng olib borilmoqda. Xususan, polietilen, kompozit materiallar va korroziyaga chidamli yangi avlod quvurlarini ishlab chiqish ustida izlanishlar davom etmoqda. Bunday materiallar metall quvurlarga nisbatan yengilroq, korroziyaga chidamli va ayrim hollarda iqtisodiy jihatdan samaraliroq hisoblanadi.

Quvur transportining yana bir muhim kamchiligi — mahsulot uzatish tezligining nisbatan pastligidir. Odatda quvur orqali mahsulot harakati tezligi soatiga 4–7 kilometr atrofida bo‘lib, sutkalik uzatish masofasi 70–140 kilometrdan oshmaydi. Albatta, ushbu ko‘rsatkichlar havo yoki temir yo‘l transporti bilan taqqoslanganda ancha past ko‘rinadi.

Biroq quvur transportining mohiyatini to‘g‘ri tushunish uchun uni boshqa transport vositalari bilan emas, balki uzluksiz ishlovchi texnologik

tizim bilan qiyoslash maqsadga muvofiqdir. Quvur transporti aslida konveyer lentasiga o‘xshash tarzda faoliyat yuritadi: u sutka davomida to‘xtovsiz ishlaydi, katta hajmdagi mahsulotlarni uzluksiz uzatadi va yuqori darajadagi barqarorlikni ta’minlaydi.

Aynan mana shu uzluksizlik quvur transportining asosiy strategik ustunligi hisoblanadi. Chunki neft va gaz kabi mahsulotlarni katta hajmda, muntazam va xavfsiz yetkazib berishda boshqa transport turlari ko‘pincha bunday samaradorlikni ta’minlay olmaydi. Shu sababli transportirovka tezligining nisbatan pastligi quvur transportining umumiy strategik va iqtisodiy ustunliklari fonida ikkinchi darajali omil sifatida baholanadi.

Bundan tashqari quvur transportida avariya xavfi va ekologik xavfsizlik masalalari ham muhim o‘rin tutadi. Magistral quvurlarda yuzaga keladigan texnik nosozliklar katta iqtisodiy zarar bilan birga ekologik muammolarni ham keltirib chiqarishi mumkin. Shu sababli zamonaviy quvur tizimlarida avtomatik monitoring, masofadan nazorat qilish, bosimni avtomatik boshqarish va avariyani erta aniqlash texnologiyalarini joriy etish muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Umuman olganda, quvur transporti yuqori boshlang‘ich xarajatlar va nisbatan past uzatish tezligiga ega bo‘lsa-da, katta hajmdagi mahsulotlarni uzoq muddat davomida uzluksiz, xavfsiz va iqtisodiy jihatdan samarali tashish imkoniyati sababli zamonaviy energetika tizimining ajralmas qismi sifatida o‘z ahamiyatini saqlab qolmoqda.

14.2. O‘zbekiston Respublikasidagi quvur transporti yutuqlari

O‘zbekiston Respublikasi transport tizimi milliy iqtisodiyotning strategik tayanchlaridan biri hisoblanadi. Mamlakat hududlari o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlash, sanoat korxonalarining uzluksiz faoliyatini ta’minlash, eksport-import jarayonlarini rivojlantirish hamda xalqaro tranzit salohiyatini oshirishda transport tizimining o‘rni beqiyosdir. Shu sababli transport tarmoqlarining samarali ishlashi nafaqat iqtisodiy o‘sish, balki davlatning umumiy iqtisodiy xavfsizligi bilan ham bevosita bog‘liqdir.

O‘zbekiston transport tizimi tarkibiga quvur, temir yo‘l, avtomobil va havo transporti kiradi. Mazkur transport turlari bir-biridan funksional vazifalari, texnologik imkoniyatlari va iqtisodiy samaradorligi bilan farqlansa-da, ular o‘zaro integratsiyalashgan holda yagona logistika tizimini shakllantiradi. Ayniqsa zamonaviy iqtisodiyotda multimodal logistika tizimlarining rivojlanishi transport tarmoqlari o‘rtasidagi uzviy bog‘liqlikni yanada kuchaytirmoqda.

Transport tarmoqlari ichida quvur transporti alohida strategik ahamiyatga ega. Avvalgi statistik ma’lumotlar ham, zamonaviy tahlillar ham quvur transportining energiya resurslarini tashishda yetakchi mavqega egaligini ko‘rsatadi. Ushbu tendensiya 2024–2025-yillarda ham saqlanib qolmoqda. Biroq zamonaviy iqtisodiy sharoitlarda transport tizimida funksional qayta taqsimlanish va texnologik transformatsiya jarayonlari ham kuzatilmoqda. Shu sababli har bir transport turi ma’lum iqtisodiy vazifalarga ixtisoslashgan holda rivojlanmoqda.

Quvur transportining ustunligi, avvalo, neft va gaz mahsulotlarini katta hajmda, uzoq masofalarga, uzluksiz va iqtisodiy jihatdan tejamkor tashish imkoniyatiga egaligi bilan izohlanadi. O‘zbekiston yoqilg‘i-energetika balansida tabiiy gaz va neft resurslarining ulushi yuqori bo‘lgani sababli quvur transporti mamlakat energetika tizimining asosiy infratuzilmaviy tayanchi sifatida shakllangan.

Shu nuqtai nazardan quvur transporti nafaqat sanoat korxonalarini energiya resurslari bilan uzluksiz ta’minlash, balki davlatning energetika xavfsizligini kafolatlashda ham muhim rol o‘ynaydi. Xalqaro energetika agentligi (IEA) ma’lumotlariga ko‘ra, O‘zbekiston tabiiy gaz resurslarini tashishda asosan magistral quvur tizimlariga tayanadi va ushbu tizimning barqaror ishlashi mamlakat energiya xavfsizligining asosiy ko‘rsatkichlaridan biri hisoblanadi.

Quvur transportining iqtisodiy va texnologik ustunliklarini boshqa transport turlari bilan qiyoslash orqali yanada aniqroq ko‘rish mumkin.

14.2-jadval.

Quvur transportining boshqa transport turlari bilan qiyosiy tahlili[427]

Taqqoslash mezoni	Quvur transporti	Temir yo‘l transporti	Avtomobil transporti	Izoh
Tashish narxi	*Eng arzon*	O‘rtacha	Qimmatroq	Neft/gaz uchun quvur bir necha barobar arzon
Uzluksizlik	*To‘xtovsiz, 24/7*	Jadval asosida	Jadval asosida	Quvur transportida

[427] *Manba: transport iqtisodiyoti bo'yicha adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

				to‘xtash yo‘q
Yo‘qotishlar darajasi	*Minimal*	O‘rtacha	Nisbatan yuqori	Suv va atmosferaga yo‘qotishlar kam
Tashish tezligi	Past (4-7 km/soat)	O‘rtacha	Moslashuvchan	Tezlik kamchiligi hajm bilan qoplanadi
Boshlang‘ich investitsiya	Juda yuqori	Yuqori	Past	Lekin uzoq muddatda eng tejamkor
Moslashuvchanlik	Past (yo‘nalish o‘zgartirib bo‘lmaydi)	O‘rtacha	Yuqori	Quvur faqat belgilangan yo‘nalishda ishlaydi
Ekologik ta’sir	*Kam (chiqindi yo‘q)*	O‘rtacha	Yuqori	Agar sızıntı bo‘lmasa, ekologik jihatdan eng xavfsiz

Jadval ma’lumotlari tahlili shuni ko‘rsatadiki, quvur transporti tashish tannarxi, uzluksiz ishlash imkoniyati hamda katta hajmdagi mahsulotlarni uzoq masofalarga yetkazib berish samaradorligi jihatidan boshqa transport turlariga nisbatan sezilarli ustunlikka ega. Ayniqsa neft va gaz mahsulotlarini tashishda quvur transportining iqtisodiy samaradorligi nihoyatda yuqori hisoblanadi. Chunki mahsulotlar sutka davomida uzluksiz ravishda harakatlanadi va tashish jarayonida yo‘qotishlar minimal darajada bo‘ladi. Shu sababli quvur transporti energetika tizimining eng ishonchli infratuzilmaviy elementlaridan biri sifatida qaraladi.

Biroq quvur transportining yuqori samaradorligi uni barcha transport vazifalari uchun universal vosita sifatida qo‘llash mumkinligini anglatmaydi. Mazkur transport turining asosiy cheklovlaridan biri — moslashuvchanlik darajasining pastligidir. Quvur tizimi faqat oldindan belgilangan yo‘nalish bo‘yicha ishlaydi va uning marshrutini qisqa muddat ichida o‘zgartirish imkoniyati mavjud emas. Shu sababli quvur transporti asosan neft, gaz va boshqa energetik resurslarni tashishga ixtisoslashgan transport turi sifatida shakllangan.

Aynan mana shu jihat boshqa transport turlarining ham iqtisodiyotdagi o‘rnini saqlab qoladi. Masalan, temir yo‘l transporti xalqaro tranzit va yirik logistika zanjirlarida muhim rol o‘ynaydi. Avtomobil transporti esa ichki bozordagi “oxirgi mil” logistikasida yetakchi ahamiyat kasb etadi, chunki u yuqori darajadagi hududiy moslashuvchanlikka ega. Havo transporti esa yuqori qiymatli, tez buziladigan hamda tezkor yetkazib berishni talab qiladigan mahsulotlar tashishda strategik ustunlikni ta’minlaydi. Demak, zamonaviy logistika tizimida har bir transport turi o‘zining iqtisodiy va texnologik afzalliklari asosida faoliyat yuritadi va ular bir-birini to‘ldiruvchi yagona tizimni shakllantiradi.

Shu nuqtai nazardan qaraganda, 2024–2025-yillarda O‘zbekiston transport tizimida tarkibiy diversifikatsiya va funksional ixtisoslashuv jarayonlari yanada kuchayib borayotgani kuzatilmoqda. Bu esa barcha transport tarmoqlarini yagona integratsiyalashgan logistika tizimi sifatida rivojlantirish zaruratini yuzaga keltirmoqda. Natijada quvur transportini modernizatsiya qilish masalasi ham boshqa transport tarmoqlari bilan uzviy bog‘liq holda ko‘rib chiqilmoqda.

Quvur transporti rivojlanishidagi eng muhim texnologik yutuqlardan biri — yirik diametrli magistral quvurlarni joriy etish hisoblanadi. Amaliy tajribalar shuni ko‘rsatdiki, quvur diametrining kattalashuvi investitsiya va ekspluatatsiya xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirish imkonini beradi. Bu esa “masshtab iqtisodiyoti” tamoyilining quvur transportidagi eng yaqqol ko‘rinishlaridan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

Dastlab mamlakatimizda asosan diametri 520 mm bo‘lgan gaz quvurlaridan foydalanilgan. Biroq energiya resurslariga talabning ortib borishi va magistral tizimlarning yuklamasi oshishi natijasida yirik diametrli quvurlarni qo‘llash zarurati yuzaga keldi. Shu asosda diametri 1020 mm bo‘lgan quvurlarni joriy etish orqali bajariladigan ish birligiga to‘g‘ri keladigan investitsiya xarajatlari taxminan 64,1 foizga kamaytirildi. Bu esa magistral gaz quvurlarining iqtisodiy samaradorligini sezilarli ravishda oshirdi.

Texnologik rivojlanishning keyingi bosqichida diametri 1420 mm bo‘lgan magistral quvurlarni qo‘llash amaliyoti shakllandi. Mazkur texnologiya investitsiya xarajatlarini 72,2 foizgacha qisqartirish imkonini berdi. Ayniqsa 1980-yillarning oxirlariga kelib diametri 1420 mm bo‘lgan magistral gaz quvurlaridan foydalanish yo‘lga qo‘yilgani O‘zbekiston gaz transporti tizimining texnologik modernizatsiyasida muhim bosqich bo‘ldi.

Ushbu quvurlar yiliga 28–33 milliard kub metr gaz o‘tkazish imkoniyatiga ega bo‘lib, avvalgi avlod quvurlariga nisbatan sezilarli ustunliklarni ta’minladi. Xususan:

- investitsiya xarajatlari o‘rtacha 20 foizga kamaydi;
- ekspluatatsiya xarajatlari 30 foizgacha qisqardi;
- mahsulot o‘tkazish quvvati bir necha barobar oshdi.

Mazkur natijalar quvur diametrini kattalashtirish iqtisodiy samaradorlikni oshirishning eng muhim omillaridan biri ekanligini tasdiqlaydi. Chunki yirik diametrli magistral quvurlar bir vaqtning o‘zida katta hajmdagi mahsulotni uzatish imkonini yaratadi va shu orqali tashish tannarxini kamaytiradi.

Rivojlangan mamlakatlarda olib borilgan ilmiy tadqiqotlar esa yanada yirik diametrli magistral quvurlarni qo‘llash istiqbollarini o‘rganishga qaratilgan. Jumladan, diametri 1620 mm bo‘lgan quvurlar yiliga 50 milliard kub metr, 2000 mm diametrli quvurlar esa 100 milliard kub metrgacha gaz o‘tkazish imkoniyatiga ega ekanligi aniqlangan. Bu ko‘rsatkichlar magistral quvurlar texnologiyasi hali ham rivojlanish bosqichida ekanligini ko‘rsatadi.

Hozirgi davrda ilmiy doiralarda diametri 2500 mm bo‘lgan magistral quvurlarni qo‘llash istiqbollari ham faol muhokama qilinmoqda. Bunday texnologiyalar kelgusida energiya resurslarini tashish samaradorligini yanada oshirishi, transport xarajatlarini qisqartirishi va global energetika logistikasini yangi bosqichga olib chiqishi mumkin.

Quvur transportining rivojlanishi boshqa transport tarmoqlariga ham ijobiy ta’sir ko‘rsatadi. Chunki neft va gaz mahsulotlarini magistral quvurlar orqali tashish temir yo‘l va avtomobil transportining yuklamasini sezilarli darajada kamaytiradi. Natijada ushbu transport turlari boshqa iqtisodiy yuklar va logistika vazifalariga ko‘proq yo‘naltiriladi. Shu tariqa transport tarmoqlari o‘rtasida funksional muvozanat shakllanadi.

Demak, quvur transporti faqat energiya resurslarini tashuvchi texnologik tizim emas, balki butun milliy logistika tizimining samaradorligini oshiruvchi strategik infratuzilma elementi sifatida namoyon bo‘ladi. Ayniqsa O‘zbekiston kabi tabiiy gaz resurslariga boy davlat uchun quvur transportining modernizatsiyasi va texnologik rivojlanishi iqtisodiy barqarorlikni mustahkamlash, energetika xavfsizligini ta’minlash hamda xalqaro transport integratsiyasini kengaytirishning muhim omillaridan biri hisoblanadi.

14.3. Quvur yuborgich transportini rivojlantirish muammolari va zamonaviy yechimlar

Quvur yuborgich transporti zamonaviy iqtisodiyotda energiya resurslari, kimyoviy moddalar hamda boshqa suyuq va gazsimon mahsulotlarni tashishning eng samarali tizimlaridan biri sifatida shakllangan. Ayniqsa neft va gaz sanoatining jadal rivojlanishi quvur transportining strategik ahamiyatini yanada oshirdi. Chunki ushbu transport turi katta hajmdagi mahsulotlarni uzoq masofalarga uzluksiz, xavfsiz va iqtisodiy jihatdan tejamkor tarzda yetkazib berish imkonini beradi.

Shu bilan birga, quvur transportining yuqori samaradorligiga qaramasdan, uning rivojlanish jarayoni qator texnik, iqtisodiy, ekologik va institutsional muammolar bilan chambarchas bog‘liqdir. Zamonaviy sharoitda ushbu muammolarni hal etish davlat energetika xavfsizligini ta’minlash, logistika samaradorligini oshirish va transport infratuzilmasini modernizatsiya qilishning muhim omillaridan biri hisoblanadi. Shu sababli quvur transportini rivojlantirish masalalari ko‘plab mamlakatlarda iqtisodiy siyosatning ustuvor yo‘nalishlari qatoriga kiritilgan.

Quvur transporti tizimini rivojlantirishdagi eng dolzarb vazifalardan biri — mavjud infratuzilmani kengaytirish va uning texnik-iqtisodiy samaradorligini oshirishdir. Energiya resurslariga bo‘lgan talabning ortib borishi yangi magistral quvurlarni qurish, mavjud liniyalarni modernizatsiya qilish hamda ularning o‘tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish zaruratini yuzaga keltirmoqda. Shu sababli zamonaviy quvur transportida magistral quvurlar uzunligini ko‘paytirish, yirik diametrli quvurlarni qo‘llash va energiya tejamkor uskunalarni joriy etish ustuvor vazifalardan biri sifatida qaralmoqda.

Biroq infratuzilma kengayishi bilan bir qatorda quvur tizimlarining texnik ishonchliligini ta’minlash masalasi ham dolzarb bo‘lib qolmoqda. Ayniqsa korroziya muammosi quvur transportining eng xavfli texnik tahdidlaridan biri hisoblanadi. Korroziya natijasida quvur devorlari yemiriladi, mahsulot sizib chiqishi xavfi ortadi va avariya holatlari yuzaga kelishi mumkin. Natijada katta iqtisodiy zarar bilan birga ekologik muammolar ham paydo bo‘ladi.

Shu sababli zamonaviy quvur transportida korroziyaga qarshi himoya texnologiyalarini takomillashtirish alohida ahamiyat kasb etmoqda. Hozirgi vaqtda:

- polimer qoplamalar;
- elektrokimyoviy himoya tizimlari;
- korroziyaga chidamli kompozit materiallar;
- avtomatlashtirilgan diagnostika vositalari

keng qo‘llanilmoqda. Mazkur texnologiyalar quvurlar xizmat muddatini uzaytirish bilan birga ekspluatatsiya xarajatlarini ham kamaytiradi. Shu tariqa texnik xavfsizlik va iqtisodiy samaradorlik o‘rtasidagi uzviy bog‘liqlik shakllanadi.

Quvur transportini modernizatsiya qilish jarayonlari asta-sekin raqamli transformatsiya bosqichiga o‘tmoqda. 2024–2025 yillarda ushbu yo‘nalish ayniqsa jadal rivojlanmoqda. Endilikda quvur tizimlari oddiy mexanik infratuzilma emas, balki murakkab raqamli boshqaruv platformalariga aylanish jarayonini boshdan kechirmoqda.

Mazkur transformatsiya doirasida:

- SCADA boshqaruv tizimlari;
- telemexanika platformalari;
- IoT (Internet of Things) texnologiyalari;
- sun’iy intellekt asosidagi monitoring tizimlari

keng joriy etilmoqda.

SCADA tizimlari yordamida operatorlar yuzlab va minglab kilometr uzunlikdagi magistral quvurlarni markazlashtirilgan tarzda boshqarish imkoniyatiga ega bo‘lmoqda. Ushbu tizimlar orqali bosim, harorat, mahsulot oqimi va energiya sarfi real vaqt rejimida nazorat qilinadi. Natijada nosozliklarni erta aniqlash, avariya xavfini kamaytirish va mahsulot yo‘qotishlarining oldini olish imkoniyati yaratiladi.

IoT texnologiyalari esa quvur tarmoqlariga o‘rnatilgan sensorlar orqali katta hajmdagi ma’lumotlarni uzluksiz yig‘ib boradi. Ushbu ma’lumotlar sun’iy intellekt algoritmlari yordamida tahlil qilinib, ehtimoliy xavflar oldindan prognoz qilinadi. Shu tariqa “smart pipeline” — ya’ni “aqlli quvur” texnologiyasi shakllanmoqda.

McKinsey tadqiqotlariga ko‘ra, aqlli monitoring tizimlarini joriy etish:

- avariya holatlarini 20–30 foizga kamaytiradi;
- mahsulot sizib chiqishi bilan bog‘liq yo‘qotishlarni qisqartiradi;
- texnik xizmat xarajatlarini optimallashtiradi;
- tizimning umumiy samaradorligini oshiradi.

Demak, raqamlashtirish quvur transportining nafaqat texnik xavfsizligini, balki iqtisodiy samaradorligini ham oshirishga xizmat qilmoqda.

Quvur transportining rivojlanishi bilan bir qatorda uning qo‘llanish sohasi ham kengayib bormoqda. Dastlab ushbu transport turi asosan neft va gaz tashishga mo‘ljallangan bo‘lsa, hozirgi vaqtda rivojlangan mamlakatlarda boshqa ko‘plab mahsulotlarni ham quvurlar orqali tashish amaliyoti shakllanmoqda.

Jumladan:

- etan;
- propan;
- propilen;
- ammiak;
- vodorod;
- azot;
- xlor;
- turli kimyoviy eritmalar

maxsus quvur tizimlari orqali uzatilmoqda. Bu esa quvur transportining texnologik imkoniyatlari tobora kengayib borayotganini ko‘rsatadi.

Ayrim davlatlarda oziq-ovqat sanoatida ham quvur transportidan foydalanish tajribasi mavjud. Masalan, sut va boshqa suyuq oziq-ovqat mahsulotlarini sanitariya talablariga mos maxsus quvurlar orqali tashish texnologiyalari joriy etilgan. Bu holat quvur transportining iqtisodiyotning turli tarmoqlariga kirib borayotganidan dalolat beradi.

Quvur transportining eng istiqbolli yo‘nalishlaridan biri — qattiq moddalarni tashish texnologiyalarini rivojlantirishdir. Hozirgi vaqtda ayrim mamlakatlarda toshko‘mir, ruda va boshqa xom ashyolar suv bilan aralashtirilgan pulpa shaklida quvurlar orqali tashilmoqda. Ushbu texnologiya ayniqsa tog‘-kon sanoatida samarali natijalar bermoqda, chunki katta hajmdagi xom ashyoni uzoq masofalarga nisbatan arzon tashish imkonini yaratadi.

Shu bilan birga, kapsula transporti texnologiyasi bo‘yicha ham ilmiy izlanishlar davom etmoqda. Ushbu texnologiyada yuklar maxsus konteyner yoki kapsulalarga joylashtirilib, gaz yoki suyuqlik oqimi yordamida quvurlar orqali harakatlantiriladi. Biroq:

- yuqori texnik murakkablik;
- katta investitsiya xarajatlari;
- murakkab avtomatika tizimlari;
- xavfsizlik talablari

ushbu texnologiyaning keng joriy etilishiga hozircha to‘sqinlik qilmoqda.

Shunga qaramasdan, so‘nggi yillarda qurilish materiallarini quvurlar orqali tashish bo‘yicha tajribalar faol olib borilmoqda. Ayniqsa qum, shag‘al va boshqa qurilish materiallarini yuqori bosim ostida konteyner tizimlari yordamida tashish texnologiyalari sinovdan o‘tkazilmoqda. Bunday tizimlarda yuk tashish tezligi soatiga 40–45 kilometrgacha yetishi mumkin bo‘lib, bu ayrim hollarda avtomobil transportiga nisbatan iqtisodiy va ekologik ustunliklarni ta’minlaydi.

Mazkur texnologik rivojlanishlar quvur transportining istiqboldagi ahamiyatini yanada oshirmoqda. Ayniqsa pnevmatransport va vakuum tizimlari zamonaviy shahar infratuzilmasida muhim o‘rin egallay boshladi. Ushbu tizimlarda chiqindilar yoki mayda yuklar havo bosimi yordamida quvurlar orqali tashiladi.

Skandinaviya mamlakatlarida vakuum asosidagi chiqindi yig‘ish tizimlari:

- ekologik xavfsizlikni oshirish;
- transport yuklamasini kamaytirish;
- sanitariya holatini yaxshilash;
- logistika xarajatlarini qisqartirish

maqsadida keng joriy etilgan. Natijada quvur transporti nafaqat energetika tizimida, balki zamonaviy shahar logistikasida ham muhim ahamiyat kasb etmoqda[428].

Shunday qilib, quvur transportini rivojlantirish muammolari texnik, iqtisodiy, ekologik va institutsional omillar bilan uzviy bog‘liq bo‘lsa-da, zamonaviy texnologiyalar ushbu muammolarni bosqichma-bosqich hal etish imkonini bermoqda. Raqamlashtirish, sun’iy intellekt, IoT, SCADA va avtomatlashtirilgan monitoring tizimlari quvur transportining xavfsizligi va samaradorligini oshirishga xizmat qilmoqda. Shu sababli quvur transporti kelgusida ham global energetika va logistika tizimining eng muhim tarkibiy qismlaridan biri bo‘lib qolishi kutilmoqda.

14.3-jadval.

Quvur transportini rivojlantirishning asosiy muammolari va zamonaviy yechimlar[429]

Muammo	Sababi	Zamonaviy yechim yo‘nalishi
Yuqori boshlang‘ich investitsiya xarajatlari va katta metall sarfi	Katta diametrli po‘lat quvurlar uchun 1 km ga 170 t gacha metall kerak	Katta diametrli quvurlarga o‘tish (masshtab iqtisodiyoti); polietilen va kompozit materiallardan tayyorlangan quvurlarni joriy

[428] Azimov B.T. O'zbekiston energetika tizimining rivojlanish istiqbollari. Toshkent: Fan, 2021. 118-bet.

[429] *Manba: tarmoq muammolari tahlili va zamonaviy texnologiyalar asosida muallif tuzildi*

		etish; DXSh mexanizmi orqali investitsiya jalb qilish
Transportirovka tezligining pastligi	Texnologik cheklov: soatiga 4-7 km, sutkada 70-140 km	Boshqa transport turlari bilan optimal kombinatsiya (multimodal logistika); quvur tezligini oshirish bo‘yicha yangi texnologiyalar tadqiqoti
Korroziya va quvurlar eskirishi	Himoya qoplamasining yemirilishi; tuproq va suvning aggressivligi; uzoq foydalanish muddati	Zamonaviy anti-korroziya qoplamalar; katodli himoya tizimlari; SCADA nazorat orqali erta aniqlash; kompozit materiallar
Moslashuvchanlikning pastligi	Quvur qurilgach yo‘nalishni o‘zgartirish mumkin emas; faqat belgilangan mahsulot uchun	Dastlabki loyihalashtirishda kelajakdagi ehtiyojlarni hisobga olish; ko‘p maqsadli quvurlar qurish; valflar tizimi orqali yo‘nalish moslashuvchanligi
Avariya va sızıntı xavfi	Nosozlik vaqtida ekologik zarar; mahsulot yo‘qotish; insonlar xavfsizligi	IoT va Sun’iy intellekt asosidagi monitoring; SCADA real vaqt boshqaruvi; zudlik bilan to‘sib qo‘yish tizimi; keng qamrovli nazorat

Keltirilgan muammolar orasida ayniqsa yuqori boshlang‘ich investitsiya xarajatlari hamda korroziya muammosi eng dolzarb masalalar sifatida namoyon bo‘lmoqda. Chunki magistral quvurlarni qurish katta hajmdagi moliyaviy mablag‘, metall resurslari va murakkab texnologik infratuzilmani talab qiladi. Shu bilan birga, quvurlar uzoq muddat davomida ekspluatatsiya qilinishi natijasida korroziya jarayonlari kuchayib, tizimning texnik ishonchliligiga salbiy ta’sir ko‘rsatadi. Natijada mahsulot sizib chiqishi, avariya holatlari va ekologik zararlar yuzaga kelish xavfi ortadi.

Aynan shu sababli zamonaviy quvur transportida ushbu muammolarni hal etish kompleks yondashuv asosida amalga oshirilmoqda. Xususan, korroziyaga chidamli yangi avlod materiallari, polimer qoplamalar, elektrokimyoviy himoya tizimlari hamda avtomatlashtirilgan raqamli monitoring texnologiyalarini joriy etish muhim yo‘nalishlardan biri hisoblanadi. Shu bilan birga, davlat-xususiy sheriklik mexanizmlari orqali yirik infratuzilmaviy loyihalarni moliyalashtirish amaliyoti ham kengayib bormoqda. Bu esa davlat

byudjetiga tushadigan yuklamani kamaytirish bilan birga zamonaviy texnologiyalarni tezroq joriy etish imkonini yaratmoqda.

Avariya xavfini kamaytirishga qaratilgan texnologik yechimlar borasida O‘zbekiston ham xalqaro standartlarga moslashib bormoqda. Ayniqsa magistral quvurlarni masofadan monitoring qilish, SCADA tizimlarini joriy etish va real vaqt rejimidagi nazorat platformalaridan foydalanish orqali texnik xavfsizlikni oshirishga alohida e’tibor qaratilmoqda. Bu esa milliy quvur transporti tizimining ishonchliligi va barqarorligini mustahkamlashda muhim omil bo‘lib xizmat qilmoqda.

2024–2025-yillarda quvur transportini rivojlantirish jarayonlari asosan uchta strategik yo‘nalish bo‘yicha amalga oshirilmoqda. Birinchi yo‘nalish — raqamli texnologiyalarni keng joriy etishdir. Hozirgi davrda quvur transportida sun’iy intellekt, IoT, Big Data va SCADA platformalaridan foydalanish tobora kengaymoqda. Ushbu texnologiyalar quvur tarmoqlarining holatini real vaqt rejimida nazorat qilish, ehtimoliy nosozliklarni oldindan prognoz qilish va avariya xavfini minimallashtirish imkonini beradi[430].

Ikkinchi yo‘nalish — materiallar innovatsiyasi bilan bog‘liq. Zamonaviy ilmiy tadqiqotlar natijasida korroziyaga chidamli, mustahkam va nisbatan yengil kompozit materiallardan tayyorlangan quvurlarni ishlab chiqarish bo‘yicha yangi texnologiyalar shakllanmoqda. Bu esa quvurlar xizmat muddatini uzaytirish, ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirish hamda ekologik xavfsizlikni kuchaytirishga xizmat qilmoqda.

Uchinchi yo‘nalish esa logistika tizimlari integratsiyasi bilan bog‘liqdir. Zamonaviy iqtisodiyot sharoitida quvur transportini boshqa transport tarmoqlaridan ajratilgan holda rivojlantirish mumkin emas. Shu sababli multimodal logistika tizimlarini shakllantirish, quvur transportini temir yo‘l, avtomobil va dengiz transporti bilan integratsiyalash masalalariga alohida e’tibor qaratilmoqda. Bu esa transport tizimining umumiy samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Kelajak istiqbollariga nazar tashlaydigan bo‘lsak, “smart pipeline” texnologiyalari quvur transporti rivojlanishining asosiy yo‘nalishlaridan biriga aylanishi kutilmoqda. Sun’iy intellekt asosidagi prognozlash tizimlari quvur magistrallaridagi bosim o‘zgarishlari, harorat, mahsulot oqimi va texnik nosozliklarni oldindan aniqlash imkonini beradi. Natijada avariya xavfi sezilarli darajada kamayadi va ekspluatatsiya samaradorligi ortadi.

[430] OECD. Digital Transformation in the Transport Sector. Paris: OECD Publishing, 2023. P. 38.

Shu bilan birga, multimodal logistika integratsiyasining chuqurlashuvi quvur transportini global logistika tizimining ajralmas qismiga aylantiradi. Endilikda quvur transporti faqat energiya resurslarini tashuvchi texnologik vosita emas, balki raqamli iqtisodiyotning faol infratuzilmaviy elementi sifatida shakllanmoqda. Ayniqsa xalqaro energetika bozorlari va transport koridorlari rivojlanishi sharoitida quvur transportining strategik ahamiyati yanada ortib bormoqda.

Xulosa qilib aytganda, quvur transporti O‘zbekiston iqtisodiyotida energiya resurslarini tashishning asosiy vositasi sifatida yetakchi o‘rinni saqlab qolmoqda. Shu bilan birga, zamonaviy iqtisodiy sharoitlarda uning samaradorligini oshirish faqat infratuzilmani kengaytirish bilangina emas, balki raqamli texnologiyalarni joriy etish, texnik modernizatsiyani jadallashtirish hamda boshqa transport tarmoqlari bilan integratsiyani kuchaytirish orqali ta’minlanadi. Milliy transport tizimining barqaror rivojlanishi va xalqaro raqobatbardoshligini oshirish esa aynan ushbu istiqbolli yo‘nalishlarning muvaffaqiyatli amalga oshirilishiga bevosita bog‘liqdir.

Tayanch atamalar va iboralar

1-guruh — Quvur transportining asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Quvur transporti***	Neft, neft mahsulotlari, gaz va boshqa suyuq-gazsimon mahsulotlarni quvurlar orqali maxsus nasos yoki kompressorlar yordamida bir nuqtadan ikkinchisiga uzatuvchi transport turi. Uzluksiz ishlash, past narx va minimal mahsulot yo‘qotishlari quvur transportining asosiy afzalliklari hisoblanadi. O‘zbekistonda quvur transporti energiya resurslarini tashishda yetakchi o‘rin egallaydi.
2	***Magistral quvur***	Neft, neft mahsulotlari yoki gazni ishlab chiqarish manbayidan yirik iste’molchilarga (zavod, shahar, boshqa mamlakat) uzatadigan katta diametrli (520 mm dan 1420 mm gacha) asosiy quvur tizimi. Payvand qilib ulangan, elektrokimyoviy muhofaza qilingan va aloqa vositalari bilan jihozlangan bo‘ladi. Daryo, botqoq, temir yo‘l kabi to‘siqlar orqali maxsus o‘tkazgich inshootlar quriladi.

3	***Neft quvuri***	Qudug‘dan to neft tozalash zavodiga yoki eksport terminaliga qadar xom neftni uzatuvchi ixtisoslashgan quvur tizimi. O‘zbekistonda neft quvurlari Farg‘ona vodiysi va Surxondaryo neft konlaridan ishlash korxonalariga neftni yetkazib beradi. Quvur ichida neft bosimi, harorati va oqim tezligini nazorat qilish texnik xavfsizlikning asosiy sharti hisoblanadi.
4	***Gaz quvuri***	Tabiiy gazni ishlab chiqarish konidan iste’molchilar tarmoqlariga uzatuvchi quvur tizimi. Magistral gaz quvurlarida bosim dastlab 12-15 atm dan boshlangan bo‘lib, hozir ancha yuqori. Yillik o‘tkazish quvvati diametrga bog‘liq: 1420 mm diametrli quvur 28-33 mlrd m³ gaz o‘tkazadi. Gaz taqsimlash bekatlari (GTB) bosimni iste’molchilar darajasiga tushiradi.
5	***Energiya xavfsizligi***	Mamlakat iqtisodiyoti va aholisining zarur energiya resurslari bilan uzluksiz, ishonchli va arzon ta’minlanganligini kafolatlash holati. Quvur transporti ushbu maqsadda strategik vosita hisoblanadi: gaz va neftni to‘xtovsiz uzatish va yer osti saqlash qurilmalarida zaxiralar to‘plash energiya xavfsizligini ta’minlashning asosiy mexanizmlaridir. IEA ta’rifiga ko‘ra, ishonchli quvur tizimi energiya xavfsizligining birinchi tarkibiy qismi.
6	***Rezervuar***	Neft yoki neft mahsulotlarini vaqtincha saqlash uchun mo‘ljallangan yirik sig‘im inshoot. Po‘latdan yoki temir-betondan yasalib, sig‘imi bir necha o‘n yoki yuz ming kubometrgacha yetadi. Plastmassa yoki armaturali shisha paxtasi (steklovata) materiallar bilan qoplanadi. Neft bazalari va tozalash zavodlari hududida, shuningdek magistral quvurlarning oraliq punktlarida joylashadi.
2-guruh — Texnik jihozlar va muhofaza inshootlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**

7	***Nasos bekati***	Suyuq mahsulotlarni (neft, neft mahsulotlari) magistral quvurlar orqali katta bosim ostida harakatga keltiruvchi texnologik qurilmalar kompleksi. Boshlanish bekatlari (trassa boshida) va oraliq bekatlarga (har 100-150 km masofada) bo‘linadi. Oraliq bekatlar bosimni kerakli darajada ushlab turadi va uzoq masofali tashishni ta’minlaydi.
8	***Kompressor bekati***	Gazsimon mahsulotlarni magistral quvurlar orqali harakatga keltirish uchun zarur bosim yaratuvchi texnologik qurilmalar majmuasi. Gaz quvurlarida nasos bekatlari o‘rniga kompressorlar qo‘llaniladi. Bosim yaratish energiya talab qiluvchi jarayon bo‘lgani sababli kompressor bekatlarida gaz turbinali agregatlar yoki elektr motorlar ishlatiladi.
9	***Liniya bog‘lam (uzel)***	Magistral quvurlarni bir-biriga ulash, parallel yo‘nalishlarni tutashtirish yoki trassa biror qismini ta’mirlash vaqtida mahsulot oqimini to‘sib qo‘yish uchun mo‘ljallangan kran, ventil va boshqa armatura qurilmalari majmuasi. Liniya bog‘lamlari avariya holatida tizimning boshqa qismlarining ishlashini ta’minlaydi va ta’mirlash ishlarini qulaylashtiradi.
10	***Gaz taqsimlash bekati (GTB)***	Magistral gaz quvurlaridagi yuqori bosimni (o‘nlab atmosfera) iste’molchilar tarmoqlari uchun kerakli past bosimga (0,3-1,2 atm) tushiruvchi qurilma. Shaharlar va sanoat korxonalariga gaz etkazib berishning oxirgi texnologik zvenosi hisoblanadi. GTBda bosimni kamaytirish, gazni tozalash, gazga hid beruvchi modda (odorizator) qo‘shish va hisoblagichlar o‘rnatiladi.
11	***Yer osti saqlash qurilmasi***	Tabiiy gaz yoki neftni yer ostidagi geologik formatsiyalarda (tuzli laynlarda, qurib qolgan konlarda) strategik zaxira sifatida saqlash uchun mo‘ljallangan inshoot. Energiya xavfsizligini ta’minlashda muhim rol o‘ynaydi: qish mavsumida talab oshganda yoki tashish uzilganda zaxiradan foydalaniladi. O‘zbekiston hududida bir necha shunday qurilma mavjud.

12	***Izolyatsiya (elektrokimyoviy muhofaza)***	Quvurlarni tuproq va suvning korroziya ta’siridan himoya qiluvchi kombinatsiyalashgan tizim. Passiv himoya: quvur sirtini maxsus qoplamalar (polietilen, bitum, epoksid) bilan qoplash. Faol himoya: katodli himoya — quvurga kichik manfiy elektr toki berib, metalning oksidlanishini to‘xtatish. Izolyatsiya tizimi quvurning 30-50 yillik xizmat muddatini ta’minlaydi.
3-guruh — Raqamli boshqaruv, monitoring va korroziya		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Korroziya***	Metalning tuproq, suv yoki atmosfera ta’sirida kimyoviy yemirilish jarayoni; quvur transportining eng katta texnik muammosi. Hisob-kitoblarga ko‘ra, dunyoda quvur avariyalarining 30-40 foizi korroziyadan kelib chiqadi. Korroziyaga qarshi kurashda zamonaviy qoplamalar, katodli himoya va SCADA monitoring tizimlari birgalikda qo‘llaniladi.
14	***SCADA tizimi***	Supervisory Control and Data Acquisition — yuqori darajali nazorat va ma’lumot yig‘ish tizimi. Quvur infratuzilmasida yuzlab kilometr masofadagi bosim, harorat, oqim tezligi va kran holatini markazdan turib real vaqt rejimida kuzatish va boshqarish imkonini beradi. McKinsey tadqiqotiga ko‘ra, SCADA joriy etish avariyalar sonini 20-30 foizga kamaytiradi.
15	***Telemexanika***	Uzoq masofadan mashinalar, mexanizmlar va texnologik jarayonlarni boshqarish va holatini kuzatish texnologiyasi. Quvur transportida telemexanika: signallarni nasos/kompressor bekatlaridan markaziy dispetcherga uzatish; kran va ventillarni masofadan boshqarish; favqulodda holatlarda avtomatik o‘chirish. SCADA tizimining asosiy tarkibiy qismi.
16	***IoT (Internet of Things)***	Jismoniy ob’ektlarda o‘rnatilgan sensorlar va qurilmalar internet orqali ma’lumot almashuvini ta’minlovchi texnologiyalar tizimi. Quvur transportida IoT: bosim, harorat, sızıntı sensorlari

		real vaqtda bulutga ma’lumot uzatadi; AI algoritmlari anomaliyalarni aniqlaydi; profilaktik ta’mirlash zaruratini oldindan bashorat qiladi. 2024-2025 yillarda keng joriy etilmoqda.
17	***Smart pipeline***	Raqamli sensor texnologiyalari, sun’iy intellekt va IoT tizimlarini integratsiya qilgan «aqlli quvur» kontseptsiyasi. Xususiyatlari: o‘z-o‘zini nazorat qilish; nosozliklarni oldindan aniqlash; avtomatik to‘sib qo‘yish; energiya sarfini optimallashtirish; texnik holat to‘g‘risida real vaqt hisoboti. Kelajak quvur tizimlarining asosiy yo‘nalishi sifatida ilmiy hamjamiyat tomonidan e’tirof etilgan.
18	***Raqamli monitoring***	Quvur tizimining ishlash parametrlarini raqamli sensorlar yordamida uzluksiz kuzatib borish va ma’lumotlarni tahlil qilish tizimi. Asosiy funksiyalari: bosim va harorat o‘zgarishlarini aniqlash; gaz va neft sızıntısini avtomatik aniqlash; favqulodda holatlarda signal berish; profilaktik ta’mirlash jadvalini optimallashtirish. Raqamli monitoring an’anaviy jismoniy nazoratdan 10-15 barobar samarali.
4-guruh — Innovatsion texnologiyalar va integral logistika		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
19	***Pulpa tashish***	Qattiq moddalarni (toshko‘mir, ruda, qum, shag‘al) suv yoki boshqa suyuqlik bilan aralashtirilgan holda (pulpa) quvurlar orqali tashish texnologiyasi. Afzalliklari: yirik hajmda arzon tashish; chang va changlanish yo‘qligi; avtomatlashtirilgan nazorat. Kamchiliklari: suv ko‘p sarflanadi; qattiq zarrachalar quvurni yeyadi; aralashmani ajratish kerak. Ba’zi mamlakatlarda ko‘mirni kondan to elektrostantsiyagacha tashishda qo‘llaniladi.
20	***Kapsula transporti***	Yuklarni maxsus silindrsimon konteynerlarga (kapsula)ga joylashtirib, quvur ichida gaz yoki suyuqlik oqimi yordamida uzatish texnologiyasi. Tezligi soatiga 10-12 km (suyuqlik oqimida) yoki 40-45 km (havo oqimida) ga yetishi mumkin.

		Kichik va o‘rta hajmdagi qimmat yuklarni tashishda afzal. Hali keng qo‘llanilmagan; yuqori texnik murakkablik va investitsiya talab etadi.
21	***Pnevmatransport***	Havo yoki gazning yuqori bosimi yoki vakuum kuchi yordamida maxsus quvurlar orqali yuklarni (donli mahsulotlar, un, sement, granulalar, chiqindilar) tashish tizimi. Shahar infratuzilmasida: vakuum chiqindilarni yig‘ish tizimlari (Skandinaviya shaharlarida keng tarqalgan); sanoatda: un, sement, granulyat tashish. Ekologik xavfsiz, chang chiqarmaydi, to‘liq avtomatlashtirilgan.
22	***Multimodal logistika***	Yagona yuk tashish sxemasida ikki va undan ortiq transport turini — quvur, temir yo‘l, avtomobil, havo — kombinatsiyalashgan holda ishlatish tizimi. Quvur transporti nuqtai nazaridan: magistral quvur + tranzit temir yo‘l + oxirgi mil avtomobil. Har bir transport turining o‘z afzalliklaridan optimalroq foydalanish, yuk tashish xarajatlarini kamaytirish va ishonchlilikni oshirish maqsadida qo‘llaniladi. 2024-2025 yillarda O‘zbekiston transport tizimida bu integratsiya kuchaymoqda.

Nazorat savollari

1. Quvur orqali yuborg‘ich transporti tushunchasi nimani anglatadi va uning iqtisodiy mohiyati nimadan iborat?

2. Quvur transportining boshqa transport turlariga nisbatan asosiy ustunliklari nimalarda namoyon bo‘ladi?

3. Quvur transportining asosiy texnik jihozlari va ularning funksiyalarini izohlang.

4. Magistral quvurlar va ularning iqtisodiy ahamiyati nimadan iborat?

5. O‘zbekiston Respublikasida quvur transportining rivojlanish bosqichlari va erishilgan yutuqlarni tahlil qiling.

6. Quvur transportining yoqilg‘i-energetika tizimidagi o‘rni qanday baholanadi?

7. Quvur transportining iqtisodiy samaradorligini belgilovchi asosiy omillar qaysilar?

8. Quvur transportida zamonaviy texnologiyalar (raqamlashtirish, avtomatlashtirish) qanday qo‘llanilmoqda?

9. Quvur yuborg‘ich transportini rivojlantirishda mavjud muammolar va cheklovlarni tahlil qiling.

10. Kelajakda quvur transportini rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlari va istiqbollarini baholang.

XV BOB. DENGIZ TRANSPORTI TAVSIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANISH MUAMMOLARI

35.1. Dengiz transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari..
35.2. Dengiz transporti asosiy texnika jihozlari

15.1.Dengiz transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari

Mustaqil O‘zbekiston Respublikasi hududida hozirgi kunda to‘g‘ridan-to‘g‘ri dengiz transporti mavjud bo‘lmasa-da, mamlakatning tashqi savdo aloqalari jahon dengiz transporti tizimi orqali amalga oshiriladi. Bu holat, avvalo, dengiz transportining yuqori samaradorligi, katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga nisbatan arzon narxlarda tashish imkoniyati hamda global logistika tizimida tutgan muhim o‘rni bilan izohlanadi. Shuning uchun ham O‘zbekiston eksport-import operatsiyalarini amalga oshirishda Qora dengiz, Fors ko‘rfazi va Hind okeani portlaridan keng foydalanadi.

Dengiz transportining eng muhim texnik-iqtisodiy xususiyatlaridan biri shundaki, dengiz yo‘llari tabiiy transport kommunikatsiyalari hisoblanadi. Ya’ni, boshqa transport turlaridan farqli ravishda, temir yo‘l yoki avtomobil yo‘llarini qurish uchun katta miqdorda kapital mablag‘ talab etilsa, dengiz yo‘llari allaqachon mavjud bo‘lgan tabiiy infratuzilma hisoblanadi. Shu sababli asosiy xarajatlar faqat portlar, terminal infratuzilmalari hamda dengiz kanallarini qurish va ularni ekspluatatsiya qilish bilan bog‘liq bo‘ladi.

Bundan tashqari, dengiz yo‘llarining o‘tkazish qobiliyati amalda cheklanmagan hisoblanadi. Dengiz va okeanlar yuzasi nihoyatda keng va chuqur bo‘lib, bu esa yirik hajmli kemalardan foydalanish imkonini beradi. Zamonaviy sharoitda yaratilgan supertankerlar va konteyner tashuvchi kemalarning yuk ko‘tarish qobiliyati yuz minglab tonnalarni tashkil etadi. Masalan, ayrim suyuqlik tashuvchi supertankerlarning suvga botish chuqurligi 25–30 metrga yetadi, bu esa ayrim sayoz dengizlar, portlar va kanallarni chuqurlashtirish zaruratini keltirib chiqaradi. Demak, dengiz transporti imkoniyatlari keng bo‘lishiga qaramay, ayrim texnik cheklovlar ham mavjud.

Dengiz transportining yana bir muhim afzalligi — yo‘l sathining tekis va qarshiliksiz ekanligidir. Dengiz yuzasida balandlik farqlari mavjud emasligi sababli kemalarni harakatlantirish uchun qo‘shimcha energiya sarfi talab etilmaydi. Shu bois portlar o‘rtasidagi tashish yo‘nalishlari boshqa transport turlariga nisbatan eng qisqa va to‘g‘ri marshrutlar orqali

amalga oshiriladi. Bu esa yoqilg‘i sarfini kamaytirish, tashish muddatlarini qisqartirish va umumiy logistika samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Uzoq masofalarga yuk tashishda dengiz transportining tannarxi boshqa transport turlariga nisbatan ancha arzon hisoblanadi. Ayniqsa, katta hajmdagi xom ashyo, yoqilg‘i resurslari va konteyner yuklarini tashishda dengiz transporti iqtisodiy jihatdan eng maqbul variant sifatida namoyon bo‘ladi. Shu bilan birga, katta yuk ko‘tarish qobiliyatiga ega kemalar yuk ortish va tushirish jarayonlarining murakkabligi sababli portlarda ma’lum vaqt davomida to‘xtab turadi. Bu esa logistika zanjirida vaqt omilini hisobga olish zaruratini yuzaga keltiradi.

Statistik ma’lumotlarga ko‘ra, dengiz flotining o‘rtacha ishlash muddati yil davomida taxminan 330 kunni tashkil etadi. Ayrim iqlimiy sharoitlarga ega dengizlarda esa tashish jarayonlari yil davomida deyarli uzluksiz amalga oshiriladi. Masalan, Qora dengiz, Fors ko‘rfazi va Hind okeanining ayrim portlari muzlamasligi sababli transport operatsiyalari to‘xtovsiz davom etadi. Bu esa dengiz transportining barqarorligini va yuqori ishlab chiqarish samaradorligini ta’minlaydi.

Dengiz transportining texnik ustunliklari qatoriga uning nisbatan yuqori tezligi ham kiradi. Garchi zamonaviy aviatsiya transportiga nisbatan sekinroq bo‘lsa-da, dengiz kemalari ichki daryo transportiga nisbatan ancha tez harakatlanadi va katta hajmdagi yuklarni bir marotaba tashish imkoniyatiga ega.

Shu bilan birga, dengiz transporti nafaqat yuk tashish, balki yo‘lovchi tashishda ham muhim ahamiyatga ega. Xususan, xalqaro turizm va dam olish sohasida dengiz transportidan keng foydalaniladi. Kruiz kemalari yuqori darajadagi qulaylik va xizmat ko‘rsatish sifati bilan ajralib turadi. Biroq aynan shu omillar sababli dengiz transportida yo‘lovchi tashish tannarxi ancha yuqori hisoblanadi. Jumladan, dengiz transportida yo‘lovchi tashish xarajatlari ichki daryo transportiga nisbatan 3–4 barobar, temir yo‘l va avtomobil transportiga nisbatan esa 10 barobargacha qimmat bo‘lishi mumkin. Bu esa zamonaviy, murakkab texnika bilan jihozlangan va yuqori darajadagi qulaylikka ega kemalardan foydalanish bilan izohlanadi.

2024–2025-yillarda dengiz transporti rivojlanishida yangi tendensiyalar kuzatilmoqda. Jumladan, ekologik talablarning kuchayishi natijasida “yashil” kemalar, past emissiyali dvigatellar va alternativ yoqilg‘ilardan foydalanish kengaymoqda. Shuningdek, raqamli logistika tizimlari, portlarni avtomatlashtirish va global ta’minot zanjirlarini

optimallashtirish jarayonlari dengiz transportining samaradorligini yanada oshirmoqda.Shunday qilib, dengiz transporti texnik-iqtisodiy jihatdan:eng arzon va samarali uzoq masofali transport turi

katta hajmdagi yuklarni tashishga moslashgan tizim global savdo va logistikaning asosiy tayanchi hisoblanadi. Shu bilan birga, yuqori boshlang‘ich xarajatlar, port infratuzilmasiga bog‘liqlik va ayrim texnik cheklovlar uning rivojlanishida muhim omillar sifatida namoyon bo‘ladi**.**

Mustaqil O‘zbekiston Respublikasi hududida hozirgi kunda to‘g‘ridan-to‘g‘ri dengiz transporti mavjud bo‘lmasligiga qaramay, mamlakat tashqi savdo aloqalarini asosan jahon dengiz transporti tizimi orqali amalga oshiradi. Bu holat dengiz transportining yuqori iqtisodiy samaradorligi, katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga nisbatan arzon narxlarda tashish imkoniyati hamda global logistika tizimidagi o‘rni bilan izohlanadi. Shu sababli O‘zbekiston o‘z eksport-import operatsiyalarida Qora dengiz, Fors ko‘rfazi va Hind okeani portlaridan keng foydalanadi.

Dengiz transportining eng muhim texnik-iqtisodiy xususiyatlaridan biri shundaki, u tabiiy transport yo‘llariga asoslanadi. Dengiz va okeanlar tabiiy kommunikatsiya tizimi bo‘lib, ularni qurish uchun maxsus kapital qo‘yilmalar talab etilmaydi. Shu bois asosiy xarajatlar faqat portlar, terminal infratuzilmalari va kanallarni qurish hamda ularni ekspluatatsiya qilish bilan bog‘liq bo‘ladi. Bu esa dengiz transportining boshqa transport turlariga nisbatan iqtisodiy ustunligini ta’minlaydi.

Tabiiy dengiz yo‘llarining o‘tkazish qobiliyati amalda cheklanmagan hisoblanadi. Dengiz va okeanlar yuzasi nihoyatda keng va chuqur bo‘lib, bu yirik hajmdagi kemalardan foydalanish imkonini beradi. Zamonaviy sharoitda yaratilgan supertankerlar va konteyner tashuvchi kemalarning yuk ko‘tarish qobiliyati juda yuqori bo‘lib, ayrim hollarda 0,5 mln tonnagacha yetadi. Biroq bunday yirik kemalarning suvga botish chuqurligi 25–30 metrni tashkil etishi ayrim sayoz dengizlar, portlar va kanallarni chuqurlashtirish zaruratini keltirib chiqaradi. Demak, dengiz transportining keng imkoniyatlari bilan bir qatorda, infratuzilma bilan bog‘liq ayrim texnik cheklovlar ham mavjud.

Dengiz yo‘llari sathining tekisligi va tabiiy ravishda to‘g‘ri yo‘nalishga ega bo‘lishi transport jarayonini sezilarli darajada soddalashtiradi. Kemalar harakati uchun balandlikka ko‘tarilish talab etilmagani sababli qo‘shimcha energiya sarfi kamayadi. Shu bois portlar o‘rtasida yuk tashish marshrutlari boshqa transport turlariga nisbatan qisqaroq va samaraliroq bo‘ladi. Bu esa yoqilg‘i sarfini kamaytirish,

tashish vaqtini qisqartirish va umumiy logistika samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Uzoq masofalarga yuk tashishda dengiz transportining tannarxi boshqa transport turlariga nisbatan ancha past hisoblanadi. Ayniqsa, xom ashyo, energiya resurslari va katta hajmdagi konteyner yuklarini tashishda uning ustunligi yaqqol namoyon bo‘ladi. Shu bilan birga, yuk ko‘tarish qobiliyati katta bo‘lgan kemalar yuk ortish va tushirish jarayonlarining murakkabligi sababli portlarda ma’lum vaqt davomida to‘xtab turadi. Bu esa logistika zanjirida vaqt omilini hisobga olish zaruratini yuzaga keltiradi.

Statistik kuzatuvlarga ko‘ra, dengiz flotining o‘rtacha ishlash muddati yil davomida taxminan 330 kunni tashkil etadi. Ayrim iqlimiy sharoitlarga ega dengiz hududlarida esa transport operatsiyalari yil davomida deyarli uzluksiz amalga oshiriladi. Xususan, Qora dengiz, Fors ko‘rfazi va Hind okeanining ayrim portlari muzlamasligi sababli yuk tashish jarayonlari to‘xtovsiz davom etadi. Bu esa dengiz transportining barqarorligi va yuqori ishlab chiqarish samaradorligini ta’minlaydi.

Dengiz transportining texnik afzalliklaridan yana biri uning nisbatan yuqori tezligidir. Garchi aviatsiya transportiga nisbatan sekinroq bo‘lsa-da, dengiz kemalari ichki daryo transportiga nisbatan tezroq harakatlanadi va katta hajmdagi yuklarni bir marotaba tashish imkoniyatiga ega.

Shu bilan birga, dengiz transporti nafaqat yuk tashish, balki yo‘lovchi tashishda ham muhim o‘rin tutadi. Xususan, xalqaro turizm va dam olish sohasida dengiz transportidan keng foydalaniladi. Kruiz kemalari yuqori darajadagi qulaylik va xizmat sifati bilan ajralib turadi. Biroq aynan shu omillar sababli dengiz transportida yo‘lovchi tashish tannarxi ancha yuqori hisoblanadi. Jumladan, dengiz transportida yo‘lovchi tashish xarajatlari ichki daryo transportiga nisbatan 3–4 barobar, temir yo‘l va avtomobil transportiga nisbatan esa 10 barobargacha qimmat bo‘lishi mumkin. Bu holat murakkab texnika bilan jihozlangan va yuqori darajadagi qulaylikka ega zamonaviy kemalardan foydalanish bilan izohlanadi.

2024–2025-yillarda dengiz transporti rivojlanishida yangi tendensiyalar ham kuzatilmoqda. Jumladan, ekologik talablarning kuchayishi natijasida past emissiyali dvigatellar, suyuqlashtirilgan gaz (LNG) va boshqa alternativ yoqilg‘ilar asosida ishlovchi kemalar keng joriy etilmoqda. Shuningdek, port infratuzilmasini raqamlashtirish, “aqlli portlar” (smart ports) konsepsiyasini joriy etish, logistika jarayonlarini

avtomatlashtirish va global ta’minot zanjirlarini optimallashtirish dengiz transportining samaradorligini yanada oshirmoqda.

Shunday qilib, dengiz transporti texnik-iqtisodiy jihatdan:

eng arzon uzoq masofali transport turi,

katta hajmdagi yuklarni tashishga moslashgan tizim,

global savdo va logistikaning asosiy tayanchihisoblanadi. Shu bilan birga, port infratuzilmasiga bog‘liqlik, yuk ortish jarayonlarining murakkabligi va yo‘lovchi tashishda yuqori xarajatlar uning rivojlanishiga ta’sir etuvchi muhim omillar hisoblanadi.

15.2. Dengiz transportining asosiy texnik jihozlari

Dengiz transporti zamonaviy jahon transport tizimining eng murakkab va ko‘p bosqichli tarmoqlaridan biri bo‘lib, uning samarali faoliyati ko‘plab texnik vositalar, infratuzilma elementlari va boshqaruv tizimlarining o‘zaro uyg‘unligi asosida ta’minlanadi. Dengiz transportining asosiy texnik jihozlari tarkibiga kemalar (flot), dengiz yo‘llari elementlari, portlar, gidrotexnik inshootlar, kema ta’miri zavodlari, logistika markazlari, aloqa va navigatsiya vositalari kiradi . Mazkur komponentlar birgalikda yagona transport-logistika tizimini shakllantirib, yuk va yo‘lovchilar tashish jarayonining uzluksizligini ta’minlaydi.

Dengiz transporti tizimida kema markaziy o‘rinni egallaydi — u nafaqat texnik vosita, balki butun transport jarayonining harakatlantiruvchi kuchi hisoblanadi. Dengiz floti tarkibi o‘z ichiga olgan kemalar maqsad va vazifalari jihatidan bir-biridan tubdan farqlanadi.

Birinchi va eng yirik toifani savdo kemalari tashkil etadi — ular tijorat maqsadida yuk hamda yo‘lovchilarni belgilangan marshrut bo‘yicha tashiydi va dengiz transporti daromadining asosiy manbayini vujudga keltiradi. Ikkinchi toifaga baliq ovlash va dengiz resurslarini o‘zlashtirishga ixtisoslashgan kemalar kiradi: ular okean boyliklarini iqtisodiy aylanmaga jalb etishning bevosita vositasi bo‘lib xizmat qiladi. Uchinchi, ammo ahamiyati jihatidan kamroq bo‘lmagan toifani yordamchi va maxsus maqsadli kemalar egallaydi. Bu guruhga shatak kemalari (boshqa suzuvchi vositalarni yetaklash), muz yoruvchi kemalar (arktika va qutbiy dengizlarda yo‘l ochish), qutqaruv kemalari (avariya holatlarda odamlarni qutqarish), yong‘in o‘chirish kemalari hamda gidrotexnik ishlarni — portlar qurish, dengiz tubini chuqurlashtirish — bajaruvchi ixtisoslashgan kemalar kiradi. Ushbu toifadagi kemalar tijorat

foyda keltirmasa-da, butun dengiz infratuzilmasining xavfsiz va uzluksiz ishlashini ta’minlaydi.

Bundan tashqari, suv ostida qolgan obyektlarni aniqlash va ko‘tarish, dengiz tubini tozalash, navigatsiya yo‘llarini chuqurlashtirish kabi maxsus vazifalarni bajaruvchi texnik kemalar ham muhim ahamiyatga ega.

Ekspluatatsiya xususiyatlariga ko‘ra dengiz kemalari uchta asosiy guruhga ajratiladi: transport kemalari, yordamchi xizmat kemalari va texnik kemalar. Transport kemalari o‘z navbatida yuk tashuvchi, yo‘lovchi tashuvchi va aralash (yuk-pasajir) kemalarga bo‘linadi. Yordamchi kemalar port va dengiz yo‘llarida xizmat ko‘rsatish, xavfsizlikni ta’minlash va transport jarayonini qo‘llab-quvvatlash vazifasini bajaradi. Texnik kemalar esa dengiz infratuzilmasini saqlash va rivojlantirishda muhim rol o‘ynaydi.

Zamonaviy dengiz transportining rivojlanishida yirik hajmli kemalarning paydo bo‘lishi muhim o‘rin tutadi. Ayniqsa, neft va neft mahsulotlarini tashishga mo‘ljallangan supertankerlar global logistika tizimining ajralmas qismiga aylangan. Ularning yuk ko‘tarish qobiliyati 0,5 mln tonnagacha yetishi mumkin. Bundan tashqari, konteyner tashuvchi kemalar (container ships) ham jahon savdosida muhim rol o‘ynab, multimodal transport tizimlarining asosini tashkil etmoqda. 2024–2025 yillarda aynan konteynerlashuv darajasining oshishi dengiz transportining samaradorligini sezilarli darajada kuchaytirdi.

Kemalarning texnik imkoniyatlari ularning konstruktiv xususiyatlari, dvigatel quvvati, yuk ko‘tarish qobiliyati, barqarorligi va navigatsiya tizimlari bilan belgilanadi. Zamonaviy kemalar avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari, sun’iy yo‘ldosh navigatsiyasi (GPS), radiolokatsiya qurilmalari va elektron xaritalar bilan jihozlangan bo‘lib, bu ularning xavfsiz va samarali harakatlanishini ta’minlaydi. Shu bilan birga, sun’iy intellekt asosidagi boshqaruv tizimlari va “aqlli kema” (smart ship) texnologiyalari ham bosqichma-bosqich joriy etilmoqda.

Kemalarning dengizda suza olish qobiliyati (seaworthiness) ularning eng muhim texnik ko‘rsatkichlaridan biri hisoblanadi. Bu qobiliyat kemaning har qanday ob-havo sharoitida harakatlana olishi, kuchli to‘lqinlar ta’sirida muvozanatini saqlashi, suv o‘tkazmasligi va yo‘nalishini boshqarish imkoniyatlari bilan belgilanadi. Ushbu ko‘rsatkichlar kemaning konstruktiv mustahkamligi va texnik darajasini aks ettiradi.

Dengiz portlari transport tizimining markaziy infratuzilma elementlari bo‘lib, ular yuklarni qayta ortish, saqlash va boshqa transport turlariga uzatish funksiyalarini bajaradi. Portlar odatda dengiz yoki okean qirg‘oqlarida, shuningdek daryolarning dengizga quyilish hududlarida joylashadi va yirik transport tugunlari sifatida faoliyat yuritadi. Zamonaviy portlar logistika markazlari, terminal majmualari, bojxona va sanitariya nazorati punktlari bilan jihozlangan bo‘lib, ular xalqaro savdo operatsiyalarini samarali amalga oshirish imkonini beradi.

Dengiz portlari infratuzilmasi juda murakkab bo‘lib, katta hajmdagi investitsiyalarni talab etadi. Portlarning ichki akvatoriyasi, tashqi kirish kanallari, to‘lqin to‘sgich inshootlar, yuk ortish-tushirish mexanizmlari va transport kommunikatsiyalari yagona tizim sifatida ishlaydi. Ayniqsa, suv sathi o‘zgaruvchan hududlarda port qurilishi va ekspluatatsiyasi ancha murakkab bo‘ladi. Shu sababli port infratuzilmasini rivojlantirishda zamonaviy muhandislik yechimlari va innovatsion texnologiyalar qo‘llaniladi.

Portlar funksional jihatdan umumiy foydalanish, maxsus va aralash portlarga bo‘linadi. Maxsus portlar ma’lum turdagi yuklarga ixtisoslashgan bo‘lib, ular yuqori quvvatli texnik jihozlar bilan ta’minlangan. Masalan, neft terminallari, don portlari, konteyner terminallari shular jumlasidandir. Bunday ixtisoslashuv portlarning samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Dengiz transportida logistika jarayonlari boshqa transport turlari bilan uzviy bog‘langan holda amalga oshiriladi. Ayniqsa, temir yo‘l va avtomobil transporti bilan integratsiya “kema–vagon” va “kema–avtomobil” tizimlarining rivojlanishiga olib kelgan. Bu esa yuklarni qayta ortishsiz tashish imkonini yaratadi va umumiy transport xarajatlarini kamaytiradi.

Kema ta’miri zavodlari dengiz transportining uzluksiz ishlashini ta’minlovchi muhim elementlardan biri hisoblanadi. Ular kemalarni joriy va kapital ta’mirlash, modernizatsiya qilish va rekonstruksiya qilish bilan shug‘ullanadi. Zamonaviy kema ta’miri bazalari yuqori texnologik uskunalar va avtomatlashtirilgan tizimlar bilan jihozlangan bo‘lib, bu xizmatlar sifatini oshirishga xizmat qiladi.

Dengiz yo‘llari tabiiy va sun’iy elementlardan iborat bo‘lib, ular global transport tizimining asosini tashkil etadi. Sun’iy kanallar (masalan, Panama yoki Suvaysh kanallari) jahon savdosida muhim strategik ahamiyatga ega. Biroq zamonaviy yirik kemalar uchun ayrim kanallarni

kengaytirish va chuqurlashtirish zarurati mavjud bo‘lib, bu esa global infratuzilma modernizatsiyasini talab etadi.

Dengiz transportida xavfsizlikni ta’minlash uchun navigatsiya vositalari — mayaklar, suzuvchi belgilar, radiolokatsiya tizimlari va sun’iy yo‘ldosh aloqa vositalari keng qo‘llaniladi. 2024–2025 yillarda bu tizimlar raqamlashtirilib, sun’iy intellekt asosida ishlovchi xavfsizlik monitoringi tizimlari joriy etilmoqda. Bu esa avariyalar xavfini kamaytirish va transport jarayonining barqarorligini oshirishga xizmat qiladi.

Shunday qilib, dengiz transportining texnik jihozlari:

- murakkab va ko‘p darajali tizimni tashkil etadi
- yuqori darajada integratsiyalashgan infratuzilmaga ega
- zamonaviy texnologiyalar bilan uzluksiz takomillashib boradi

2024–2025 yillarda esa:

- raqamli logistika
- “smart port” va “smart ship” texnologiyalari
- ekologik transport yechimlari

dengiz transportining rivojlanishida asosiy drayver omillar sifatida namoyon bo‘lmoqda.

Tayanch iboralar va atamalar

1-guruh — Dengiz transportining asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Dengiz transporti***	Dengiz va okean yo‘llari orqali yuk hamda yo‘lovchilarni kemalar yordamida tashish bilan shug‘ullanuvchi transport turi. Jahon savdosining taxminan 80-90 foizi dengiz transporti orqali amalga oshiriladi (UNCTAD, 2024). Dengiz transporti boshqa transport turlari bilan solishtirganda tashish narxining pastligi, katta hajmdagi yuklarni bir yo‘la tashish imkoniyati va yoqilg‘i sarfining tejamkorligi bilan ajralib turadi.
2	***Dengiz floti***	Davlat yoki kompaniyaga tegishli barcha dengiz kemalarining yig‘indisi. Vazifalari bo‘yicha: tijorat floti (yuk va yo‘lovchi tashish), baliq ovi floti, harbiy-dengiz floti va maxsus maqsadli flotga bo‘linadi. Tijorat floti

		o‘z navbatida liner va tramp flotiga ajratiladi. Jahon tijorat floti tonnaji o‘sib bormoqda: 2024 yilga kelib 2 mlrd DWT (o‘lik og‘irlik tonnasi) dan oshdi.
3	***Kema (sudno)***	Suv yuzasida yuk, yo‘lovchi yoki maxsus vazifalarni bajarish uchun mo‘ljallangan suzuvchi texnik qurilma. Asosiy texnik ko‘rsatkichlari: o‘lik og‘irlik tonnasi (DWT) — kema tashishi mumkin bo‘lgan maksimal yuk; yalpi sig‘imi (GT — Gross Tonnage) — kema hajmining o‘lchovi; tezlik (tuzel) — soatiga dengiz mili; cho‘kish (osadka) — kemaning suv ostidagi qismi chuqurligi. Kemalar turi, hajmi va maqsadiga qarab tasniflanadi.
4	***Port***	Kemalar to‘xtashi, yukni yuklash-tushirish, saqlash va yo‘lovchilarni qabul qilish-jo‘natish uchun mo‘ljallangan maxsus jihozlangan qirg‘oq inshootlari majmuasi. Port — dengiz transportining asosiy tugunи va quruqlik bilan dengizni bog‘lovchi halka. Port infratuzilmasiga: kran va yuklash jihozlari, ombor va terminal, yo‘lovchi terminali, qo‘riqxona, bunkerlash moslamalari kiradi.
5	***Liner tashish***	Belgilangan marshrut, jadval va tarif bo‘yicha muntazam ravishda amalga oshiriladigan tijorat yuk yoki yo‘lovchi tashish xizmati. Liner liniyasi bir necha port o‘rtasida doimiy ishlaydi. Afzalliklari: barqarorlik, prognozlilik, yuklama kafolati. Kamchiligi: jadvalga rioya etish uchun ba’zida to‘liq yuklanmagan holda ham parvoz qilish. Konteyner tashishning 60-70 foizi liner liniyalar orqali amalga oshiriladi.
6	***Charter tashish***	Kema egasi (armator) va yuk egasi (charterer) o‘rtasida ma’lum vaqt yoki muayyan reys uchun tuzilgan ijaraga olish shartnomasi (charter-partiya) asosidagi tashish. Tramp

		(charter) floti belgilangan marshutsiz ishlaydi — yuk bor joyda. Turlari: reys charter (bitta reys); vaqt charter (muayyan muddat uchun); bareboat charter (kemani to‘liq ijara). Qorabuqum, don, neft tashishda keng qo‘llaniladi.
2-guruh — Kema turlari va ixtisoslashgan flotlar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Tanker***	Suyuq yuklar — xom neft, neft mahsulotlari, suyultirilgan gaz (LNG, LPG), kimyoviy moddalar — tashishga ixtisoslashgan kema. Kema ichida to‘siqlar bilan ajratilgan yopiq tank (bak)lar bo‘ladi. Turlari: xom neft tankerlari (VLCC — 300 000 DWT gacha); neft mahsulotlari tankerlari; kimyoviy tankerlar; LNG tashuvchilar. Jahon neft savdosining 60 foizdan ko‘prog‘i tankerlar orqali amalga oshiriladi.
8	***Balker***	Qorabuqum (nav’li) yuk — don, ko‘mir, ruda, sement, o‘g‘it — tashishga ixtisoslashgan kema. Kema qopqog‘i katta ochiq bo‘lib, yuk crane yoki konveyer orqali yuklash-tushiriladi. Hajmiga ko‘ra: Handysize (10-40 000 DWT), Panamax (60-80 000 DWT), Capesize (100 000 DWT dan yuqori). Jahon quru yuk dengiz tashishining 40 foizini balkerlar ta’minlaydi.
9	***Konteyner kemasi***	Standart ISO konteynerlarini (20’ va 40’ TEU) tashishga maxsus jihozlangan kema. Kema kataklarga (sell) bo‘lingan bo‘lib, konteynerlar ustma-ust 10-12 qatorgacha terila oladi. O‘lchovlari: Feeder (1 000 TEU gacha) dan Ultra Large Container Ship — ULCS (24 000 TEU gacha). Jahon savdosining 60 foizdan ko‘prog‘i konteynerlar orqali tashiladi. TEU — 20 futlik ekvivalent birlik.
10	***Ro-Ro kema***	Roll-on/Roll-off — yukni g‘ildirakli transport (avtomobil, traktor, vagon) ko‘rinishida o‘z

		kuchiga yurgan holda kemaga kirib va chiqib ketish texnologiyasiga asoslangan kema. Kemaning orqa (yoki yon) qismida pandus (rampa) bo‘ladi. Yuklovchi kran talab qilinmaydi. Avtomobillar, yuk mashinalari, avtobus, texnika tashishda qo‘llaniladi. Parom (ferry) ham Ro-Ro kemaning bir turi.
11	***Yo‘lovchi kemasi***	Odamlarni dengiz yo‘lida tashishga mo‘ljallangan kema. Kema turi bo‘yicha: parom (qisqa masofali, ko‘pincha avtomobil ham oladi); kruiz laineri (uzoq masofali dam olish sayohatlari); tezkor katar (hydrofoil, hovercraft). Zamonaviy kruiz laynerlari — suzuvchi shaharlar: «Wonder of the Seas» (Royal Caribbean) — 5 400 yo‘lovchi, 362 m uzunlik, 18 qavat.
12	***Universal kema***	Turli xil quru yuklarni — qoplangan, qadoqlangan, yoqochlar, asbob-uskunalar — tashishga moslashtirilgan ko‘p maqsadli kema. Qattiq yuk kemasi (general cargo ship) ham deyiladi. Ixtisoslashgan kemalardan farqi: turli xil yuklarni bir vaqtda tashiy oladi; moslashuvchanligi yuqori; lekin ixtisoslashgan kemalarga nisbatan samaradorligi past. Kichik va o‘rta portlarda ustunlik qiladi.
3-guruh — Port infratuzilmasi va operatsion tushunchalar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Port infratuzilmasi***	Portning samarali ishlashini ta’minlovchi barcha fizik tuzilmalar va texnik jihozlar majmuasi. Tarkibiga kiradi: to‘lqin ko‘taruvchi (molo, prichal); kranlar va yuklash-tushirish mexanizmlari; konteyner terminali; ombor va saqlash joylari; yo‘lovchi terminali; temir yo‘l va avtomobil yo‘llari; bunkerlash portlari; navigatsiya yorug‘ligi va

		aloqa tizimlari. Port infratuzilmasi sifati portning raqobatbardoshligini belgilaydi.
14	***Portning o‘tkazish quvvati***	Port terminalining belgilangan vaqt (yil, oy) davomida qayta ishlay oladigan maksimal yuk hajmi (tonna, TEU) yoki xizmat ko‘rsata oladigan kemalar soni. Portning o‘tkazish quvvati kran soni va unumdorligi, saqlash joyi hajmi, yo‘l bog‘lanishlari va mehnat resurslariga bog‘liq. O‘tkazish quvvatini oshirish — port modernizatsiyasining bosh maqsadi.
15	***Yuk aylanmasi***	Port tomonidan ma’lum vaqt ichida yuklangan va tushirilgan yuklarning umumiy hajmi. O‘lchov birligi: tonna (quru yuk), TEU (konteyner), barrel (neft). Portning iqtisodiy samaradorligini baholashning asosiy ko‘rsatkichi. 2024 yil ma’lumotiga ko‘ra dunyo bo‘yicha eng yirik port Shanghai — 47,3 mln TEU yuk aylanmasi bilan birinchi o‘rinda.
16	***Bunkerlash***	Kemalarga dengiz yoqilg‘isi (mazut, dizel, LNG) va boshqa sarflanadigan materiallar (suv, oziq-ovqat, yog‘lar) ni quyish va ta’minlash jarayoni. Bunker stansiyalari portlarda yoki reydda ishlaydi. Bunkerlash xarajatlari kemaning umumiy operatsion xarajatlarining 40-60 foizini tashkil etadi. LNG-bunker — ekologik toza alternativ sifatida rivojlanmoqda.
17	***Karantin nazorati***	Dengiz portiga kirayotgan kema va yo‘lovchilarning yuqumli kasalliklarini tarqatmaslik maqsadida amalga oshiriladigan sanitariya-epidemiologik nazorat tizimi. Xalqaro sog‘liqni saqlash qoidalari (IHR, 2005) ga muvofiq barcha portlar karantin nazoratini amalga oshirishi shart. Kema portga kirish huquqini tasdiqlovchi «sog‘liqni saqlash pratika» hujjatini oladi.

18	***Reyd***	Portga yaqin joylashgan, kemalar langa (anchor) tashlab vaqtincha kutishadigan ochiq suv maydoni. Kemalar portda joy bo‘lmaganda yoki hujjatlar tayyorlanayotgan vaqtda reydda turadi. Ko‘pincha kichik kemalar orqali yuk almashinuvi (litcherla) ham reydda amalga oshiriladi. Reyd portning operatsion moslashuvchanligi uchun muhim element hisoblanadi.
4-guruh — Iqtisodiy ko‘rsatkichlar va xalqaro tashkilotlar		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
19	***Frakht (fraxtura)***	Dengiz yo‘li bilan yuk tashish uchun to‘lanadigan haq; kema egasiga to‘lanadigan ijara to‘lovi. Frakht stavkalari yuk bozorida talab-taklif asosida shakllanadi. Baltic Dry Index (BDI) — quru yuk frakht stavkalarining jahon ko‘rsatkichi — dengiz savdosi faolligini baholashda asosiy indikator hisoblanadi. 2024 yilda BDI sezilarli o‘zgaruvchanlik ko‘rsatdi.
20	***Tranzit tashish***	Uchinchi mamlakat hududidan o‘tib, boshqa mamlakatga yo‘naltirilgan yuk tashish. Dengiz tranziti uchun qulay geografik joylashuv va rivojlangan port infratuzilmasi muhim. Singapur, Rotterdam, Dubai portlari global tranzit markazlar hisoblanadi. Tranzit tashish mamlakatga port to‘lovlari, bunkerlash, xizmatlar ko‘rsatish orqali katta daromad keltiradi.
21	***Dengiz yo‘llari***	Kemalar tomonidan muntazam foydalaniladigan belgilangan dengiz marshrut yo‘nalishlari. Asosiy xalqaro dengiz yo‘llari: Suez kanali (Osiyo-Yevropa); Panama kanali (Atlantika-Tinch okean); Malakka bo‘g‘ozi (Xitoy-Yevropa); Kap-Good-Xop yo‘li (Suez muqobili). Dengiz yo‘llari naviqatsiya xavfsizligi, masofaning qisqaligi va oqimlar nuqtai nazaridan tanlanadi.

22	***IMO (Xalqaro dengiz tashkiloti)***	International Maritime Organization — BMTning dengiz transporti bo‘yicha ixtisoslashgan agentligi (1958 yil tashkil etilgan, 175+ a’zo davlat). Asosiy vazifalari: dengiz xavfsizligi standartlari (SOLAS); dengiz muhiti ifloslanishining oldini olish (MARPOL); kema ekipajlarini sertifikatlash (STCW); navigatsiya qoidalari (COLREG). IMO 2050 yilga kelib dengiz transporti CO_2 chiqindilarini 50% ga kamaytirish maqsadini qo‘ygan.
23	***Flagman kema***	Flot yoki kompaniyaning eng zamonaviy, yirik va texnik jihatdan mukammal kemasi; ham to‘g‘ridan-to‘g‘ri (yetakchi kema), ham ko‘chma ma’noda (kompaniya yoki davlatning eng nufuzli kemasi) ishlatiladi. Keng ma’noda — muayyan sohadagi yetakchi mahsulot yoki xizmat. Masalan, «MSC Oscar» (398 m, 19 000 TEU) MSC kompaniyasining flagman kemasi. Flagman kema kompaniyaning texnologik imkoniyatlari va moliyaviy qudratining timsolidir.
24	***DWT (o‘lik og‘irlik tonnasi)***	Deadweight Tonnage — kemaning maksimal yuklash qobiliyati: yuk, yoqilg‘i, suv, oziq-ovqat va ekipaj og‘irligini hisobga olgan holda kema qabul qila oladigan umumiy og‘irlik. DWT kemaning asosiy tijorat ko‘rsatkichi bo‘lib, kema narxini va charter stavkasini belgilashda ishlatiladi. Masalan, VLCC tankeri 300 000 DWT — ya’ni 300 000 tonna yuk tashiy oladi.

Nazorat savollari

1. Dengiz transporti qanday asosiy texnik-iqtisodiy xususiyatlarga ega va u boshqa transport turlari bilan solishtirganda qanday afzalliklarga ega?

2. Liner tashish va charter (tramp) tashish o‘rtasidagi asosiy farqlarni izohlang. Qaysi yuk turlari uchun qaysi usul iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq?

3. Asosiy kema turlarini — tanker, balker, konteyner kemasi, Ro-Ro — tasniflang. Har birining o‘z texnik xususiyatlarini va qo‘llanish sohalarini izohlang.

4. Portning o‘tkazish quvvati nima va u qanday omillarga bog‘liq? Portning raqobatbardoshligini oshirish uchun qanday choralar ko‘rish mumkin?

5. Frakht (fraxtura) nima va uning stavkasi qanday shakllanadi? Baltic Dry Index (BDI) dengiz savdosi faolligini baholashda qanday rol o‘ynaydi?

6. IMO (Xalqaro dengiz tashkiloti) ning dengiz transportini tartibga solishdagi rolini tushuntirib bering. SOLAS, MARPOL va STCW konventsiyalari qanday vazifalarni bajaradi?

7. Dengiz transportida bunkerlash xarajatlarining kemaning operatsion xarajatlaridagi ulushi qanday? LNG-bunker an’anaviy mazutga nisbatan qanday ekologik va iqtisodiy afzalliklarga ega?

8. Tranzit tashishning mamlakatga iqtisodiy foydasi nimadan iborat? Singapur, Rotterdam va Dubai portlarining global tranzit markazlarga aylanishining asosiy omillarini tahlil qiling.

9. Konteyner kemasida TEU tushunchasi nimani anglatadi va konteynerlashtirish jahon dengiz savdosini qanday o‘zgartirdi? Konteynerlashtirish jarayonining iqtisodiy oqibatlarini baholang.

10. DWT (o‘lik og‘irlik tonnasi) ko‘rsatkichi kema iqtisodiyotida qanday ahamiyat kasb etadi? Kema hajmini kattalashtirish (masshtab iqtisodiyoti) dengiz tashish xarajatlariga qanday ta’sir ko‘rsatadi?

XVI BOB. DARYO TRANSPORTI TASNIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI

16.1. Daryo transportining asosiy texnik jihozlari.
16.2. Daryo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari.
16.3 O‘zbekiston daryo floti texnik-iqtisodiy faoliyatining tahlili va rivojlantirish masalalari.
16.4. Daryo transportini rivojlantirish muammolari.

16.1. Daryo transportining asosiy texnik jihozlari

Daryo transporti insoniyat tarixidagi eng qadimgi transport tizimlaridan biri hisoblanadi. U qadim zamonlardan boshlab savdo-sotiq, hududlararo iqtisodiy aloqalar va aholining harakatlanishini ta’minlashda muhim o‘rin egallab kelgan. Suv yo‘llari orqali yuk va yo‘lovchi tashish tizimi dastlab tabiiy daryolar asosida shakllangan bo‘lsa, keyinchalik sun’iy kanallar, suv omborlari va gidrotexnik inshootlar qurilishi bilan yanada rivojlandi. Shu sababli daryo transporti nafaqat transport tarmog‘i, balki iqtisodiy taraqqiyot va sivilizatsiyalar rivojlanishining muhim omillaridan biri sifatida qaraladi.

Daryo transporti tabiiy suv havzalari — daryolar va ko‘llar, shuningdek sun’iy suv tizimlari — kanallar va suv omborlari orqali yuk hamda yo‘lovchi tashishni amalga oshiradi. Geografik qamrovi va xizmat ko‘rsatish ko‘lami bo‘yicha daryo transporti bir necha darajalarga ajratiladi. Birinchi daraja — xalqaro magistral daryo yo‘llari bo‘lib, ular bir nechta davlatlarni bog‘laydi va tashqi savdo aloqalarida muhim rol o‘ynaydi. Dunay, Reyn, Oder, Amur va Paragvay daryolari ana shunday xalqaro suv magistrallari jumlasiga kiradi.

Ikkinchi daraja — mamlakat ichidagi yirik mintaqalararo aloqalarni ta’minlovchi suv yo‘llaridir. Volga, Missisipi va Yantszi kabi daryolar yirik hududlarni birlashtirib, ichki iqtisodiy integratsiyani kuchaytiradi. Uchinchi daraja esa mahalliy ehtiyojlarga xizmat qiluvchi qisqa masofali suv yo‘llaridan iborat bo‘lib, ular hududiy transport tizimining tarkibiy qismi sifatida faoliyat yuritadi.

Daryo transportida foydalaniladigan kemalar bajaradigan vazifalariga ko‘ra bir nechta asosiy guruhlarga bo‘linadi. Ushbu tasnif daryo transporti tizimining texnik va funksional tuzilishini tushunishda muhim ahamiyatga ega. Daryo flotining tarkibi odatda transport kemalari, texnik flot va yordamchi kemalardan tashkil topadi.

Transport kemalari daryo transportining asosiy tijorat qismini tashkil etadi. Ularning asosiy vazifasi yuk va yo‘lovchilarni bir manzildan ikkinchi manzilga yetkazishdan iborat. Mazkur toifaga yo‘lovchi kemalari, quruq yuk tashuvchi kemalar, neft va neft mahsulotlarini tashuvchi tankerlar, shuningdek suruvchi va shatakchi kemalar kiradi.

Yo‘lovchi kemalari aholining suv transporti orqali harakatlanishini ta’minlaydi. Ular qisqa masofali mahalliy qatnovlardan tortib uzoq masofali sayyohlik va kruiz tashuvlarigacha turli vazifalarni bajaradi. Zamonaviy yo‘lovchi kemalari yuqori qulaylik darajasiga ega bo‘lib, mehmonxona, restoran va dam olish infratuzilmasi bilan jihozlanadi.

Quruq yuk kemalari sanoat mahsulotlari, don, qurilish materiallari va boshqa turdagi yuklarni tashishda foydalaniladi. Suyuq yuk tashuvchi kemalar esa neft, yoqilg‘i va kimyoviy mahsulotlarni maxsus baklar yordamida tashishga mo‘ljallangan. Bunday kemalarda xavfsizlik talablariga alohida e’tibor qaratiladi.

Suruvchi va shatakchi kemalar daryo flotining texnik harakatini ta’minlovchi vositalardir. Ular o‘z dvigateliga ega bo‘lmagan barjalarni tortib yuradi yoki suradi. Ayniqsa yirik yuk oqimlari mavjud bo‘lgan daryolarda ushbu texnologiya yuqori iqtisodiy samaradorlik beradi.

Texnik flot daryo transporti tizimining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Uning asosiy vazifasi suv yo‘llarining kemalar harakati uchun yaroqli holatini saqlashdir. Mazkur guruhga daryo tubini chuqurlashtiruvchi zemlesoslar, ekskavator kemalari, gidrotexnik qurilish kemalari va suv yo‘llarini sozlovchi maxsus texnika kiradi.

Daryo transportining samaradorligi ko‘p jihatdan suv yo‘llarining texnik holatiga bog‘liq. Daryolarda cho‘kindi to‘planishi, suv sathining o‘zgarishi yoki qirg‘oqlarning yemirilishi transport qatnoviga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu sababli texnik flot doimiy ravishda daryo tubini tozalash, chuqurlashtirish va navigatsiya sharoitlarini yaxshilash bilan shug‘ullanadi.

Texnik flot to‘g‘ridan-to‘g‘ri tijorat daromadi keltirmasa-da, butun transport tizimining uzluksiz ishlashini ta’minlaydi. Shu sababli u daryo transportining “infratuzilmaviy tayanchi” sifatida qaraladi.

Yordamchi kemalar daryo transportining logistik va servis infratuzilmasini shakllantiradi. Ushbu toifaga ta’mirlash ustaxona kemalari, suzuvchi omborlar, paromlar, kechuv kemalari, qurilish materiallarini qazib oluvchi texnik vositalar hamda ponton ko‘priklar kiradi.

Paromlar va kechuv kemalari daryo qirg‘oqlari o‘rtasida transport aloqalarini ta’minlab, ko‘prik vazifasini bajaradi. Ayrim hududlarda ular avtomobil va temir yo‘l transporti tizimining ajralmas qismi hisoblanadi.

Suzuvchi ustaxona va servis kemalari esa asosiy flotga texnik xizmat ko‘rsatadi. Bu tizim daryo flotining uzoq muddatli va uzluksiz ishlashida muhim rol o‘ynaydi.

Daryo transportida turli xil energetik qurilmalardan foydalaniladi. Tarixiy jihatdan dastlab bug‘ dvigatelli paroxodlar keng qo‘llanilgan bo‘lsa, keyinchalik ichki yonuv dvigatelli teploxodlar asosiy o‘rinni egalladi. Hozirgi davrda esa elektr va gaz dvigatelli kemalar ham keng rivojlanmoqda.

Bug‘ dvigatellarining o‘rnini dizel va gaz dvigatellari egallashi yonilg‘i samaradorligi va ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirishga xizmat qildi. Zamonaviy daryo kemalarida energiya tejamkor texnologiyalar va ekologik standartlarga mos dvigatel tizimlari keng qo‘llanilmoqda.

So‘nggi yillarda “yashil transport” konsepsiyasi asosida elektr va gibrid dvigatelli kemalarni yaratishga alohida e’tibor qaratilmoqda. Iqlim o‘zgarishi va karbon emissiyasini kamaytirish zarurati daryo transportini ekologik jihatdan eng istiqbolli transport turlaridan biriga aylantirmoqda.

Daryo transportining asosiy afzalliklaridan biri — uning yuqori iqtisodiy samaradorligidir. Suv transportida yuk tashish xarajatlari avtomobil transportiga nisbatan bir necha barobar arzon hisoblanadi. Ayniqsa katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashishda daryo transportining ustunligi yaqqol namoyon bo‘ladi.

OECD va boshqa xalqaro tashkilotlar ma’lumotlariga ko‘ra, bir tonna-kilometr yuk tashishda daryo transporti yonilg‘i sarfi va karbon chiqindilari bo‘yicha eng ekologik toza transport turlaridan biri hisoblanadi. Shu sababli Yevropa davlatlari ichki suv transportini rivojlantirishni ekologik siyosatning muhim yo‘nalishlaridan biri sifatida ko‘rib chiqmoqda.

Daryo transportining ekologik ustunligi ayniqsa bugungi kunda muhim ahamiyat kasb etmoqda. Karbon emissiyasini kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish va “yashil logistika” tizimini shakllantirish jarayonida ichki suv transportining roli tobora ortib bormoqda.

Daryo transporti insoniyat tarixidagi eng qadimgi logistika tizimlaridan biridir. Mesopotamiya hududidagi Dajla va Furot daryolari, Misrdagi Nil daryosi qadimgi sivilizatsiyalarning iqtisodiy asosini tashkil

etgan. Daryo transporti orqali savdo yo‘llari shakllangan, shaharlar rivojlangan va davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalar mustahkamlangan.

Bugungi kunda dunyo bo‘yicha ichki suv yo‘llarining umumiy uzunligi yuz minglab kilometrni tashkil etadi. Yevropa mamlakatlarida daryo transporti ayniqsa rivojlangan bo‘lib, Reyn, Dunay, Volga, Elba va Oder daryolari yirik iqtisodiy magistrallar sifatida faoliyat yuritadi.

AQShda Missisipi tizimi, Braziliyada Amazonka havzasi, Xitoyda Yantszi daryosi va Rossiyada Volga tizimi yirik yuk oqimlarini tashishda strategik rol o‘ynaydi. Yevropa ichki suv yo‘llari tizimi har yili yuz millionlab tonna yuk tashishni ta’minlab, logistika tizimining muhim tarkibiy qismi sifatida xizmat qilmoqda.

Umuman olganda, daryo transporti zamonaviy iqtisodiyotda ekologik, iqtisodiy va logistika nuqtai nazaridan muhim strategik transport tarmog‘i hisoblanadi. Kelgusida ekologik transport tizimlariga bo‘lgan ehtiyojning ortishi ichki suv transportining global transport tizimidagi rolini yanada kuchaytirishi kutilmoqda.

16.1-jadval.

Daryo transporti kemalarining vazifalari bo‘yicha tasnifi va tarkibi[431]

Kema toifasi	Kema turlari	Asosiy vazifasi va texnik xususiyatlari
Transport kemalari	Yo‘lovchi kemasi; quruq yuk kemasi; suyuq yuk (neft, neft mahsulotlari) kemasi; suruvchi kema; shatakchi kema	Yuk va yo‘lovchilarni A nuqtadan B nuqtaga yetkazish — tijorat daryo transportining asosi. Suyuq yuk kemalari tryumiga to‘ldiriladi yoki palubada maxsus baklar o‘rnatiladi
Texnik flot	Daryolarni chuqurlashtiruvchi snaryadlar (zemlesosy, ekskavatorlar); suv yo‘llarini sozlash kemalari; gidrotexnik ishlar kemalari	Suv yo‘llarini kemalarga yaroqli holda saqlash; daryo tubini tozalash va chuqurlashtirish; to‘g‘on va inshootlar qurish. Tijorat daromad keltirmaydi, lekin butun tizimning ishlashini ta’minlaydi
Yordamchi kemalar	Ta’mirlash ustaxona kemalari; suzuvchi magazinlar; paromlar; kechuv kemalari; qum va shag‘al qazib oluvchi jihozlar	Asosiy va texnik flotni logistik ta’minlash; qurilish materiallari qazib olish; qirg‘oqlar o‘rtasida ko‘prik vazifasini bajarish. Suzuvchi ponton ko‘priklar ham shu toifaga kiradi

[431] *Manba: O'zR ichki suv transporti ustavi (1997) va sohaviy adabiyotlar asosida muallif tuzildi*

Ushbu tasnif daryo transporti tizimining murakkab va o‘zaro bog‘langan tarkibiy tuzilishga ega ekanligini ko‘rsatadi. Transport kemalari yuk va yo‘lovchilarni tashish orqali bevosita iqtisodiy daromad shakllantirsa, texnik flot suv yo‘llarining xavfsiz va uzluksiz ishlashini ta’minlaydi. Yordamchi kemalar esa asosiy hamda texnik flot faoliyatining logistika va texnik jihatdan barqaror ishlashiga xizmat qiladi. Shu sababli daryo transportida barcha flot elementlari yagona tizim sifatida faoliyat yuritadi va ulardan biridagi uzilish umumiy transport samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin.

Daryo kemalarida qo‘llaniladigan dvigatel turlari va texnik baza

Daryo transportining texnik rivojlanishi avvalo kemalarda qo‘llaniladigan energetik qurilmalar va dvigatel tizimlarining takomillashuvi bilan chambarchas bog‘liqdir. Tarixiy jihatdan dastlab bug‘ dvigatelli kemalar — paroxodlar keng qo‘llanilgan bo‘lsa, keyinchalik ichki yonuv dvigatellariga asoslangan teploxodlar asosiy o‘rinni egallay boshladi. Hozirgi davrda esa elektr energiyasi, gaz va gibrid texnologiyalar asosida ishlovchi zamonaviy kemalar daryo flotining yangi avlodini shakllantirmoqda.

Daryo transportida bug‘, yonilg‘i, elektr energiyasi va gaz dvigatellari yordamida harakat qiluvchi kemalar — paroxod, teploxod va elektroxodlardan foydalaniladi. Shuningdek, o‘z dvigateliga ega bo‘lmagan barjalar va sollar ham yuk tashish tizimining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Ayniqsa yirik yuk oqimlarini tashishda shatakchi va suruvchi kemalar yordamida boshqariladigan barjalar yuqori iqtisodiy samaradorlikni ta’minlaydi.

Texnologik taraqqiyot natijasida bug‘ dvigatellaridan dizel va gaz dvigatellariga o‘tish daryo transportining ekspluatatsion samaradorligini sezilarli darajada oshirdi. Zamonaviy dvigatel tizimlari yonilg‘i sarfini kamaytirish, texnik xizmat xarajatlarini optimallashtirish va ekologik xavfsizlikni ta’minlash imkonini bermoqda. So‘nggi yillarda ekologik talablarning kuchayishi natijasida elektr va gibrid dvigatelli kemalarni yaratishga alohida e’tibor qaratilmoqda. Bunday kemalar karbon chiqindilarini kamaytirish va “yashil transport” konsepsiyasini rivojlantirishda muhim vosita sifatida qaralmoqda.

Daryo transportining muhim afzalliklaridan biri uning yuqori iqtisodiy samaradorligidir. Yuk va yo‘lovchilarni suv yo‘llari orqali tashish quruqlik transportiga, ayniqsa avtomobil transportiga nisbatan bir necha barobar arzon hisoblanadi. Ayrim hisob-kitoblarga ko‘ra, daryo

transportida yuk tashish tannarxi avtomobil transportiga nisbatan 3–5 barobar tejamkor bo‘lishi mumkin. Bu ayniqsa katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashishda yaqqol namoyon bo‘ladi.

OECD va boshqa xalqaro tashkilotlar ma’lumotlariga ko‘ra, bir tonna-kilometr yuk tashishda daryo transporti yonilg‘i sarfi va CO_2 chiqindilari bo‘yicha quruqlik transportining ko‘plab turlariga nisbatan ustunlikka ega. Shu sababli Yevropa mamlakatlarida ichki suv transportini rivojlantirish ekologik va iqtisodiy siyosatning ustuvor yo‘nalishlaridan biri sifatida qaralmoqda. Ayniqsa karbon emissiyasini qisqartirish va energiya samaradorligini oshirish bo‘yicha xalqaro dasturlar daryo transportining strategik ahamiyatini yanada kuchaytirmoqda.

Dunyo daryo transporti: geografiyasi va rivojlanish darajasi

Daryo transportidan yuk va yo‘lovchi tashishda foydalanish insoniyat tarixining eng qadimgi davrlaridan boshlangan. Miloddan avvalgi ming yilliklarda Mesopotamiyada Dajla va Furot daryolari hamda Misrdagi Nil daryosi bo‘ylab eshkakli va yelkanli kemalar yordamida savdo va transport aloqalari amalga oshirilgan. Shu sababli daryo transportini insoniyat tarixidagi dastlabki logistika tizimlaridan biri sifatida baholash mumkin.

Bugungi kunda dunyo ichki suv yo‘llarining umumiy uzunligi yuz minglab kilometrni tashkil etadi. Ayniqsa Yevropa mamlakatlarida daryo transporti yuqori darajada rivojlangan bo‘lib, Reyn, Dunay, Volga, Elba, Oder va Visla kabi yirik daryolar xalqaro va ichki yuk tashish tizimining asosiy magistrallari sifatida faoliyat yuritmoqda.

Polshada Odra va Visla, Germaniyada Quyi Oder va O‘rta Elba, Vengriyada Dunay va Tisa, Fransiyada Reyn hamda Rossiyada Volga daryolari orqali katta hajmdagi yuk va yo‘lovchi tashish ishlari amalga oshiriladi. AQSh, Braziliya va Kanada kabi davlatlar ham ichki suv transportidan faol foydalanadi. Xususan, Missisipi havzasi AQShning yirik agrar va sanoat hududlarini bog‘lovchi muhim transport tizimi hisoblanadi.

BMTning Yevropa iqtisodiy komissiyasi — UN ECE ma’lumotlariga ko‘ra, Yevropa ichki suv yo‘llari tizimi har yili yuz millionlab tonna yuk tashishni ta’minlaydi. Bu esa daryo transportining global logistika tizimidagi o‘rni hali ham yuqori ekanligini ko‘rsatadi. Ayniqsa ekologik xavfsizlik va energiya samaradorligi masalalari dolzarb bo‘lib borayotgan hozirgi sharoitda daryo transportining iqtisodiy va strategik ahamiyati yanada ortib bormoqda.

16.2. Daryo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari va O‘rta Osiyodagi tarixi

O‘rta Osiyoda daryo transporti qadim zamonlardan buyon aholi xo‘jalik faoliyatining muhim tarkibiy qismi bo‘lib kelgan. Ayniqsa Amudaryo va Sirdaryo havzalarida qayiq va sollardan yuk tashish, savdo aloqalari hamda odamlar harakatlanishida keng foydalanilgan. Suv yo‘llari qadimiy karvon yo‘llarini to‘ldiruvchi tabiiy transport tizimi sifatida xizmat qilgan. Shu sababli daryo transporti mintaqa iqtisodiy hayotida dastlabki logistika vositalaridan biri sifatida shakllangan.

XVIII asrga kelib Rossiyaning Sharq mamlakatlari bilan savdo aloqalarining kengayishi O‘rta Osiyoda daryo transportining rivojlanishiga yangi turtki berdi. Bu davrda jahon bozorida Rossiya orqali eksport qilinadigan yog‘och, don, momiq, kanop kabi xom ashyo mahsulotlariga talab ortib bordi. Shu bilan birga Sharq mamlakatlaridan olib kelinadigan choy, ipak, paxta va boshqa tovarlarning hajmi ham sezilarli darajada kengaydi. Natijada Amudaryo va Sirdaryo savdo-logistika tizimining muhim elementiga aylandi.

Savdo hajmining ortishi daryo yo‘llarining iqtisodiy ahamiyatini kuchaytirib, suv transportidan yanada faol foydalanishga olib keldi. Bu jarayon nafaqat iqtisodiy, balki siyosiy va strategik omillar bilan ham chambarchas bog‘liq edi. Chunki O‘rta Osiyo hududida transport kommunikatsiyalarini nazorat qilish Rossiya imperiyasining geosiyosiy manfaatlari bilan uzviy bog‘liq bo‘lgan.

1847 yilga kelib Rossiya Orol dengizining shimoliy qirg‘og‘i hamda quyi Sirdaryo hududlarini nazorat ostiga oldi. Aynan shu davrda Orol harbiy flotiliyasi tashkil qilindi. Dastlab mazkur flotiliya harbiy-strategik vazifalarni bajarish, yangi hududlarni o‘rganish va tayanch punktlarini himoya qilish maqsadida shakllantirilgan edi. Biroq vaqt o‘tishi bilan uning faoliyati iqtisodiy va transport funksiyalarini ham qamrab ola boshladi.

Orol flotiliyasining tashkil etilishi O‘rta Osiyoda zamonaviy daryo transporti tizimining shakllanishiga asos soldi. Harbiy kemalar bilan bir qatorda yuk va yo‘lovchi tashishga mo‘ljallangan suv transport vositalari ham paydo bo‘la boshladi. Natijada daryo transporti hududning iqtisodiy integratsiyasini ta’minlovchi muhim omillardan biriga aylandi.

Amudaryoda bug‘ dvigatelli kemalarning muntazam harakati 1873 yil aprel oyidan yo‘lga qo‘yildi. Aynan shu yili Orol dengizidan Nukus shahrigacha birinchi bug‘ kemasi qatnovni amalga oshirdi. Bu voqea

O‘rta Osiyo transport tizimida texnologik burilish sifatida baholanadi. Chunki bug‘ dvigatelli kemalarning paydo bo‘lishi yuk tashish hajmini oshirish, transport xarajatlarini kamaytirish va qatnovlarning muntazamligini ta’minlash imkonini berdi.

1877 yilda Amudaryoning Chorjo‘ygacha bo‘lgan qismi o‘rganilib, suv transporti qatnovi yanada kengaytirildi. Daryoning yangi qismlarini navigatsiya uchun moslashtirish iqtisodiy aloqalar geografiyasini sezilarli darajada kengaytirdi. Shu davrda Amudaryo transport yo‘li nafaqat harbiy, balki savdo va pochta tashuvlari uchun ham faol foydalanila boshlandi.

1887 yilda Rossiyaning O‘rta Osiyodagi siyosiy va iqtisodiy mavqeini mustahkamlash maqsadida Amudaryo harbiy flotiliyasi tashkil qilindi. Ushbu qaror 1893 yilda rasmiy ravishda tasdiqlandi. Flotiliyaning tashkil qilinishi mintaqadagi suv transportini markazlashgan boshqaruv asosida rivojlantirishga xizmat qildi.

XX asr boshlariga kelib Amudaryo transport tizimi sezilarli darajada rivojlandi. 1913 yil holatiga ko‘ra flotiliya tarkibida 8 ta paroxod va 14 ta barja faoliyat yuritgan. Ular asosan garnizonlarni ta’minlash, pochta tashish, yo‘lovchi qatnovlari hamda yuk tashish xizmatlarini amalga oshirgan. Ayniqsa To‘rtko‘ldan Termizgacha bo‘lgan yo‘nalish suv transportining asosiy magistral yo‘nalishlaridan biri hisoblangan.

Mazkur davrda daryo transporti iqtisodiy hayotning muhim qismiga aylandi. Suv yo‘llari orqali paxta, don, qurilish materiallari va boshqa mahsulotlarni tashish hajmi ortib bordi. Shu bilan birga daryo transporti mintaqalararo savdo aloqalarini rivojlantirishda muhim vosita bo‘lib xizmat qildi.

1923 yilda Amudaryo harbiy flotiliyasi milliylashtirilib, “O‘rta Osiyo paroxodchiligi” aksiyadorlik jamiyatiga aylantirildi. Bu davrda suv transportini xo‘jalik ehtiyojlariga moslashtirish va iqtisodiy samaradorlikni oshirishga katta e’tibor qaratildi. Natijada transport infratuzilmasi kengaytirildi va yangi kemalar foydalanishga topshirildi.

O‘sha davrda O‘rta Osiyo suv yo‘llarida umumiy yuk ko‘tarish quvvati 7 ming tonnaga teng bo‘lgan 20 ta kema va 50 ta barja faoliyat yuritgan. Bundan tashqari umumiy yuk ko‘tarish quvvati 24 ming tonnani tashkil etuvchi 1500 dan ortiq qayiq ishlatilgan. Kema va qayiqlar qatnaydigan suv yo‘llarining umumiy uzunligi 887 kilometrga yetgan edi.

Mazkur ko‘rsatkichlar daryo transportining o‘sha davr iqtisodiyotida muhim o‘rin egallaganini ko‘rsatadi. Ayniqsa avtomobil va temir yo‘l transporti yetarlicha rivojlanmagan sharoitda suv transporti

hududlararo iqtisodiy aloqalarni ta’minlovchi asosiy vositalardan biri bo‘lib xizmat qilgan.

16.2-jadval.

O‘zbekiston daryo transportining rivojlanish bosqichlari: asosiy sanalar va voqealar[432]

Yil	Muhim voqea va rivojlanish bosqichi
1847	Orol harbiy flotiliyasi tashkil etildi; Orol dengizining shimoliy qirg‘og‘i va quyi Sirdaryo nazorat ostiga olindi
1873	Amudaryoda bug‘li kemalar uzluksiz qatnovi boshlandi; aprelda Orol dengizidan Nukusgacha birinchi kema yurdi
1887/1893	Amudaryo harbiy flotiliyasi tashkil etildi (1887) va rasman tasdiqlandi (1893); 1913 yilga kelib 8 paroxod, 14 barja
1923	Flotiliya milliylashtirilib «O‘rta Osiyo paroxodchiligi» AJ ga aylantirilder; boshqarma Toshkentda tashkil etildi; suv yo‘llari 887 km
1930	Toshkentda dengiz texnikumi ochildi (1939 yilda Chorjo‘yga ko‘chirildi); Xorazm vohasi, Qoraqalpog‘iston, Tojikiston, Turkmaniston daryo transporti hududiy iqtisodiyotda muhim o‘rin egallagan
1950–52	Termizda daryo porti ochildi (1950); Xo‘jayli kema ta’mirlash zavodi qurildi (1952); yangi Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Qoratov, Xo‘jayli bandargoh (pristan)lari ishga tushirildi
1980	Suv yo‘llari 2800 km ga yetdi; Amudaryoda Panj (Tojikiston) bandarg‘ohidan Mo‘ynoqqacha paroxodlar qatnovi amalga oshirildi; yuk tashish 1420 ming tonna
1991	Mustaqillik: O‘rta Osiyo paroxodchiligi mulki Turkmaniston, O‘zbekiston, Tojikiston o‘rtasida taqsimlandi
1994–95	«Termiz daryo porti», «Xorazm daryo floti», «Qoraqalpog‘iston daryo floti» ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi
2001	Iyundan kemachilik registri va kemachilik inspeksiyasi faoliyati qayta tashkil etildi; hozirgi suv yo‘llari uzunligi ~1000 km

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, Ushbu tarixiy bosqichlar O‘rta Osiyoda daryo transporti oddiy mahalliy transport vositasidan strategik iqtisodiy infratuzilmaga aylanganini ko‘rsatadi. Dastlab tabiiy ehtiyojlar asosida

[432] *Manba: tarmoq tarixiy hujjatlari va O'zR Transport vazirligi ma'lumotlari asosida muallif tuzildi*

shakllangan suv transporti keyinchalik savdo, harbiy-strategik va sanoat rivojlanishi bilan chambarchas bog‘liq murakkab logistika tizimiga aylandi. Ayniqsa bug‘ dvigatelli kemalarning joriy etilishi va flotiliya tizimining shakllanishi daryo transportining texnik modernizatsiyasida muhim burilish yasadi.

Bugungi kunda ham daryo transportining tarixiy tajribasi transport-logistika tizimlarini rivojlantirishda muhim ilmiy-amaliy ahamiyatga ega bo‘lib qolmoqda. Chunki ekologik xavfsizlik, energiya samaradorligi va arzon logistika masalalari dolzarb bo‘lib borayotgan zamonaviy sharoitda ichki suv transportining strategik roli yana ortib bormoqda.

16.3. O‘zbekiston daryo floti texnik-iqtisodiy faoliyatining tahlili va rivojlantirish masalalari

O‘zbekiston daryo transporti tizimida Termiz daryo porti strategik ahamiyatga ega bo‘lgan yirik transport-logistika markazi hisoblanadi. Bundan tashqari respublikada Sharlovuq, To‘rtko‘l, Beruniy va Xo‘jayli bandargohlari faoliyat yuritmoqda. Amudaryo orqali tashkil etilgan To‘rtko‘l–Xonqa hamda Chalish–Beruniy suzuvchi ko‘priklari hududlararo transport aloqalarini ta’minlashda muhim rol o‘ynaydi. Xo‘jayli kema ta’mirlash zavodi esa daryo flotining texnik barqarorligini saqlashga xizmat qiluvchi asosiy sanoat obyektlaridan biri hisoblanadi.

Termiz daryo porti Markaziy Osiyodagi eng muhim suv transporti obyektlaridan biri sifatida e’tirof etiladi. Portning yillik yuk qabul qilish va jo‘natish quvvati 2 million tonnadan ortiqni tashkil etadi. Ayniqsa Afg‘onistonning Hayraton porti bilan bog‘langan transport yo‘nalishi Termiz portining xalqaro iqtisodiy ahamiyatini yanada oshirmoqda. Mazkur yo‘nalish orqali O‘zbekiston va Afg‘oniston o‘rtasidagi eksport-import yuklarining sezilarli qismi tashiladi.

Termiz portining geostrategik ahamiyati shundaki, u O‘zbekistonni Janubiy Osiyo va Yaqin Sharq bozorlari bilan bog‘lovchi muhim logistika markazi sifatida xizmat qiladi. So‘nggi yillarda Afg‘oniston orqali xalqaro transport yo‘laklarini rivojlantirish bo‘yicha olib borilayotgan tashabbuslar Termiz portining istiqboldagi rolini yanada kuchaytirmoqda. Shu sababli mazkur port nafaqat ichki transport tizimining, balki xalqaro tranzit-logistika infratuzilmasining ham muhim elementi hisoblanadi.

Xalq xo‘jaligi yuklari asosan bir nechta asosiy yo‘nalishlar bo‘yicha tashiladi. Jumladan:

- Termiz–Hayraton;
- Sharlovuq–To‘rtko‘l;

- Xo‘jayli–To‘rtko‘l;
- Xo‘jayli–Beruniy;
- Qoratov–Taxiatosh

yo‘nalishlari daryo transportining eng faol magistral tarmoqlari hisoblanadi.

Mazkur transport yo‘nalishlari orqali asosan qurilish materiallari, neft mahsulotlari, qishloq xo‘jaligi yuklari, mineral xom ashyo va boshqa xalq xo‘jaligi mahsulotlari tashiladi. Ayrim hududlarda daryo transporti yuk tashishning eng iqtisodiy jihatdan samarali vositasi hisoblanadi.

Respublika daryo floti tarkibiga 200 dan ortiq texnik vositalar kiradi. Ular orasida:

- teploxodlar;
- barjalar;
- zemlesoslar;
- suzuvchi ekskavatorlar;
- port kranlari;
- shatakchi kemalar;
- yordamchi texnik vositalar

mavjud.

Mazkur texnik baza daryo transportining ishlab chiqarish va logistika faoliyatini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa suv yo‘llarini chuqurlashtirish va navigatsiya uchun yaroqli holatda saqlashda texnik flotning roli katta.

Bugungi kunda O‘zbekistondagi foydalanilayotgan suv yo‘llarining umumiy uzunligi qariyb 1000 kilometrni tashkil etadi. Bu ko‘rsatkich Markaziy Osiyo sharoitida sezilarli transport salohiyatini ifodalaydi. Shu bilan birga daryo transporti tarmog‘ining rivojlanish darajasi mavjud suv resurslari va gidrologik sharoitlarga ham bevosita bog‘liqdir.

O‘zbekistonning port va bandargohlari temir yo‘l tarmoqlari bilan uzviy bog‘langan. Ushbu integratsiya multimodal logistika tizimlarini rivojlantirish imkonini bermoqda. Zamonaviy transport iqtisodiyotida multimodal tashuvlar alohida ahamiyat kasb etadi, chunki ular yuklarni bir transport turidan boshqasiga tezkor o‘tkazish orqali logistika xarajatlarini kamaytiradi va transport samaradorligini oshiradi.

Ayniqsa Termiz logistika markazining temir yo‘l va avtomobil transporti bilan integratsiyalashuvi O‘zbekistonning xalqaro tranzit salohiyatini kuchaytirishda muhim omil bo‘lib xizmat qilmoqda. Kelgusida “Shimol–Janub” va “Markaziy Osiyo–Janubiy Osiyo”

transport yo‘laklarini rivojlantirish jarayonida daryo transportining roli yanada ortishi mumkin.

Daryo transportining asosiy iqtisodiy afzalligi — yuk tashish tannarxining nisbatan pastligidir. Ayniqsa katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga tashishda suv transporti avtomobil transportiga qaraganda sezilarli darajada arzon hisoblanadi. Bu holat daryo transportini qurilish materiallari, neft mahsulotlari, don va boshqa ommaviy yuklarni tashishda iqtisodiy jihatdan samarali vositaga aylantiradi.

Daryo transportining yana bir muhim ustunligi — uning ekologik samaradorligidir. Ichki suv transportida yonilg‘i sarfi va karbon chiqindilari avtomobil transportiga nisbatan ancha past bo‘ladi. Shu sababli bugungi kunda ko‘plab davlatlar ekologik transport siyosati doirasida daryo transportini rivojlantirishga alohida e’tibor qaratmoqda.

Shu bilan birga daryo transportining ayrim cheklovlari ham mavjud. Suv sathining mavsumiy o‘zgarishi, navigatsiya davrining cheklanganligi, daryo tubining cho‘kindi bilan to‘lishi va gidrotexnik inshootlarning yetarli darajada rivojlanmaganligi transport samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin.

Ayniqsa Amudaryo havzasida suv oqimining kamayishi va ekologik muammolar daryo transportining rivojlanishiga jiddiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Shu sababli suv yo‘llarini muntazam chuqurlashtirish, navigatsiya tizimlarini modernizatsiya qilish va ekologik monitoringni kuchaytirish zarurati ortib bormoqda.

O‘zbekistonda daryo transporti faoliyatini tartibga soluvchi normativ-huquqiy tizim mustaqillik yillarida bosqichma-bosqich shakllantirildi. Ushbu huquqiy baza daryo transporti faoliyatining texnik, iqtisodiy va ekologik jihatlarini tartibga solishga qaratilgan.

Normativ-huquqiy hujjatlar quyidagi asosiy yo‘nalishlarni qamrab oladi:

- kemalarning texnik xavfsizligi;
- suv yo‘llaridan foydalanish qoidalari;
- yuk va yo‘lovchi tashish tartibi;
- ekologik xavfsizlik talablari;
- mehnat muhofazasi;
- navigatsiya xavfsizligi;
- portlar faoliyatini tashkil etish;
- xalqaro transport aloqalarini tartibga solish.

Mazkur huquqiy baza daryo transporti tizimining xavfsiz va samarali ishlashini ta’minlashga xizmat qiladi. Ayniqsa xalqaro tashuvlar hajmi

ortib borayotgan sharoitda milliy qonunchilikni xalqaro transport standartlariga moslashtirish muhim ahamiyat kasb etmoqda.

16.3-jadval.

Daryo transporti sohasiga oid asosiy normativ-huquqiy hujjatlar[433]

Yil	Muhim voqea va rivojlanish bosqichi
1847	Orol harbiy flotiliyasi tashkil etildi; Orol dengizining shimoliy qirg‘og‘i va quyi Sirdaryo nazorat ostiga olindi
1873	Amudaryoda bug‘li kemalar uzluksiz qatnovi boshlandi; aprelda Orol dengizidan Nukusgacha birinchi kema yurdi
1887/1893	Amudaryo harbiy flotiliyasi tashkil etildi (1887) va rasman tasdiqlandi (1893); 1913 yilga kelib 8 paroxod, 14 barja
1923	Flotiliya milliylashtirilib «O‘rta Osiyo paroxodchiligi» AJ ga aylantirilder; boshqarma Toshkentda tashkil etildi; suv yo‘llari 887 km
1930	Toshkentda dengiz texnikumi ochildi (1939 yilda Chorjo‘yga ko‘chirildi); Xorazm vohasi, Qoraqalpog‘iston, Tojikiston, Turkmaniston daryo transporti hududiy iqtisodiyotda muhim o‘rin egallagan
1950–52	Termizda daryo porti ochildi (1950); Xo‘jayli kema ta’mirlash zavodi qurildi (1952); yangi Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Qoratov, Xo‘jayli bandargoh (pristan)lari ishga tushirildi
1980	Suv yo‘llari 2800 km ga yetdi; Amudaryoda Panj (Tojikiston) bandarg‘ohidan Mo‘ynoqqacha paroxodlar qatnovi amalga oshirildi; yuk tashish 1420 ming tonna
1991	Mustaqillik: O‘rta Osiyo paroxodchiligi mulki Turkmaniston, O‘zbekiston, Tojikiston o‘rtasida taqsimlandi
1994–95	«Termiz daryo porti», «Xorazm daryo floti», «Qoraqalpog‘iston daryo floti» ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi
2001	Iyundan kemachilik registri va kemachilik inspeksiyasi faoliyati qayta tashkil etildi; hozirgi suv yo‘llari uzunligi ~1000 km

Jadvalda keltirilgan normativ-huquqiy hujjatlar daryo transporti tizimining institutsional asosini shakllantiradi. Ular nafaqat transport jarayonlarini tartibga soladi, balki xavfsizlik, ekologik barqarorlik va iqtisodiy samaradorlikni ta’minlashga ham xizmat qiladi. Shu sababli daryo transportini rivojlantirishda normativ-huquqiy bazani xalqaro

[433] *Manba: O'zR normativ-huquqiy hujjatlar ro'yxati asosida muallif tuzildi*

standartlar asosida muntazam takomillashtirib borish muhim strategik vazifalardan biri hisoblanadi.

Bugungi kunda O‘zbekiston daryo transporti tizimi oldida bir qator muammolar mavjud. Ularning asosiylari quyidagilar:

- flotning ma’naviy va texnik jihatdan eskirishi;
- suv sathining pasayishi;
- navigatsiya infratuzilmasining yetarli rivojlanmaganligi;
- logistika integratsiyasining cheklanganligi;
- investitsiya resurslarining yetishmasligi.

Mazkur muammolarni hal qilish uchun flotni modernizatsiya qilish, yangi energiya tejamkor kemalarni xarid qilish, port infratuzilmasini rivojlantirish va davlat-xususiy sherikchilik mexanizmlarini keng joriy etish zarur.

Kelgusida Transafg‘on transport yo‘laklari va Markaziy Osiyo logistika tizimlarining rivojlanishi O‘zbekiston daryo transporti uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratishi mumkin. Ayniqsa Termiz portining xalqaro logistika markazi sifatida rivojlanishi mamlakatning tranzit salohiyatini sezilarli darajada oshirishga xizmat qiladi.

Kemachilik inspeksiyasi nazoratidagi kemalar: 2024 yil holati

Bugungi kunda O‘zbekiston daryo transporti tizimi mamlakat transport-kommunikatsiya infratuzilmasining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Respublika hududida Termiz daryo porti, Sharlovuq, To‘rtko‘l, Beruniy va Xo‘jayli bandargohlari faoliyat yuritmoqda. Bundan tashqari, Amudaryo orqali tashkil etilgan To‘rtko‘l–Xonqa hamda Chalish–Beruniy suzuvchi ponton ko‘priklari hududlararo iqtisodiy va transport aloqalarini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi. Xo‘jayli kema ta’mirlash zavodi esa daryo flotining texnik barqarorligini saqlovchi asosiy sanoat obyektlaridan biri sifatida faoliyat yuritmoqda.

Mazkur infratuzilma obyektlari orasida Termiz daryo porti alohida strategik o‘rin egallaydi. Portning yillik yuk qabul qilish va jo‘natish quvvati 2 million tonnadan ortiq bo‘lib, u O‘zbekistonning janubiy transport darvozasi sifatida shakllangan. Ayniqsa Afg‘onistonning Hayraton bandargohi bilan bog‘langan transport yo‘nalishi Termiz portining xalqaro logistika tizimidagi mavqeini yanada kuchaytiradi. Ushbu yo‘nalish orqali eksport-import yuklari, qurilish materiallari, oziq-ovqat mahsulotlari, neft mahsulotlari va boshqa xalq xo‘jaligi yuklari tashiladi.

Termiz portining ahamiyati nafaqat yuk tashish hajmi bilan, balki uning geoiqtisodiy joylashuvi bilan ham belgilanadi. O‘zbekistonning Janubiy Osiyo davlatlari bilan transport aloqalarini rivojlantirish borasidagi strategik rejalari ushbu portning istiqboldagi rolini yanada oshirmoqda. Shu sababli Termiz daryo porti kelgusida xalqaro multimodal logistika markaziga aylanish salohiyatiga ega.

Daryo transporti orqali yuk tashish asosan Termiz–Hayraton, Sharlovuq–To‘rtko‘l, Xo‘jayli–To‘rtko‘l, Xo‘jayli–Beruniy hamda Qoratov–Taxiatosh yo‘nalishlarida amalga oshiriladi. Ushbu transport yo‘nalishlari hududlararo iqtisodiy integratsiyani ta’minlashda muhim rol o‘ynaydi. Ayniqsa katta hajmdagi yuklarni tashishda daryo transportining iqtisodiy samaradorligi yuqori bo‘lgani sababli ayrim hududlarda u eng maqbul transport vositalaridan biri hisoblanadi.

Respublika daryo flotining texnik bazasi ham muayyan darajada shakllangan bo‘lib, uning tarkibiga 200 dan ortiq teploxod, barja, zemlesos, suzuvchi ekskavator, port kranlari va boshqa yordamchi texnika vositalari kiradi. Suv yo‘llarining umumiy uzunligi qariyb 1000 kilometrni tashkil etadi. Shu bilan birga port va bandargohlarning temir yo‘l tarmoqlari bilan integratsiyalashganligi multimodal logistika tizimini rivojlantirish imkonini bermoqda. Bu esa transport xarajatlarini kamaytirish va tashish samaradorligini oshirishda muhim omil hisoblanadi.

Kemachilik inspeksiyasi nazoratidagi flot tarkibi va texnik salohiyat

Daryo transportining samarali faoliyati ko‘p jihatdan mavjud flot tarkibi va uning texnik holatiga bog‘liqdir. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Kemachilik inspeksiyasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yil holatida respublika ichki suv yo‘llarida va suv havzalarida jami 224 ta suv transporti vositasi ro‘yxatga olingan. Mazkur ko‘rsatkich O‘zbekiston daryo flotining amaldagi texnik salohiyatini tavsiflaydi.

16.4-jadval.

O‘zbekiston daryo floti tarkibi — Kemachilik inspeksiyasi ma’lumotlari (2024)[434]

Yil	Muhim voqea va rivojlanish bosqichi
1847	Orol harbiy flotiliyasi tashkil etildi; Orol dengizining shimoliy qirg‘og‘i va quyi Sirdaryo nazorat ostiga olindi
1873	Amudaryoda bug‘li kemalar uzluksiz qatnovi boshlandi; aprelda Orol dengizidan Nukusgacha birinchi kema yurdi
1887/1893	Amudaryo harbiy flotiliyasi tashkil etildi (1887) va rasman tasdiqlandi (1893); 1913 yilga kelib 8 paroxod, 14 barja
1923	Flotiliya milliylashtirilib «O‘rta Osiyo paroxodchiligi» AJ ga aylantirilder; boshqarma Toshkentda tashkil etildi; suv yo‘llari 887 km
1930	Toshkentda dengiz texnikumi ochildi (1939 yilda Chorjo‘yga ko‘chirildi); Xorazm vohasi, Qoraqalpog‘iston, Tojikiston, Turkmaniston daryo transporti hududiy iqtisodiyotda muhim o‘rin egallagan
1950–52	Termizda daryo porti ochildi (1950); Xo‘jayli kema ta’mirlash zavodi qurildi (1952); yangi Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Qoratov, Xo‘jayli bandargoh (pristan)lari ishga tushirildi
1980	Suv yo‘llari 2800 km ga yetdi; Amudaryoda Panj (Tojikiston) bandarg‘ohidan Mo‘ynoqqacha paroxodlar qatnovi amalga oshirildi; yuk tashish 1420 ming tonna
1991	Mustaqillik: O‘rta Osiyo paroxodchiligi mulki Turkmaniston, O‘zbekiston, Tojikiston o‘rtasida taqsimlandi
1994–95	«Termiz daryo porti», «Xorazm daryo floti», «Qoraqalpog‘iston daryo floti» ishlab chiqarish birlashmalari tashkil etildi
2001	Iyundan kemachilik registri va kemachilik inspeksiyasi faoliyati qayta tashkil etildi; hozirgi suv yo‘llari uzunligi ~1000 km

Kema toifasi	Soni (ta)	Ulushi va izoh
Transport kemalari	132	58,9% — yuk va yo‘lovchi tashish uchun; teploxodlar, barjalar, yo‘lovchi kemalari
Texnik kemalar	74	33,0% — suv yo‘llarini chuqurlashtirish va saqlash; zemlesoslar, suzuvchi ekskavatorlar, port kranlari
Yordamchi kemalar	14	6,3% — ta’mirlash ustaxonalari, suzuvchi magazinlar, kechuv kemalari
Suzuvchi ponton ko‘priklar	4	1,8% — qirg‘oqlarni bog‘lovchi to‘rtko‘l–Xonqa, Chalish–Beruniy yo‘nalishlari
JAMI	**224**	**100% — Kemachilik inspeksiyasi nazoratida**

[434] *Manba: O'zR Transport vazirligi, Kemachilik registri ma'lumotlari, 2024*

Jadval ma’lumotlari tahlili shuni ko‘rsatadiki, flot tarkibida transport kemalari asosiy ulushni egallaydi. Ularning salmog‘i 58,9 foizni tashkil etib, yuk va yo‘lovchi tashish daryo transportining asosiy funksional yo‘nalishi ekanligini ko‘rsatadi. Transport kemalari tarkibiga teploxodlar, barjalar va yo‘lovchi tashuvchi kemalar kiradi.

Shu bilan birga texnik kemalarning ulushi ham yuqori — 33 foiz. Bu holat daryo transportining o‘ziga xos xususiyatini yaqqol namoyon etadi. Chunki suv yo‘llarini doimiy ravishda navigatsiya uchun yaroqli holatda saqlash katta texnik resurs va muntazam xizmat ko‘rsatishni talab qiladi. Zemlesoslar, suzuvchi ekskavatorlar va port kranlari daryo tubini chuqurlashtirish, suv oqimini tartibga solish hamda port infratuzilmasini texnik jihatdan qo‘llab-quvvatlash vazifalarini bajaradi.

Yordamchi kemalar son jihatidan kichik ulushni egallagan bo‘lsa-da, ular transport tizimining uzluksiz ishlashida muhim o‘rin tutadi. Suzuvchi ustaxonalar, texnik xizmat kemalari va kechuv vositalari asosiy flotning logistika va texnik ta’minot bazasi sifatida xizmat qiladi. Suzuvchi ponton ko‘priklar esa ayrim hududlarda transport bog‘liqligini ta’minlovchi muhim infratuzilma elementi hisoblanadi.

Suv yo‘llari uzunligining tarixiy davrda 2800 kilometrdan hozirgi qariyb 1000 kilometrgacha qisqarganiga qaramasdan, mavjud flotning faol ishlayotgani daryo transportining hali ham iqtisodiy ahamiyatini saqlab qolayotganini ko‘rsatadi. Shu bilan birga mazkur holat flotni modernizatsiya qilish, yangi energiya tejamkor kemalarni joriy etish va navigatsiya tizimlarini takomillashtirish zaruratini ham yuzaga keltirmoqda.

Daryo transporti tizimining institutsional boshqaruvi

Daryo transportining samarali faoliyat yuritishi nafaqat texnik infratuzilmaga, balki institutsional boshqaruv tizimining qay darajada shakllanganiga ham bevosita bog‘liqdir. O‘zbekistonda ushbu vazifalar Transport vazirligi tarkibidagi Avtomobil va daryo transportini rivojlantirish departamenti hamda uning tarkibiy bo‘linmasi hisoblangan Daryo transporti bo‘limi tomonidan amalga oshiriladi.

Mazkur tizim tarkibida O‘zbekiston kemachiligi registri va Kemachilik inspeksiyasi faoliyat yuritadi. Ushbu organlar o‘zaro bog‘langan holda daryo transportining texnik xavfsizligi, ekologik barqarorligi va normativ nazoratini ta’minlaydi.

Kemachilik registri bosh dvigatel quvvati 55 kVt va undan yuqori bo‘lgan o‘ziyurar kemalar hamda yuk ko‘tarish quvvati 80 registr tonna

va undan ortiq bo‘lgan suzuvchi vositalarni klassifikatsiya qilish va texnik nazoratdan o‘tkazish vakolatiga ega. Registr tomonidan kemalarga suzishga yaroqlilik, klassifikatsiya va ekologik xavfsizlik bo‘yicha tegishli guvohnomalar beriladi. Bu tizim kemalarning xalqaro va milliy texnik standartlarga mosligini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi.

Kemachilik inspeksiyasi esa ichki suv yo‘llarida kemalarning xavfsiz harakatlanishi va yuk tashish jarayonlari ustidan davlat nazoratini amalga oshiradi. Inspeksiya ekologik me’yorlar, sanitariya qoidalari, yong‘in xavfsizligi va navigatsiya talablariga rioya qilinishini nazorat qiladi. Zarurat tug‘ilganda texnik yoki xavfsizlik talablariga javob bermaydigan kemalar ekspluatatsiyasini vaqtincha taqiqlash vakolatiga ham ega.

Daryo transportini rivojlantirishning dolzarb muammolari va istiqbollari

Bugungi kunda O‘zbekiston daryo transporti tizimi oldida bir qator muammolar mavjud. Eng avvalo, flotning ma’naviy va texnik jihatdan eskirishi transport samaradorligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Ayrim kemalar uzoq yillar davomida foydalanilgani sababli ekspluatatsiya xarajatlari ortib bormoqda.

Ikkinchi muhim muammo — Amudaryo havzasidagi suv sathining pasayishi va ekologik o‘zgarishlardir. Bu holat navigatsiya imkoniyatlarini qisqartirib, ayrim yo‘nalishlarda kemalar harakatini murakkablashtirmoqda. Shu sababli suv yo‘llarini muntazam chuqurlashtirish va gidrotexnik inshootlarni modernizatsiya qilish zarurati ortib bormoqda.

Shuningdek, logistika integratsiyasining yetarli darajada rivojlanmaganligi ham daryo transporti salohiyatidan to‘liq foydalanishga to‘sqinlik qilmoqda. Zamonaviy multimodal transport markazlarini rivojlantirish, portlarni temir yo‘l va avtomobil transporti bilan chuqur integratsiyalash daryo transportining iqtisodiy samaradorligini oshirish imkonini beradi.

Kelgusida Transafg‘on transport yo‘laklari va Markaziy Osiyo logistika tizimlarining rivojlanishi O‘zbekiston daryo transporti uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratishi mumkin. Ayniqsa Termiz portining xalqaro logistika markazi sifatida rivojlanishi mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish va tashqi savdo geografiyasini kengaytirishda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi.

16.4 Daryo transportini rivojlantirish muammolari

Daryo transportida yuk va yo‘lovchilar tashishni barqaror va samarali tashkil etish uchun uning moddiy-texnik bazasini tubdan rivojlantirish zarur hisoblanadi. Shu nuqtayi nazardan, Amudaryo suv yo‘llarida kemalar qatnovi muddatlarini uzaytirish, navigatsiya davrini kengaytirish va transport imkoniyatlaridan to‘liq foydalanish ustuvor vazifalardan biri sifatida qaraladi. Ayniqsa, iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq bo‘lgan yo‘nalishlarda yuk tashishni avtomobil va temir yo‘l transportidan Amudaryo transportiga imkon qadar ko‘proq o‘tkazish daryo transportining ulushini oshirishga xizmat qiladi.

Daryo transportining rivojlanishi, avvalo, port infratuzilmasining rivojlanganligi bilan chambarchas bog‘liqdir. Shu bois Amudaryo portlarining yuk qabul qilish va jo‘natish imkoniyatlarini kengaytirish, yuk ortish-tushirish jarayonlarini mexanizatsiyalash va logistika xizmatlarini takomillashtirish muhim ahamiyatga ega. Mazkur jarayonlar MDH davlatlari va qo‘shni Afg‘oniston bilan iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirishda ham muhim rol o‘ynaydi.

Daryo flotini zamonaviy texnik vositalar bilan yangilash ham asosiy yo‘nalishlardan biridir. Xususan, og‘ir yuk ko‘tara oladigan “daryo–dengiz” tipidagi aralash kemalar, kuchli shatak kemalari, yuqori yuk sig‘imiga ega barjalar, muz yoruvchi kemalar hamda zamonaviy, qulay yo‘lovchi tashuvchi kemalar bilan flotni boyitish uzoq muddatli rivojlanish strategiyasining ajralmas qismi hisoblanadi. Shu bilan birga, kema ta’miri zavodlarini rivojlantirish va ularni zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlash ham daryo transportining uzluksiz faoliyatini ta’minlashda muhim ahamiyat kasb etadi.

Daryo transportida tashiladigan yuklar nomenklaturasini kengaytirish ham muhim masalalardan biridir. Yuk turlarini diversifikatsiya qilish, tashish jarayonini soddalashtirish va iqtisodiy samaradorlikni oshirish maqsadida ixtisoslashtirilgan va maxsus kemalarni joriy etish zarur. Bu esa daryo transportining raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

Mintaqaviy miqyosda yagona suv transport tizimini shakllantirish masalasi ham dolzarb hisoblanadi. Movarounnahr hududida yagona suv yo‘llarini tashkil etish Markaziy Osiyo davlatlari va qo‘shni Afg‘oniston uchun katta iqtisodiy ahamiyatga ega. Ayniqsa, Kaspiy dengiziga chiqish imkoniyatini yaratish orqali “daryo–dengiz” transport tizimini shakllantirish, mintaqaning global savdo yo‘llariga integratsiyasini

ta’minlashga xizmat qiladi. Bunday tizim orqali yuklarni Rossiyaning Yevropa qismi orqali G‘arb davlatlariga eng arzon suv yo‘li orqali yetkazish imkoniyati yuzaga keladi.

Daryo transportida harakat tezligini oshirish ham muhim vazifalardan biri hisoblanadi. Hozirgi kunda Amudaryo transportida kemalar harakat tezligi nisbatan past bo‘lib, bu tashish samaradorligini cheklaydi. Ushbu muammoni hal etishda suv osti qanotli kemalardan foydalanish katta ahamiyatga ega. Jahon tajribasiga ko‘ra, bunday kemalar yordamida harakat tezligini 85–105 km/soatgacha oshirish mumkin, bu esa transport tizimining umumiy samaradorligini sezilarli darajada yaxshilaydi.

Amudaryo suv yo‘li bo‘yicha port va bekatlarni rivojlantirish, yuk ortish-tushirish jarayonlarini kompleks mexanizatsiyalash ham muhim yo‘nalishlardan biridir. Bu jarayonlar logistika zanjirining samaradorligini oshirish, yuklarni qayta ortish vaqtini qisqartirish va transport xarajatlarini kamaytirishga xizmat qiladi.

Daryo transportida muzlash muammosi ham alohida e’tibor talab qiladi. Muz yoruvchi kemalardan foydalanish 90 sm qalinlikdagi muz qatlamlarini yorib o‘tish imkonini beradi. Bundan tashqari, ayrim mamlakatlarda suv osti quvurlari orqali havo yuborish texnologiyasi ustida ilmiy tadqiqotlar olib borilmoqda. Ushbu usul yordamida suvning yuqori va pastki qatlamlarini aralashtirish orqali muz hosil bo‘lishining oldini olish mumkin. Bu esa daryo transporti faoliyatini yil davomida uzluksiz davom ettirish imkoniyatini yaratadi.

2024–2025-yillarda daryo transportini rivojlantirishda yangi tendensiyalar ham kuzatilmoqda. Jumladan, logistika jarayonlarini raqamlashtirish, transport oqimlarini boshqarishda sun’iy intellekt texnologiyalaridan foydalanish, ekologik toza transport vositalarini joriy etish va multimodal transport tizimlarini rivojlantirish ushbu sohaning istiqbolli yo‘nalishlari hisoblanadi. Shu bilan birga, suv resurslaridan oqilona foydalanish va ekologik barqarorlikni ta’minlash ham muhim masalalardan biri sifatida qaralmoqda.

Shunday qilib, daryo transportini rivojlantirish:

- infratuzilmani modernizatsiya qilish
- flotni yangilash va ixtisoslashtirish
- logistika tizimlarini integratsiyalash
- innovatsion texnologiyalarni joriy etish

bilan uzviy bog‘liqdir.

Kelajakda esa:

- “daryo–dengiz” tizimlarini rivojlantirish

- tezkor va ekologik transport vositalarini joriy etish
- mintaqaviy transport integratsiyasini kuchaytirish

daryo transportining raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

Tayanch iboralar va atamalar

1-guruh — Daryo transportining asosiy tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
1	***Daryo transporti***	Tabiiy (daryo, ko‘l) va sun’iy (kanal, suv ombori) suv havzalari orqali yuk va yo‘lovchi tashuvchi transport turi. Avtomobil transportiga nisbatan 3-5 barobar arzon; ekologik jihatdan ham quruqlik transportiga nisbatan ustundir. Vazifasiga ko‘ra magistral (davlatlararo), mintaqalararo va mahalliy turlarga bo‘linadi. Insoniyat tomonidan qo‘llanilgan eng qadimgi logistika tizimi — Mesopotamiya va Misrdan tortib hozirga qadar.
2	***Daryo floti***	Daryo va ichki suv yo‘llarida ishlatiluvchi barcha kemalar yig‘indisi. Vazifalari bo‘yicha uch asosiy toifaga: transport kemalari, texnik flot va yordamchi kemalarga bo‘linadi. O‘zbekistonda 2024 yil holatiga Kemachilik inspeksiyasi nazoratida 224 ta suv transporti vositasi hisobga olingan: transport kemalari 132 ta, texnik 74 ta, yordamchi 14 ta, ponton ko‘priklar 4 ta.
3	***Magistral daryo yo‘li***	Bir necha davlatlar o‘rtasida yoki yirik mintaqalararo tashqi savdo aloqalarini ta’minlovchi asosiy daryo transport yo‘nalishi. Dunyo magistral daryo yo‘llariga: Dunay (Yevropa), Reyn (G‘arbiy Yevropa), Amur (Rossiya-Xitoy), Missisipi (AQSh), Yantszi (Xitoy), Paragvay (Janubiy Amerika) kiradi. Dunyo

		daryo yo‘llarining umumiy uzunligi 550 ming km ga yaqin.
4	***Suv yo‘llari***	Kemalar muntazam qatnoviga mo‘ljallangan va kerakli chuqurlikda saqlanadigan daryolar, kanallar va suv omborlari. O‘zbekistonda hozirgi kunda suv yo‘llarining umumiy uzunligi ~1000 km (1980 yilda 2800 km bo‘lgan; Orol dengizi qurishidan so‘ng keskin qisqargan). Asosiy yo‘nalishlar: Termiz–Hayraton, Sharlavuq–To‘rtko‘l, Xo‘jayli–Beruniy, Qoratov–Taxiatosh.
5	***Ichki suv transporti ustavi***	O‘zbekiston Respublikasida daryo transporti faoliyatini tartibga soluvchi asosiy qonunchilik hujjati (Vazirlar Mahkamasining 1997-yil 25-fevraldagi 106-son qarori bilan tasdiqlangan). Kema egasi va yo‘lovchi yoki yuk egasi o‘rtasidagi huquqiy munosabatlar, tashish shartlari, mas’uliyat chegaralari, ekipaj vazifalari hamda avariya hollatlarida tartib-qoidalarni belgilaydi.
6	***O‘rta Osiyo paroxodchiligi***	1923 yilda Amudaryo harbiy flotiliyasi milliylashtirilib yaratilgan aksiyadorlik jamiyati; O‘rta Osiyo ichki suv transportini boshqargan yagona markazlashgan tashkilot (1923-1991). Boshqarma dastlab Toshkentda (1923), so‘ng Chorjo‘yda (1934) joylashgan; 1956 yildan Ittifoq Dengiz floti vazirligi ixtiyoriga o‘tkazildi. Mustaqillik yillarida mulki O‘zbekiston, Turkmaniston va Tojikiston o‘rtasida taqsimlandi.
2-guruh — Kema turlari va texnik xususiyatlari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
7	***Transport kemasi***	Tijorat maqsadida yuk yoki yo‘lovchi tashishga mo‘ljallangan kema. Daryo

		transport kemalari turlari: yo‘lovchi kemasi; quruq yuk kemasi (palubada yoki tryumda); suyuq yuk kemasi (neft, neft mahsulotlari — tryumga to‘ldiriladi yoki palubada maxsus baklar); suruvchi kema (barja va sollarni itarib yuruvchi); shatakchi kema. O‘zbekiston daryo flotida 132 ta transport kemasi ro‘yxatga olingan.
8	***Texnik flot***	Suv yo‘llarini kemalarga yaroqli holda saqlash va gidrotexnik ishlarni bajarish uchun mo‘ljallangan ixtisoslashgan kemalar. Tarkibiga kiradi: zemlesoslar (suv tubi cho‘kin qirindi va loyini so‘rib oluvchi), greyferli ekskavatorlar (tosh va qumni qazib oluvchi), suv yo‘llarini belgilovchi va sozlovchi kemalar. Tijorat foyda keltirmaydi, ammo butun daryo transporti tizimining ishlashini ta’minlaydi.
9	***Yordamchi kemalar***	Asosiy va texnik flotni logistik, ta’mirlash va boshqa xizmatlar bilan ta’minlovchi kemalar. Turlari: suzuvchi ta’mirlash ustaxonalari; suzuvchi magazinlar (ekipajlarga oziq-ovqat va zaruriy tovarlar yetkazish); kechuv kemalari; qum va shag‘al qazib oladigan suzuvchi jihozlar; paromlar. O‘zbekiston daryo flotida 14 ta yordamchi kema va 4 ta suzuvchi ponton ko‘prik mavjud.
10	***Paroxod / Teploxod***	Bug‘ (paroxod) yoki yonilg‘i (dizel/gaz) dvigateli (teploxod) yordamida harakatlanadigan o‘ziyurar kema. XIX asrda bug‘li paroxodlar daryo transportida inqilob yasadi; XX asrda ularning o‘rnini teploxodlar egalladi. O‘zbekistonda Amudaryoda bug‘li paroxodlar 1873 yildan ishlay boshlagan. Hozirgi flot asosan teploxodlardan iborat — respublikada 200 dan ortiq teploxod mavjud.

11	***Barja***	O‘z dvigateliga ega bo‘lmagan, paroxod, teploxod yoki suruvchi kema tomonidan harakatga keltiriladigan katta sig‘imli yuk kemasi. Afzalligi: juda katta yuk ko‘tarish qobiliyati (bir barja 1000-3000 tonna); past qurilish va ekspluatatsiya xarajatlari. Kamchiligi: mustaqil harakat qila olmaydi, tortuvchi kema kerak. O‘rta Osiyo paroxodchiligi 1913 yilda 8 paroxod va 14 barja bilan ish boshlagan.
12	***Shatakchi kema***	Boshqa kemalar, barja yoki sollarni arqon yordamida tortib yuruvchi o‘ziyurar kema (tyagach). Suruvchi kemadan farqi: shatakchi oldinda yuradi va yukni ortidan tortadi; suruvchi esa orqada turib itaradi. Suruvchi usul ko‘pincha ancha tejamkor va moslashuvchandir. Daryolarda tor va egri joylarda shatakchi usul afzalroq hisoblanadi.
3-guruh — Port, bandargoh va infratuzilma tushunchalari		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
13	***Daryo porti***	Kemalarni qabul qilish, jo‘natish, yuk yuklash-tushirish, saqlash va yo‘lovchilarni kuzatib qo‘yish uchun jihozlangan qirg‘oq inshootlari majmuasi. O‘zbekistondagi eng yirik daryo porti — Termiz daryo porti (yiliga 2 mln tonnadan ortiq yuk qabul-jo‘natish quvvati). Afg‘oniston Hayraton bandarg‘oxi bilan ulanishi tufayli xalqaro ahamiyatga ega. Port temir yo‘llar bilan bog‘langan.
14	***Bandargoh (pristan)***	Portdan kichikroq, odatda yo‘lovchi va kichik hajmdagi yuk qabul-jo‘natish uchun jihozlangan qirg‘oq to‘xtash nuqtasi. O‘zbekistonda Sharlavuq, To‘rtko‘l, Beruniy, Xo‘jayli, Qoratov bandargoxlari faoliyat ko‘rsatadi. Bandargoh qurilishi va

		texnik jihozlanishi portga nisbatan kamroq kapital talab qiladi; ko‘pincha mahalliy ichki yo‘nalishlarga xizmat qiladi.
15	***Parom (ferry)***	Qisqa masofada daryoning ikki qirg‘og‘i o‘rtasida yo‘lovchilar va transport vositalarini muntazam tashuvchi kema. Ro-Ro printsipida ishlaydi: avtomobillar rampadan kemaga kirib, narigi qirg‘oqda chiqib ketadi. O‘zbekistonda Amudaryo bo‘ylab bir necha parom kechuvi mavjud. Suzuvchi ponton ko‘prik — muddatli yoki mavsumiy parom muqobili sifatida ishlatiluvchi vosita.
16	***Ponton ko‘prik***	Suvda suzib turuvchi ponton (tashlanuvchi idish)lar ustiga qurilgan muvaqqat yoki mavsumiy ko‘prik. Tez va nisbatan arzon qilib o‘rnatiladi; to‘lqin va suv sathiga ko‘ra moslashib turadi. O‘zbekistonda To‘rtko‘l–Xonqa va Chalish–Beruniy yo‘nalishlarida suzuvchi ponton ko‘priklar ishlaydi. Kemachilik inspeksiyasi nazoratida 4 ta ponton ko‘prik ro‘yxatga olingan.
17	***Zemlesosy (daryoni chuqurlashtiruvchi)***	Daryo tubi cho‘kin qum, loy va cho‘kin qirindi qatlamlarini so‘rib olib, chuqurlikni me’yoriy darajada ushlab turuvchi maxsus suzuvchi mexanizm. Texnik flot toifasiga kiradi. Daryolarning tabiiy siltlanishi suv yo‘lining chuqurligini kamaytiradi va kemalar o‘tishiga to‘sqinlik qiladi. Zemlesosy ishlatmasdan suv yo‘llarini kemalarga yaroqli saqlash imkonsiz. O‘zbekiston texnik flotida 74 ta shunday kema mavjud.
18	***Kema guvohnomasi***	Kemaning O‘zbekiston Respublikasi bayrog‘i ostida suzish huquqini va mulkchilik huquqini tasdiqlovchi rasmiy hujjat. Kemachilik registri tomonidan beriladi. Bundan tashqari, kemaga:

		klassifikatsiya guvohnomasi (texnik holat yaroqliligi); suzishga yaroqlilik guvohnomasi; neft va oqova suvlar bilan ifloslanishning oldini olish guvohnomasi ham beriladi. Ushbu hujjatlar majmuasiz kema suzishga chiqarilmaydi.
4-guruh — Nazorat, boshqaruv va xavfsizlik tizimi		
№	**Atama / Ibora**	**Mazmuni va ta’rifi**
19	***Kemachilik registri***	Dvigatel quvvati 55 kVt va undan ortiq o‘ziyurar kemalar, yuk ko‘tarish quvvati 80 registr tonna va undan ortiq o‘ziyurmas kemalarni klassifikatsiya qilish va texnik nazorat olib borishga vakolat berilgan davlat boshqaruvi organi. O‘zbekiston Transport vazirligining tarkibiy bo‘limi. Kemalarni ro‘yxatga olish, texnik ko‘rikdan o‘tkazish, guvohnomalar berish — asosiy vazifalari. 2001 yil iyundan kemachilik inspeksiyasi bilan birgalikda faoliyat yuritadi.
20	***Kemachilik inspeksiyasi***	O‘zbekiston Respublikasining ichki suv yo‘llarida ekologiya normalari va inson hayotini muhofaza qilinishiga rioya etgan holda kemalar xavfsiz suzishini, yuklarning ishonchli tashilishini nazorat qilishga vakolat berilgan davlat boshqaruvi organi. Kemalar foydalanish, yong‘inga qarshi va sanitariya xavfsizligi qoidalari buzilganda kemalardan foydalanishni taqiqlash huquqiga ega. Kemachilik registri bilan birgalikda daryo transporti bo‘limini tashkil etadi.
21	***Ichki kema yo‘li***	Davlat tomonidan kemalarga qatnovga ochiq deb e’lon qilingan va belgilangan chuqurlik hamda kengliklarda saqlanadigan daryolar, kanallar, suv omborlari yo‘nalishlari. O‘zbekistonda ichki kema

		yo‘llari O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan belgilanadi va nazorat qilinadi; ularning holati to‘g‘risida hisobot Kemachilik inspeksiyasiga taqdim etiladi.
22	***Ekologik xavfsizlik (suv yo‘llarida)***	Kemalar tomonidan ichki suv yo‘llarini neft mahsulotlari, oqova suvlar va maishiy chiqindilar bilan ifloslantirishning oldini olish chora-tadbirlari tizimi. Normativ asosi: «Ichki suzish kemalari tomonidan ifloslantirishning oldini olish qoidalari» (2000-yil). Kema ekipajlari ekologik guvohnomaga ega bo‘lishi shart. Orol dengizi ekologik fojiasi daryo transportida ekologik xavfsizlik masalasini O‘zbekiston uchun ayniqsa dolzarb qiladi.

Nazorat savollari

1.Daryo transportining umumiy tushunchasi va transport tizimidagi o‘rni nimadan iborat?

2.Daryo transportining asosiy texnik jihozlari tarkibiga nimalar kiradi va ularning vazifalari qanday?

3.Daryo kemalari qanday turlarga bo‘linadi va ularning funksional xususiyatlari nimada?

4.Daryo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlarini boshqa transport turlari bilan solishtirib tahlil qiling.

5. Daryo transportining iqtisodiy samaradorligini belgilovchi asosiy omillar qaysilar?

6.O‘zbekiston daryo flotining rivojlanish bosqichlari va tarixiy yutuqlarini izohlang.

7.Amudaryo transport tizimining texnik-iqtisodiy faoliyatini baholang.

8.O‘zbekiston daryo transportida kuzatilgan pasayish sabablarini tahlil qiling.

9.Daryo transportini rivojlantirishda mavjud muammolar va ularning yechimlarini ko‘rsating.

10.Kelajakda daryo transportini rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlari va istiqbollarini baholang.

“TRANSPORT IQTISODIYOTI” FANIDAN INNOVATSION, TA’LIM TEXNOLOGIYALARI SHARHI

1. Ma’ruza mashg‘ulotlarning tashkil etishning asosiy shakllari

Ma’ruza mashg‘uloti –o‘qitishni tashkil etishning yetakchi shakli hisoblanadi, bilimlarni birlamchi egallashga yo‘naltirilgan.

Ma’ruzani asosiy belgilanishi – o‘qitishni nazariy asosini ta’minlab berish, o‘quv faoliyatga va Soha iqtisodiyoti va menejment faniga qiziqishni rivojlantirish, talabalarga o‘quv kursi ustidan mustaqil ishlash uchun yo‘nalishlarni shakllantirish**.**

Ma’ruza materiallarining mazmuni va hajmiga qo‘yiladigan talablar

Ma’ruza materiallari oliy ta’lim tizimida o‘quv jarayonining muhim tarkibiy qismi hisoblanadi. Ularning sifati, mazmuni va ilmiy darajasi talabalarning bilim darajasini shakllantirishda hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi. Shu sababli ma’ruza materiallarini tayyorlashda muayyan ilmiy-uslubiy mezonlarga qat’iy rioya etish talab etiladi.

Avvalo, ma’ruza materiallarining mazmuni yangilik, ilmiylik va asoslanganlik tamoyillariga javob berishi zarur. Ya’ni, ma’ruza zamonaviy ilmiy qarashlarga tayanishi, so‘nggi yillardagi yangiliklar va tadqiqot natijalarini o‘z ichiga olishi lozim. Ayniqsa, 2024–2025 yillardagi ilmiy va amaliy tendensiyalarni hisobga olish ma’ruzaning dolzarbligini oshiradi. Shu bilan birga, berilayotgan ma’lumotlar aniq maqsadga yo‘naltirilgan bo‘lishi, ya’ni o‘quv dasturida belgilangan mavzuni to‘liq va tizimli yoritishga xizmat qilishi kerak.

Ikkinchidan, ma’ruza materiallarida aniq, ishonchli misollar, faktlar, asosnomalar va ilmiy dalillar mavjud bo‘lishi shart. Bu esa nazariy bilimlarni amaliy misollar bilan boyitish, talabalarda tahliliy fikrlashni shakllantirish va mavzuni chuqurroq anglash imkonini beradi. Misollar real hayotiy vaziyatlarga asoslangan bo‘lishi, statistik ma’lumotlar esa ishonchli manbalarga tayanishi lozim.

Uchinchidan, ma’ruza materiallarida faktlarga asoslangan (statistik va boshqa) ma’lumotlar me’yorida berilishi kerak. Ya’ni, statistik ma’lumotlar haddan tashqari ko‘p bo‘lmasligi, balki mavzuni tushuntirish va asoslash uchun yetarli darajada qo‘llanilishi maqsadga muvofiq. Bu talabalarning diqqatini asosiy mazmundan chalg‘itmaslik va materialni oson o‘zlashtirishga yordam beradi.

Ma’ruza materiallarining hajmi esa rejalashtirilgan mavzuni to‘liq yoritish uchun yetarli bo‘lishi kerak. Hajm jihatidan ortiqcha cho‘zilish yoki aksincha, yetarli darajada ochib berilmaslikka yo‘l qo‘yilmasligi zarur. Har bir mavzu mantiqiy izchillikda, kirish, asosiy qism va xulosa asosida bayon etilishi, bo‘limlar o‘rtasida uzviy bog‘liqlik ta’minlanishi lozim.

Shuningdek, zamonaviy talablarga muvofiq, ma’ruza materiallari interaktiv va innovatsion elementlar bilan boyitilishi tavsiya etiladi. Jumladan:

- jadval va diagrammalardan foydalanish
- grafik va infografik materiallarni kiritish
- muhokama savollari va keyslar bilan boyitish
- raqamli texnologiyalar (prezentatsiya, video, platformalar)dan foydalanish

bularning barchasi ma’ruza samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Ma’ruzalar turlari va ularga xos xususiyatlar

O‘quv mashg‘ulotning maqsadi	Ma’ruza turi, uning o‘ziga xos xususiyatlari
Kirish ma’ruzasi	
Fan doirasida o‘quv axborotini o‘zlashtirish bo‘yicha talabalar harakatining yo‘naltiruvchi asosini ta’minlash.	Ta’lim berish tuzilishida motivatsion bosqich hisoblanadi. Uning vazifasi – o‘quv fani mazmuni, uning o‘quv jarayonidagi o‘rni va kelgusidagi tezkor-xizmat faoliyatdagi axamiyati to‘g‘risida dastlabki tasavvurlarni berish, talabalarni ishlash tizimida yo‘naltirish, oldinda turgan mustaqil ishning uslubiyoti va tashkillashtirlishi bilan tanishtirish, hisobot berish vaqti va baholashni aniqlashtirish.
Axborotli ma’ruza	
O‘quv mavzu bo‘yicha tasavvurni shakllantirish	Bu an’anaviy ma’ruza turi: ma’ruza rejasiga muvofiq o‘quv materialini monologik tarzda izchillikda bayon etish.
Muammoli ma’ruza	
Muammoni belgilash va uni yechimini topishni tashkillashtirish/an’anaviy va zamonaviy nuqtai nazarlarni jamlash va tahlil qilish va v.h. orqali o‘quv mavzusi bo‘yicha	Yangi bilimlar savol/vazifa/vaziyatlarning muammoligi orqali kiritiladi. Bu jarayonda talabalarning bilishi o‘qituvchi bilan hamkorligiga va dialogiga asoslanadi, hamda izlanuvchilik faoliyatiga yaqinlashadi.

O‘quv mashg‘ulotning maqsadi	Ma’ruza turi, uning o‘ziga xos xususiyatlari
tasavvurni/ bilimlarni shakllantirish.	
Ko‘rgazma ma’ruza	
O‘TVdan keng foydalanish orqali o‘quv mavzusi bo‘yicha tasavvurni/ bilimlarni shakllantirish.	Bunday ma’ruzani o‘qish, ko‘rib chiqilayotgan ko‘rgazmali materiallarni ochib berishga va qisqacha sharhlashga olib keladi.
Binar ma’ruza.	
Talabalarga munozara madaniyatini, muammoni hamkorlikda yechishni namoyish etish orqali o‘quv mavzusi bo‘yicha tasavvurni/ bilimlarni shakllantirish.	Bunday ma’ruzani o‘qish ikki o‘qituvchi/2-maktabning ilmiy vakillari/olim va amaliyotchi/o‘qituvchi va talabalarning dialogini o‘zida namoyon etadi.
Anjuman-ma’ruza	
O‘quv axborotni izlash, tanlash va bayon etish jarayonida talabalarning faol ishtiroklarida yoritib berish orqali o‘quv mavzusi bo‘yicha tasavvurni/ bilimlarni shakllantirish.	Oldindan belgilangan muammo va uni har tomonlama yoritib berish nazarda tutilgan ma’ruzalar tizimi (5-10 daq. davomiyligida) bilan, ilmiy-amaliy mashg‘ulot ko‘rinishida o‘tkaziladi. Mashg‘ulot yakunida o‘qituvchi mustaqil ish va so‘zga chiqishlarga yakun yasaydi, axborotni to‘ldiradi/aniqlik kiritadi, asosiy xulosalarni ifodalaydi.
Umumlashtiruvchi ma’ruza	
Bilimlarni batafsil yoritish va aniqlashtirishlarsiz tizimlashtirish.	Ma’ruzada bayon etilayotgan nazariy holatlarning negizini kursning yoki katta bo‘limlarning ilmiy-tushunchali va kontseptual asosi tashkil etadi.
Maslahatli-ma’ruza	
Bilimlarni chuqurlashtirish, tizimlashtirish.	Turlicha stsenariy bo‘yicha o‘tishi mumkin. 1. “Savol-javoblar”- o‘qituvchi bo‘lim yoki to‘liq kurs bo‘yicha talabalar savollariga javob beradi. 2. “Savol-javoblar-munozaralar”: o‘qituvchi nafaqat savollarga javob beradi, balki javoblarni izlashni ham tashkillashtiradi.
Yakuniy ma’ruza	
Bilimlarni batafsil yoritish va aniqlashtirishlarsiz tizimlashtirish.	Kursni o‘rganishni yakunlaydi, butun davr mobaynida o‘tilganlarni umumlashtiradi. Yakuniy ma’ruzada o‘qituvchi kursning asosiy g‘oyalarini ajratadi, kelgusidagi tezkor-xizmat faoliyatda va

O‘quv mashg‘ulotning maqsadi	Ma’ruza turi, uning o‘ziga xos xususiyatlari
	boshqa fanlarni o‘rganishda olgan bilimlarni qanday qo‘llash yo‘llarini ko‘rsatadi, fan bo‘yicha yakuniy nazorat xususiyatini tushuntiradi, yakuniy nazorat variantlarining murakab savollarini tushuntiradi.

2. Amaliy mashg‘ulotlarni tashkil etishning asosiy shakllari

- Amaliy mashg‘ulot:

-- o‘quvchilarni o‘qituvchi bilan va o‘zaro faol suhbatga kirishishiga yo‘naltirilgan,

--nazariy bilimlarni amaliy faoliyatda amalga oshirish uchun sharoitni ta’minlovchi,

-- olingan bilimlarni amaliy foydalanish imkoniyatlarini muhokama qilishga mo‘ljallangan mashg‘ulotning o‘qitish shakli.

Amaliy mashg‘ulotning mazmuniga quyiladigan talablar

- muhokamaga munozarali savollar olib chiqiladi;
- muhokama qilinuvchi savollar ilm-fanning erishgan zamonaviy yutuqlari tomoni bilan ko‘rib chiqiladi;
- nazariya va amaliyotni uzviy birligi ochib beriladi;
- muhokama qilinuvchi materialning talabalarning bo‘lg‘usi kasbiy faoliyati bilan aloqasi ta’minlanadi;
- ko‘rib chiqilayotgan material adabiyotda mavjud emas yoki material, qisman bayon etilgan.

Amaliy mashg‘ulotlar turlari va ularga xos xususiyatlari

Amaliy mashg‘ulot turi	Amaliy mashg‘ulot shakli, uning o‘ziga xos xususiyatlari
Talabalarning nazariy bilimlarini tizimlashtirish/ tuzilmaga keltirish/ mustahkamlash/ kengaytirish: - metodologik nuqtai nazaridan eng muhim va o‘ziga xos fan mavzularining yaxshi o‘rganish. - tushunish va o‘zlashtirish uchun murakkab bo‘lgan mavzu savollarini batafsil o‘rganish. - kasbiy tayyorgarlik sifatini aniqlovchi, alohida asosiy bo‘lgan mavzularni batafsil o‘rganish.	**Keng ko‘lamli suhbat.** Hamma uchun umumiy bo‘lgan tavsiya etilayotgan majburiy va qo‘shimcha adabiyotlar bilan mashg‘ulotning har bir reja savollariga talabalarni tayyorgarligini nazarda tutadi. Faollashtirishni barcha vositalarini qo‘llash bilan: so‘zga chiquvchiga va barcha guruhga yaxshi o‘ylab tuzilgan aniq ifodalangan savollar, so‘zga chiquvchi talabalarni kuchli va kuchsiz tomonlariga talbalar diqqatlarini qarata olish, talabalar diqatti va qiziqishini, ish jarayonida ochib berilayotgan, yangi tomonlarga o‘sha vaqtni o‘zida ajratib ko‘rsatish va boshqalar asosida ko‘pchilik talabalarni savollarni muhokama qilishga jalb qilish imkonini beradi. Keng ko‘lamli suhbat ba’zi savollar bo‘yicha alohida talabalarni avvaldan rejalashtirilgan qo‘shimcha ravishda so‘zga chiqishlarini istisno qilmaydi, balki, taxmin qiladi. Biroq bunday ma’lumotlar muhokama uchun asos bo‘lmaydi, balki muhokama qilingan savollar uchun to‘ldiruvchi bo‘ladi. Ilm-fanningalohida xususiy muammolarini chuqurroq ishlab chiqish. **Ma’ruza va referatlar muhokamasi.** Muhokamaga 12—15 daqiqa davomiyligidagi 2-3 ma’ruzadan ko‘p bo‘lmagan ma’ruzalar olib chiqiladi. Ba’zida qo‘shimcha ma’ruzachi va opponentlar (muxoliflar) belgilanadi. Oxirgi chiquvchilar mazmunni qaytarmaslik uchun, ma’ruza matni bilan tanishadilar. Biroq ko‘p holllarda, ma’ruzachi va opponentlar, qo‘shimcha ma’ruzachilardan tashqari, hech kim seminarga jiddiy tayyorlanmaydi. So‘zga chiquvchilarni o‘zlari ham faqat bir savolni

	o‘rganadilar. Shu bilan birga, odatiy seminar ishiga “quruq nazariyalik” elementini kiritib, bunday mashg‘ulotlar talabalarda ba’zi qiziqishlarni uyg‘otadi. Talabalarni har birini qo‘shimcha ma’ruzachi yoki opponent sifatida tayyorlanib kelishga o‘rgatish juda muhim hisoblanadi. Referatli ma’ruzalarni yakuniy seminarda, uning asosiy savollari avvaldan muhokama qilib bo‘lingan, katta bir mavzu bo‘yicha ko‘rib chiqish maqsadga muvofiq bo‘ladi. **Press-konferentsiya.** Qisqa so‘zga chiqishdan so‘ng birinchi savol bo‘yicha ma’ruzachiga (agarda ma’ruzalar bir qator talabalarga berilgan bo‘lsa, o‘qituvchining o‘zi ulardan biriga so‘z beradi) so‘z beriladi. Shundan so‘ng har bir talaba ma’ruza mavzusi bo‘yicha unga savol berishi lozim. Savol va javoblar seminarning markaziy qismini tashkil etadi. Qancha ko‘p jiddiy tayyorgarlik ko‘rilsa, savollar shunchalik chuqur va mahoratli beriladi. Savollarga avval ma’ruzachi javob beradi, so‘ngra u yoki boshqalar bo‘yicha istagan bir talaba o‘z fikrini bildirishi mumkin. Bunday holatlarda qo‘shimcha ma’ruzachilar, agarda shundaylar belgilangan bo‘lsa,faol bo‘ladilar. O‘qituvchi har bir muhokama qilinayotgan savol bo‘yicha, yoki seminar yakunida o‘z xulosasini qiladi. O‘zaro o‘qish. Tushunish va o‘zlashtirish uchun eng ko‘p murakkablikdagi savollarni o‘rganish asosiy maqsadga ega bo‘lgan, seminar. Seminar mobaynida talabalarni o‘zaro o‘qishga yo‘naltirish muhim hisoblanadi: har kichik-guruhga mavzuning bir savoli beriladi, bu bo‘yicha ular ishlaydilar va bunga asos (ekspert varaqlar – savolni yoritish rejasi,

Ilm-fanningalohida xususiy muammolarini chuqurroq ishlab chiqish.	tayyorlangan ma’lumotlarni vizual taqdim etish bo‘yicha tavsiyalar) beriladi. Ekspert guruhlarning ish natijalari taqdimotidan so‘ng o‘qituvchi xulosalar qiladi. Yumoloq (yozma /og‘zaki) stol. O‘tgan mavzu bo‘yicha bilimlarni chiqurlashtirish va aniqlashtirish, bor bilimlarni safarbar qilish va har xil vaziyatlarda ularni qo‘llash, o‘z fikrlarini qisqa va asoslangan xolda bayon qilish ko‘nikmalarini rivojlantirish asosiy maqsadga ega bo‘lgan, seminar. Har xil stsenariylar bo‘yicha o‘tkazilishi mumkin. 1. «Yozma yumoloq stol» - talabaning savoli / yechimi topilishi kerak bo‘lgan g‘oya yozilgan varaq, doira bo‘yicha uzatiladi va har bir ishtirokchi o‘z mulohazalarini qo‘shadi. 2. «Og‘zaki yumoloq stol» - har bir talaba qo‘yilgan savolning javobiga o‘z qo‘shimchalarini kiritadi / oldingi ishtirokchi tomonidan taklif qilingan g‘oyani qo‘llab-quvvatlaydi va rivojlantiradi. Spetsseminar. Bakalavriatning 4 kursida, magistraturada o‘tkaziladi. Ilmiy mavzu bo‘yicha yosh tadqiqotchilarni muloqat maktabini ifodalaydi.Spetsseminar vaqtida talabalarning guruhlarda ishlashga va uni baholashga, ilmiy tadqiqotlar usullaridan foydalanishga intilishlari katta rol o‘ynaydi. Spetsseminarning yakuniy mashg‘ulotida o‘quituvchi, qoidaga ko‘ra, seminarlarni va talabalarning ilmiy ishlarini muhokama qilingan muammolarni kelgusida tadqiqotlar qilish istiqbollarini va talabalarni ularda ishtiroq etish imkoniyatini ochib umumlashtiradi.

Maxsus (kasbiy) va umumo‘quv ko‘nikma va amaliy malakalarni shakllantirish: - amaliy muammoli vaziyatni tahlil qilish va yechish jarayonida xarakatlar algoritmini aniqlash bilan bog‘liq egallagan nazariy bilimlarni amaliy qo‘llash.	**Ta’limiy o‘yin**O‘qitish samaradorligini uning ishtiroqchilarini nafaqat bilimlarni olish jarayoniga faol jalb qilish, balki ularni (hozir va shu yerda) foydalanish orqali oshirishga imkon beradi; o‘zgaruvchan vaziyatlarda o‘zini tutish taktika ko‘nikmalarini shallantiradi; ыырабатыvayet dinamiku rolevogo povedeniya; amaliyot imitatsiyasini ifodalaydi; aniq ko‘nikma va malakalarni shakllantirishga va ishlab berishga qaratilgan. Seminar natijaviyligini uning tashkiliy-uslubiy ta’minoti belgilaydi: o‘yinning texnologik xaritasini ishlab chiqish; o‘yin atributlarini va materiallar paketini: vaziyat bayoni, ishtiroksilar uchun yo‘riqnomalar, personajlar ta’rifi (agar o‘yin rolli yoki ishbilarmon bo‘lsa)yoki vaziyatli ko‘rsatmalar (agar o‘yin modellashtiruvchi bo‘lsa) tayyorlash. Amaliy topshiriqlarni bajarish. Amaliy topshiriqlarning ko‘pchiligi kichik guruhlar tarkibida bajariladi va quyidagi bosqichlarni o‘z ichiga oladi: yo‘riqnoma berish → o‘quv topshiriqni bajarish bo‘yicha yo‘riqnoma bilan tanishish → topshiriqni bajarish → natijalarning ommaviy taqdimoti → natijalarni umumlashtirish va baholash. **Masalalar yechish bo‘yicha mashq.** Yakka tartibda amalga oshiriladi va quyidagi bosqichlarni o‘z ichiga oladi: yo‘riqnoma berish – masalani yechish – natijalarni tanlama taqdimoti - umumlashtirish. Muammoli masalalar va vaziyatlarni yechish.Muammoli masalalar va vaziyatlarniishlab chiqish juda katta mexnat talab qiladi. Lekin talabalar tomonidan amaliy kasbiy faoliyatdan olingan muammoli masalalarni yechish va muammoli vaziyatlarni ko‘rib tahlil qilish nazariyani haqiqqiy amaliyot bilan bog‘lashga imkon beradi. Bu

	o‘qitishni faollashtirishga imkon beradi, talabalarga o‘rganilayotgan materialni amaliy foydasini tushunishga yordam beradi. **Ta’lim beruvchi amaliy muammoli vaziyatlarni (**keyslarni) yechish. Keys (muammoli vaziyatdan farqli ravishda) talabalarni muammoni ifodalash, muammoli vaziyatni tahlil qilish va baholash, uni maqsadga muvofiq yechim variantlarini qidirishga yo‘naltiruvchi tashkilotlar, insonlar guruhi yoki alohida individlarni hayotining muayyan sharoitlarini yozma ravishda taqdim etilgan bayonini o‘z ichiga oladi. Keysni yechish jarayoni quyidagi bosqichlarini o‘z ichiga olish muhim: → muammoni yakka tartibda tahlil qilish va yechish, → yakka tartibda topilgan yechimni birgalikda (kichik guruhlarda) tahlil qilish, o‘zaro maqbul yechim variantini rasmiylashtirish, → guruh ishini taqdimoti, → muammoni yechish usul va vositalarining eng maqbul variantini jamoaviy tarzda tanlash. Fiklash jarayoni, muammoli vaziyatni yechish jarayonida paydo bo‘lingan, mustaqil topilgan dalilllar oriyentirlarni, kasbiy boyliklarni topishga va mustaqkamlashtirishga, kelgusi kasbiy faoliyati bilan aloqani anglashga ko‘maklashadи. **O‘quv loyihalarning taqdimoti va baholanishi** Ushbu o‘quv mashg‘ulotini tayyorlashda o‘qituvchining roli quyidagilardan iborat: loyiha topshirig‘ini ishlab chiqish; talabalarga ma’lumotlarni izlashda yordam berish; o‘zi axborot manbai bo‘lishi; butun jarayonni muvofiqlashtiri; ishtirokchilarni qo‘llab-

	quvvatlash va rag‘batlantirish; uzluksiz qayta aloqani amalga oshirish; maslahat berish. Ushbu o‘quv mashg‘ulotida guruhlar o‘z faoliyatining natijalari to‘g‘risida ma’ruza qilishadi va uni belgilangan shaklda taqdim etishadi (loyihaviy faoliyatning natijalarini, hamda loyiha maxsulotini tasviriy va og‘zaki taqdimot ko‘rinishida). O‘qituvchi guruhlarning o‘zaro baholanishini tashkillashtiradi va loyiha ishtirokchining faoliyatini baholaydi.
Talabalarni nazariy va amaliy tayyorgarlik darajasini nazorat qilish va baholash	**Kollokvium.** O‘qituvchining talabalar bilan kollokviumlari (suhbatlashuvi) odatda kursning u yoki bu mavzusi bo‘yicha bilimlarini aniqlash, uni chuqurlashtirish maqsadida olib boradi. U ko‘pincha 1) dasturda ko‘zda tutilmagan, lekin talabalarda qiziqish uyg‘otgan qo‘shimcha mavzular bo‘yicha; 2) fanning alohida murakkab, lekin talabalar tomonidan yetarli darajada o‘zlashtirilmagan mavzulari bo‘yicha qo‘shimcha darslar mobaynida; 3) ohirgi seminar mashg‘ulotlarida javob bermagan talabalarni birish darajasini aniqlash uchun. Seminar-kollokvium mobaynida ma’ruza, referat va boshq. Yozma ishlar tekshirilishi mumkin. **Yozma (nazorat) ish.** Talabalar nazorat savollariga javob beradilar/ testlarni yechadilar/ nazorat topshiriqlarini bajaradilar. Ularning to‘plamini to‘g‘ri tuzish muhim hisoblanadi: ular rejalashtirilayotgan o‘quv materialni o‘zlashtirish darajasiga mos kelishligi kerak va ularni tekshirishni ta’minlashi kerak.

3. “Transport iqtisodiyoti” fanidan ma’ruza va amaliy mashg‘ulotlarda qo‘llaniladigan pedagogik texnologiyalar

AQLIY HUJUM USLUBI

Aqliy hujum uslubini birinchi bo‘lib bundan bir necha o‘n yillar oldin F.Osborn Aleks reklamasi orqali Batter, Barton, Dastin va Osborn firmalarida qo‘llagan. Keyinchalik ushbu uslubdan yirik xalqaro korporastiyalar ham foydalana boshlashgan. Hozirgi kunda ko‘pgina rivojlangan davlatlarda, ushbu uslub ma’muriy boshqarishda va nodavlat tashkilotlarda oddiy odatiy holga aylandi.

Respublikamizdagi ta’lim muassasalarida ushbu uslubdan 2000 yillardan boshlab foydalanila boshlandi. Ushbu uslubning mohiyati juda oddiy. Talabalar mavzuga oid muammoli savol yoki masala bilan tanishtiriladi. Masala bo‘yicha talabalar o‘z g‘oya va fikrlarini bildirishlari uchun aniq vaqt ajratiladi, masalan - 10 minut. 10 minut ichida bildirilgan barcha g‘oyalar va fikrlar yozib boriladi. Bildirilayotgan g‘oyalar baholanmaydi, auditoriyada shovqin bo‘lishiga, ayrim talabalaraning boshqa talaba fikri ustidan kulishi yoki uni baholashiga ruxsat berilmaydi. Dastlabki maqsad-son! G‘oya qancha ko‘p bo‘lsa shuncha yaxshi. Alohida faol talabalarning etakchilik qilishlariga, ya’ni faqat bir necha talaba fikr bildirishlariga yo‘l qo‘yilmaydi. Mumkin qadar barcha talabalar fikrini bayon etishlariga imkoniyat yaratiladi. Vaqt tugagach talabalarga ekranda yozilgan barcha fikrlarni o‘qib, mushohada qilishlariga vaqt ajratiladi. Keyin o‘qituvchi yordamida barcha g‘oyalar guruhlarga bo‘linadi va ular tahlil qilinib, eng maqbul variant tanlab olinadi.

Aqliy hujum uslubining asosiy qoidalari:

- ilgari surilgan fikr iva g‘oyalarni tanqid ostiga olinmaydi va baholanmaydi;
- taklif qilinayotgan fikr va g‘oyalar qanchalik fantastik va antiqa bo‘lsa ham, uni baholashdan o‘zingizni tiying;
- tanqid qilmang! Hamma bildirilgan fikrlar bir xilda bebahodir;
- fikr bildirilayotganda gapni bo‘lmang;
- maqsad-fikr va g‘oyalar sonini ko‘paytirish;
- qancha ko‘p g‘oya va fikr bildirilsa, shunchalik yaxshi. Yangi, bebaho fikr va g‘oyaning tug‘ilish ehtimoli paydo bo‘ladi;
- agar fikrlar qaytarilsa, rad etmang;
- xayoliy fikrlashga ijozat bering;

● bu muammo faqatgina ma’lum, aniq usullar yordamida hal bo‘lishi mumkin deb o‘ylamang;

● fikrlar hujumini o‘tkazish vaqtiga qat’iy rioya qiling;

● berilgan savollarga qisqacha javob bering.

INSERT TEXNIKASI

INSERT (inglizcha so‘zdan olingan bo‘lib - INSERT – Interaktive-interfaol Noting – belgilash System - tizim for-uchun Effective – samarali Reading – o‘qish and– va Thinking – fikrlash degan ma’noni anglatadi).

1)Samarali o‘qish va fikrlash uchun matnda belgilar qo‘yishning interfaol tizimi hisoblanadi.

Matnni belgilash tizimi:

(√) - mening bilganimni tasdiqlovchi axborot;

(+) –men uchun yangi axborot;

(−) - menning bilganlarimga, zid axborot;

(?) - meni o‘ylantirib qo‘ydi. Bu bo‘yicha menga qo‘shimcha axborot kerak.

PINBORD TEXNIKASI

Pinbord–(inglizchadan: pin- mahkamlash, board – yozuv taxtasi) – o‘quvchilarni tizimli va mantiqiy fikr bildirishga o‘rgatadigan metod.

Pinbord texnikasi:

1) muammoli masalalar va vaziyatlar, aqliy hujum va amaliy o‘qitish metodlari bilan birga jamoaviy tarzda (guruhlarda) muammoni yechish variantlarini baholash hamda ular ichidan eng yaxshisini tanlash imkonini beradi;

2) aqliy hujum va amaliy o‘qitish metodlari bilan birga jamoaviy tarzda (guruhlarda) toifali sharh o‘tkazish imkonini beradi.

Pinbord texnikasining texnologik chizmasi

KEYS–STADI METODI

KEYS – (ingl. sase – to‘plam, aniq vaziyat) – nazariy bilimlarni amaliy vazifalarni yechish jarayonida qo‘llash imkonini beruvchi o‘qitish vositasi.

Keysda bayon qilingan vaziyatni o‘rganib va tahlil qilib, o‘quvchilar o‘zining kelgusidagi kasbiy faoliyatida o‘xshash vaziyatlarda qo‘llashi mumkin bo‘lgan tayyor yechimni oladi.

Keysda bayon qilingan vaziyatlar (kasbiy), amaliy mashg‘ulotlarda yechiladigan vaziyatli masalalardan tubdan farq qilinadi. Agar vaziyatli masalalarda har doim shart (nima berilagan) va talab (nimani topish kerak) berilgan bo‘lsa, keysda, qoidaga ko‘ra, bunday parametrlar mavjud emas.

O‘quvchiga taqdim etilgan ixtiyoriy keysda:

• keysning belgilanishi va topshiriq/savollar aniq ifodalangan bo‘lishi kerak;

• bayon qilingan muammoli vaziyatni yechish uchun kerakli va yetarli xajmda ma’lumotlarni o‘z ichiga olishi kerak

• keysni yechish uchun uslubiy ko‘rsatmalar bo‘lishi kerak

Keys–stadi (ingl.sase– to‘plam, aniq vaziyat, stadi-o‘qitish)–amaliy o‘qitish vaziyatlarmetodi.

Keys-stadi - o‘qitish, axborotlar, kommunikatsiya va boshqaruvning qo‘yilgan ta’lim maqsadini amalga oshirish va keys-stadida bayon qilingan amaliy muammoli vaziyatni hal qilish jarayonida prognoz qilinadigan o‘quv natijalariga kafolatli yetishishni vositali tarzda ta’minlaydigan bir tartibga keltirilgan optimal usullari va vositalari majmuidan iborat bo‘lgan o‘qitish texnologiyasidir.

Ushbu metod o‘quvchilarni quyidagilarga undaydi:

•muammoni shakllantirishga;

•amaliy vaziyatni tahlil qilish va baholashga;

•muammo yechimini eng maqbul variantini tanlashga.

O‘quv mashg‘ulotning o‘qitish texnologiyasini tanlashni ikki asosiy dalil belgilaydi:

1. Keysning hajmi (qisqa, o‘rtacha miqdordagi, katta)

2. O‘quv topshirig‘ini taqdim etish usuli:

-savolli (savollar keysdan keyin keltiriladi)

-topshiriqli (topshiriq keys kirish qismining oxirida keltiriladi)

“Blits-so‘rov” usuli

Usulning tavsifi. Ushbu usul talaba (yoki o‘quvchi)larning harakatlar ketma-ketligini to‘g‘ri tashkil etishga, mantiqiy fikrlashga, o‘rganayotgan predmeti asosida xilma-xil fikrlar, ma’lumotlar ichidan kerakligini o‘ziga tanlab olish, shu bilan bir qatorda, o‘zgalar fikrini hurmat qilish va ularga o‘z fikrini o‘tkaza olish hamda o‘z faoliyati, kunini rejalashtira olishni o‘rgatishga qaratilgan.

Usulning maqsadi: ushbu usul orqali talaba (yoki o‘quvchi)larga tarqatilgan qog‘ozlarda ko‘rsatilgan harakatlar ketma-ketligi avval yakka tartibda mustaqil ravishda belgilash, kichik guruhlarda o‘z fikrini boshqalarga o‘tkaza olish yoki o‘z fikrida qolish, boshqalar bilan hamfikr bo‘la olish kabi ko‘nikmalarni shakllantirish.

Mashg‘ulotni o‘tkazish tartibi.

Ushbu usul bir necha bosqichda o‘tkaziladi:

•O‘qituvchi talaba (yoki o‘quvchi)larga ushbu mashg‘ulot bir necha bosqichda o‘tkazilishi haqida tushuncha beradi. Har bir bosqichga mo‘ljallangan vazifalarni bajarishga aniq vaqt berilishi, tinglovchilar esa shu vaqtdan unumli foydalanishlari kerakligi haqida ularni ogohlantiradi;

•o‘qituvchi tarqatma material mazmuni va bajariladigan vazifa (tarqama materialda berilgan harakatlar ketma-ketligini to‘g‘ri belgilash, belgini qog‘ozda alohida ajratilgan bo‘limga raqamlar bilan qo‘yish kerakligi)ni tushuntiradi;

•tarqatma materialda berilgan vazifa dastlab yakka tartibda bajarilishini ta’kidlaydi;

•har bir talaba (yoki o‘quvchi) o‘zining shaxsiy fikri asosida tarqatma materialdagi **“yakka baho”** bo‘limiga berilgan harakatlarning mantiqiy ketma-ketligini raqamlar bilan belgilab chiqadi;

•talaba (yoki o‘quvchi)larning yakka tartibdagi ishlari tugagach, o‘qituvchi ulardan 3 kishidan iborat kichik guruhlar tashkil etishlarini so‘raydi. Kichik guruhlar talaba (yoki o‘quvchi)larning xohishlariga qarab yoki raqamlar bo‘yicha tashkil etilishi mumkin;

•kichik guruhdagi talaba (yoki o‘quvchi)larning har biri o‘z qog‘ozidagi **“yakka baho”** bo‘limida belgilangan harakatlar ketma-ketligi bilan bir-birlarini tanishtiradilar, keyin ular 3 kishida uch xil bo‘lgan ketma- ketlikni birgalashib (bir-birlari bilan tortishib, bahslashib, bir-birlariga ta’sir o‘tkazib, o‘z fikrlariga ishontirib) kelishgan holda, tarqatilgan qog‘ozdagi **“guruh bahosi”** bo‘limiga muqobil raqamlarni belgilab chiqadilar;

•barcha kichik guruhlar o‘z ishlarini tugatgach, o‘qituvchi harakatlar ketma-ketligi bo‘yicha to‘g‘ri javobni beradi, ya’ni talaba (yoki o‘quvchi)lardan ularga tarqatilgan qog‘ozlardagi **“to‘g‘ri javob”** bo‘limiga u tomonidan aytilgan harakatlar ketma-ketligi raqamlarni yozishini so‘raydi;

•o‘qituvchi “**to‘g‘ri javob**” bo‘limida berilgan raqamlar bilan “**yakka baho**” hamda “**guruh bahosi**” bo‘limidagi raqamlarni solishtirish va kattasidan kichigini ayirish, ayirmalarni mos holda “**yakka xato**” va “**guruh hatosi**” bo‘limlariga yozishlarini so‘raydi;

- o‘qituvchi yakka va guruh xatolarining umumiy soni bo‘yicha tushuncha beradi va ularni har birini alohida-alohida shartlab beradi;

•o‘qituvchi mashg‘ulotni yakunlab, ba’zi guruhlarning mashg‘ulot

mobaynidagi ish faoliyatlariga o‘z fikrini bildiradi va talaba (yoki o‘quvchi)larning bilimini ilovadagi mezonlar asosida baholaydi yoki mos kelgan to‘g‘ri javoblar soniga qarab har bir talaba (yoki o‘quvchi) o‘z bahosini ilovada ko‘rsatilgandek aniqlaydi.

FSMU texnologiyasi

Ushbu texnologiya talabalarni o‘z fikrlarini himoya qilishga, erkin fikrlash va o‘z fikriga boshqalarni ishontirishga, ochiq-oshkora bahslashishga, egallagan bilimlarni tahlil qilishi, ularni qay darajada egallaganligini baholashga hamda talabalarni bahslashish madaniyatiga o‘rgatadi. Ushbu texnologiya talabalarga qog‘ozga o‘z fikrlarini aniq va qisqa holatda ifoda etib, tasdiqlovchi dalillar yoki inkor etuvchi fikrlarini bayon etish tartibida amalga oshiriladi.

F – fikringizni bayon eting.

S - fikringiz bayoniga sabab ko‘rsating.

M- ko‘rsatilgan sababni tushuntiruvchi misol keltiring. U - fikringizni umumlashtiring.

FSMU texnologiyasida mavzu bo‘yicha savol qo‘yiladi. Talabalarga FSMU texnologiyasining mohiti va ularning vazifasi tushuntiriladi. Topshiriqni bajarish uchun aniq vaqt belgilaydi, masalan 15-20 minut.

Topshiriqni har bir talaba shaxsan bajarishi talab etiladi. Talabalar faoliyatini kuzatadi, ularning savollariga javob berib boradi, yo‘naltiradi, maslahatlar beradi. Kuzatuv davrida to‘g‘ri qaror yoki fikr yozayotgan talabalarni aniqlaydi. Javoblarni yig‘ib olib, kuzatuv davrida nisbatan to‘g‘ri deb topilgan talabalarning fikrlarini o‘qiydi, qo‘shimchalar kiritib, savol bo‘yicha to‘liq ma’lumot beradi.

Ushbu texnologiya munozarali masalalarni hal etishda, bahs-munozaralar o‘tkazishda yoki o‘quv-seminari yakunida (talabalarning o‘quv-seminari haqidagi fikrlarni bilish maqsadida) yoki o‘quv rejasi asosida biron bo‘lim o‘rganib bo‘lingachqo‘llanilishi mumkin.

«Vena» diagrammasi texnologiyasi

Bu metodni ta’lim jarayonida qo‘llashdan maqsad talabalarning aqliy faoliyatini har tomonlama taraqqiy ettirish bo‘lib, oldindan mavjud bo‘lgan bilimlar zaxirasiga tayanadi.

O‘qituvchi “VENA” diagrammasi usulini qo‘llab, doskaning o‘rta qismiga ikkita doirani chizadi va ikkita tushunchani yozadi. Shundan so‘ng talabalar berilgan tushunchalarga bir nechta tushunchalarni ayta boshlaydilar. O‘qituvchi so‘z tushunchalarni bir nechasini yozadi va

shu bilan bir qatorda har biri uchun umumiy va farqli tomonlarini yozadilar.

Bu metodni darsning turli etaplarida qo‘llaganda turlicha natijaga erishiladi. Ya’ni talabalarni darsda faollashtirish, yangi o‘quv materialini esda saqlash va boshqalar.

Muammoli seminar Munozara qatnashchilariga eslatma

1. Munozara munosabatlar yig‘indisi emas, balki muammo yechimi uslubiyatidan iborat.
2. Ko‘p gapirmasdan, boshqalarning so‘zlashiga imkon ber.
3. Maqsadga erishish yo‘lida xissiyotlarni jilovlab, batafsil o‘ylagan holda so‘zla.
4. Raqiblaring vaziyatini o‘rganib, ularga hurmat bilan murojaat qil.
5. Raqiblaring tomonidan aytilgan fikrlarga tanqidiy va mulohazali yondash.
6. Munozara predmeti bo‘yicha chetga chiqmagan holda to‘g‘ri yondashib gapir.

Muammoli seminarning boshqaruv dastaklari

Boshlovchi barcha vazifalarni o‘ziga oladi - munozara bosqichlarini boshqarish, javoblarning asoslanishi va to‘g‘riligini tasdiqlash, qo‘llangan termin va tushunchalarni aniqlash, munosabatlarni to‘g‘ri qo‘llash va boshqalar. Taqdimotlarning taqsimotini to‘g‘ri boshqarish.

Taqrizchi - tomonlarning ma’ruzalarini yo‘nalishlar bo‘yicha belgilash va to‘liq xarakterda baholash: dolzarbligi, ilmiy jihati, mantiqiyligi va masalalarning aniq qo‘yilganligi, xulosalarning aniq ko‘rsatilishi.

Raqib - qabul qilingan tadqiqot o‘rtasida raqobatchilik jarayonini shakllantiradi. U faqatgina ma’ruzachining asosiy holatini tanqid qilish

emas, shu bilan birgalikda, uning aytgan fikrlaridan zaif yoki hato tomonlarini topish hamda o‘zining hal qiluvchi fikrlarini taklif qilishi ham mumkin.

Ekspert - barcha munozaralarning, jumladan, munozara qatnashchilari tomonidan aytilgan fikrlarning, qilingan xulosalarning, taklif va gipotezalarning mahsuldorligini baholaydi.

O‘QUV LOYIHA METODI

Ushbu metodning mohiyati shundan iboratki, ma’lum muddat ichida (bitta o‘quv mashg‘ulot doirasidan 2-3 oy muddat ichida) ta’lim oluvchi guruhli yoki yakka tartibda berilgan mavzu yuzasidan loyiha topshirig‘ini bajaradi. Uning vazifasi – muayyan foydalanuvchiga yo‘naltirilgan yangi ma’lumot olish, belgilangan muddat ichida berilgan u yoki bu muammoni ilmiy, texnikaviy yechimidan iborat.

O‘quv loyihasi tushunchasi:

- muayyan iste’molchiga mo‘ljallangan, muammolarni izlash, tadqiq qilish va yechish, natijani noyob (moddiy yoki intellektual) mahsulot ko‘rinishida rasmiylashtirishga qaratilgan. Talablarning mustaqil o‘quv faoliyatini tashkil qilish usuli;
- nazariy bilimlar orqali amaliy vazifalarni yechishga qaratilgan o‘quv vosita va qurollari;
- rivojlantiruvchi, ta’lim-tarbiya hamda bilimlarni kengaytirish, chuqurlashtirish va malakalarni shakllantirishga qaratilgan didaktik vosita.

GRAFIK TAShKIL ETUVChILAR

KLASTER (klaster-tutam, bog‘lam)-axborot xaritasini tuzish yo‘li-barcha tuzilmaning mohiyatini umumlashtirish va aniqlash uchun qandaydir biror asosiy omil atrofida g‘oyalarni yig‘ish asosida aniq biror mazmunni keltirib chiqaradi.

Bilimlarni faollashtirishni tezlashtiradi, fikrlash jarayoniga mavzu bo‘yicha yangi o‘zaro bog‘lanishli tasavvurlarni erkin va keng jalb qilishda yordam beradi.

Klasterni tuzish bo‘yicha o‘quv topshirig‘iga yo‘riqnoma
1 Katta qog‘oz varag‘i markazida kalit so‘z yoki 1-2 so‘zdan iborat mavzu nomini aylana ichiga yozing. 2. Kalit so‘z bilan birlashdigan yon tomoniga kichkina hajmdagi aylana- “yo‘ldoshcha” ichiga mavzu bilan aloqador so‘z yoki so‘z birikmasini yozing. Ularni chiziq bilan “bosh” so‘zga bog‘lang. 3. Ushbu “yo‘ldoshcha”larda “kichik yo‘ldoshlar” ham bo‘lishi mumkin, ular ichiga yana so‘z yoki iboralar yozib ajratilgan vaqt tugagunga qadar yoki g‘oyalar tugamagunga qadar davom ettiriladi

«NIMA UChUN?» SXEMASI –muammoning dastlabki sababini aniqlash bo‘yicha fikrlar zanjiri bo‘lib,tizimli, ijodiy, tahliliy mushohada qilish ko‘nikmalarini rivojlantiradi

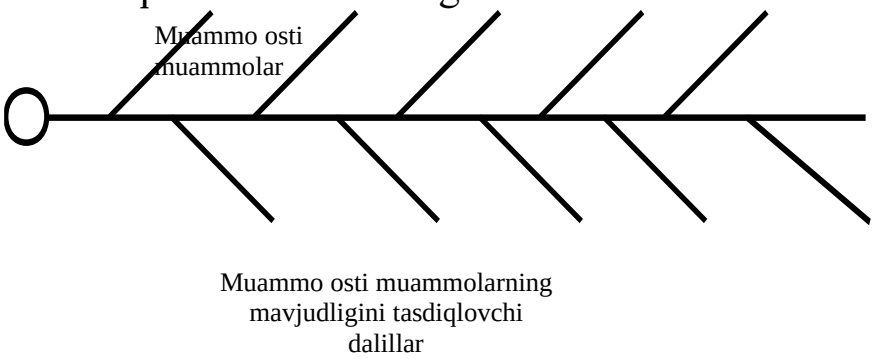
«Nima uchun?» sxemasini tuzish bo‘yicha o‘quv topshirig‘iga yo‘riqnoma

O‘quv topshiriqda ko‘rsatilgan muammosababini aniqlash uchun:
1) Muammoni yozing va strelka chizig‘ini chiqarib «Nima uchun?» so‘rog‘ini yozing.
2) Savolga javob yozib nima uchun so‘rog‘ini takror yozib boravering. Bu jarayonni muammoning dastlabki sababi aniqlanmagunicha davom ettiring

«BALIQ SKELETI» ChIZMASI – bir qator muammolarni tasvirlash va uni yechish imkonini beradi. Tizimli fikrlash, tuzilmaga keltirish, tahlil qilish ko‘nikmalarini rivojlantiradi.

“Baliq skeleti” sxemasini tuzish bo‘yicha o‘quv topshirig‘iga yo‘riqnoma

O‘quv topshiriqda ko‘rsatilgan muammo maydonini tavsiflash uchun:
1.«Baliq skeletini” chizing:



2. «Suyak»ning chap qismida (yoki yuqori suyakda) muammo osti muammoni yozing, o‘ng qismida (pastki suyakda) – muammo osti muammoni amalda mavjud ekanligini tasdiqlovchi dalillarni yozing.

«QANDAY?» IERARXIK DIAGRAMMASI - muammo to‘g‘risida umumiy tasavvurlarni olishga, uning yechimini topish usul va vositalarini topishga imkon beruvchi mantiqiy savollar zanjiridan iborat.

Tizimli, ijodiy, tahliliy fikrlash ko‘nikmalarini rivojlantiradi.

Qanday?» diagrammasini tuzish bo‘yicha o‘quv topshirig‘iga yo‘riqnoma

«Qanday?» diagrammasini tuzishdan avval, siz quyidagilarni bilishingiz kerak: ko‘p hollarda Sizga muammolar hal etishda «Nima qilish kerak?» haqida o‘ylashga hojat bo‘lmaydi. Muammo yechimini topish uchun asosan «Buni qanday qilish kerak?» qabilida bo‘ladi. «Qanday?» - muammoni hal etishda asosiy savol hisoblanadi.

1. Doira chizing va uning ichiga yechilishi lozim bo‘lgan muammoni yozing.

2. Ketma-ket ravishda «Qanday?» savolini qo‘ying va shu savolga javob bering. Shu tartibda savollarni ketma-ket berib boravering va javoblarni o‘ylab o‘tirmasdan, solishtirmasdan, baholamasdan, tez-tez yozishda davom eting.

Maslahat va tavsiyalar:

Yangi g‘oyalarni grafik ko‘rinishda qayd etishni o‘zingiz hal eting: daraxt yoki kaskad ko‘rinishida, yuqoridan pastga yoki chapdan o‘ngga. Eng muhimi esda tuting: nisbatan ko‘p miqdordagi foydali g‘oyalar va muammo yechimlarini topishga imkon beradigan usul eng maqbul usul hisoblanadi.

Agarda siz muammoni yechimini topish uchun to‘g‘ri savollar bersangiz va uning rivojlanish yo‘nalishini namoyon bo‘lishida ishonchni saqlasangiz, diagramma, siz har qanday muammoni amaliy jihatdan yechimini topishingizni kafolatlaydi.

“Transport iqtisodiyoti” fanidan innovatsion, ta’lim texnologiyalari

namunalari

1-MAVZU	**“Transport iqtisodiyoti” fanining mazmuni, predmet va vazifalari**

1.1. Ma’ruzada ta’lim texnologiyasi

O‘quv soati: 2 soat	**Talabalar soni:**
O‘quv mashg‘uloti shakli	Kirish ma’ruzasi
Ma’ruza rejasi	1. Iqtisodiyot jamiyat hayotining asosi sifatida. Iqtisodiy tizimlarning turli modellari. 2. Fanni o‘qitishning maqsad va vazifalari,o‘rganish ob’ekti va predmeti 3. “Soha iqtisodiyoti va menejment” fani boshqa iqtisodiy fanlar bilan aloqasi. Fanni o‘rganishning qonunchilik, me’yoriy-huquqiy va o‘quv-uslubiy asoslari. 4. Avtomobiль transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni.Avtotransport korxonalari va ularning turlari vazifalari 5. Respublikamizda avtomobiль tpancpoptining rivojlanish istiqbollari
O‘quv mashg‘ulotining maqsadi: O‘quv fani bo‘yicha umumiy tasav vurlarini shakllantirish va fanning strukturaviy tuzilishi bilan tanishtiri sh.	
Pedagogik vazifalar: • o‘quv fanining ahamiyati va vazifalari hamda o‘quv fanlari tizimidagi roli, o‘rni bilan tanishtirish; • fanning strukturaviy tuzilishi va tavsiya etiladigan o‘quv-uslubiy adabiyotlar haqida ma’lumot berish;	**O‘quv faoliyatining natijalari:** • fanning ahamiyati va vazifalarini tushuntiradi; • o‘quv faoliyati bo‘yicha fanning tuzilishini strukturaviy tuzilishini tushuntiradi;

• boshqaruv nazariyasi va amaliyoti sohasidagi yangiliklarni yoritish; • fanni o‘rgatish jarayonidagi uslubiy, tashkiliy ishlar mazmunini hamda baholash muddatlari va shakllarini yoritish; Fanning boshqa fanlar bilan bog‘liqlik tomonlari haqida ma’lumot berish.	• fandagi nazariy va amaliy yangiliklarni yoritadi; • fan bo‘yicha uslubiy va tashkiliy ishlarning asosiy tomonlari, hamda baholash shakllari va muddatlarini yoritadi; • fanning boshqa fanlar bilan bog‘liqligini tushuntiradi.
Ta’lim metodlari	Ma’ruza, «aqliy hujum», namoyish etish
Ta’lim asoslari	Ma’ruza matni, kodoskop, slaydlar, format qog‘ozlari, markerlar, skotch
O‘qitish shakllari	Frontal, jamoaviy, guruhlarda ishlash.
O‘qitish shart-sharoitlari	Texnik vositalardan foydalanishga va guruhlarda ishlashga mo‘ljallangan auditoriya
Monitoring va baholash	Savol-javob, Nazorat savollari

“Transport iqtisodiyoti” fanining predmeti, mazmuni, mohiyati va asosiy vazifalari» kirish ma’ruzasining texnologik xaritasi

Faoliyat bosqichlari	Faoliyatning mazmuni	
	O‘qituvchining	**Talabalarning**
I. Mavzuga kirish bosqichlari (20 daqiqa)	1.1. O‘quv fanining nomini e’lon qiladi. Fan haqida dastlabki tushuncha beradi va fan miqyosida uslubiy va tashkiliy ishlarning asosiy tomonlarini ochib beradi. 1.2. Mazkur fan bo‘yicha o‘rganiladigan mavzularni e’lon qiladi, ular haqida qisqacha ma’lumot beradi hamda seminar va amaliy mashg‘ulotlar bilan bog‘laydi. Fan reytingi: joriy, oraliq va yakuniy nazoratning baholash mezonlari bilan tanishtiradi (1-ilova). Adabiyotlar ro‘yxatini taqdim etadi va izohlaydi (slayd). 1.3. Mavzuning nomi, maqsadi va kutilajak o‘quv natijalarini e’lon qiladi. 1.4. «Aqliy hujum» metodini qo‘llab, mavzu bo‘yicha tanish tushunchalarni aytishlarini taklif qiladi (2-ilova). Barcha takliflarni doskaga yozib boradi. 1.5. Ushbu ishni o‘quv mashg‘ulotining yakunida oxiriga yetkazishlarini aytadi.	Tinglaydilar. Tinglaydilar va yozib oladilar Mavzuni daftarlariga yozadilar O‘z fikrlarini bildiradilar.
II. Asosiy bosqich (50 daqiqa)	2.1. Mavzu bo‘yicha ma’ruza matnlarini tarqatadi: mavzu rejasi va asosiy tushunchalar bilan tanishib chiqishni taklif qiladi. 2.2. Namoyish qilish va izohlash yordamida asosiy nazariy ma’lumotlarni beradi. Fanning predmeti, vazifalari va boshqa fanlar	Tinglaydilar.

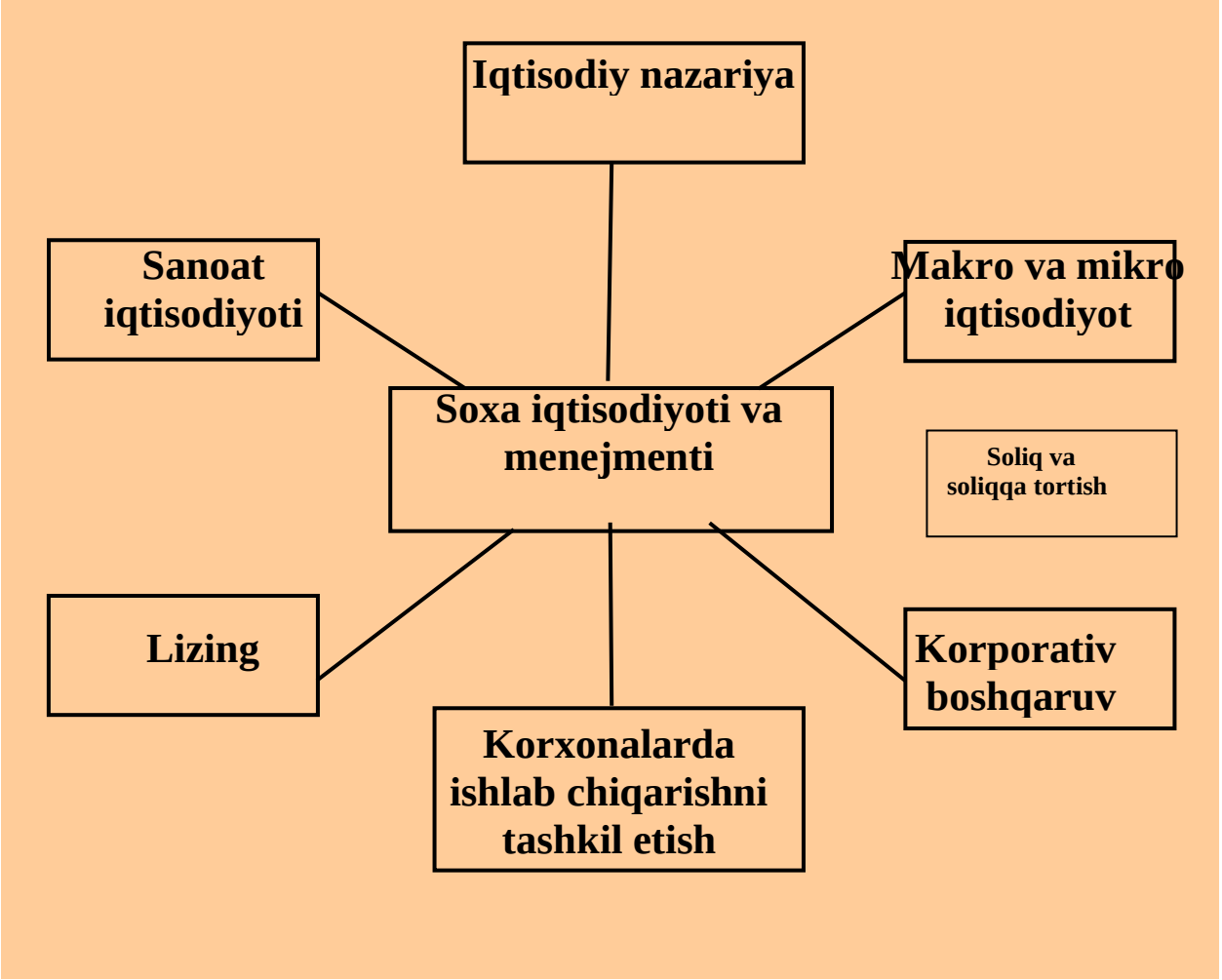
	bilan aloqasini slaydlarda namoyish etib, tushuntiradi (3-ilova). Mavzuning har bir qismi bo‘yicha xulosalar qiladi. Talabalarning e’tiborini asosiy tushunchalarga va ahamiyatli tomonlariga jalb qiladi. 2.3. Doskada qayd etilgan asosiy tushunchalarga qaytishni taklif qiladi. Talabalar bilan hamkorlikda tushunchalar ro‘yxatini aniqlashtiradi, qaytarilganlarini olib tashlaydi, mavzuga tegishli bo‘lmagan маълумотларни олиб ташлайди ҳамда qayd etilmagan zarur tushuncha va atamalarni qo‘shadilar (yozadilar).	Har bir tayanch ibora va atamani muhokama qiladilar, daf-tarlariga yozib oladilar
III. Yakuniy bosqich (10 daqiqa)	3.1. Mavzu bo‘yicha yakuniy xulosalar qiladilar. Faoliyat natijalarini izohlaydi. Mazkur mavzu bo‘yicha egallangan bilimlar kelajakda qayerlarda qo‘llanilishi mumkinligi haqida ma’lumot beradi. 3.2. Talabalar faoliyatini va belgilangan o‘quv maqsadlariga erishilganlik darajasini tahlil qiladi va baholaydi. 3.3. Mustaqil ishlashlari uchun vazifa beradi: (1) bo‘sh sxemalarni to‘ldirish; (2) savollarga og‘zaki javob topib kelish.	Savollar beradilar Vazifani yozib oladilar

1-ilova

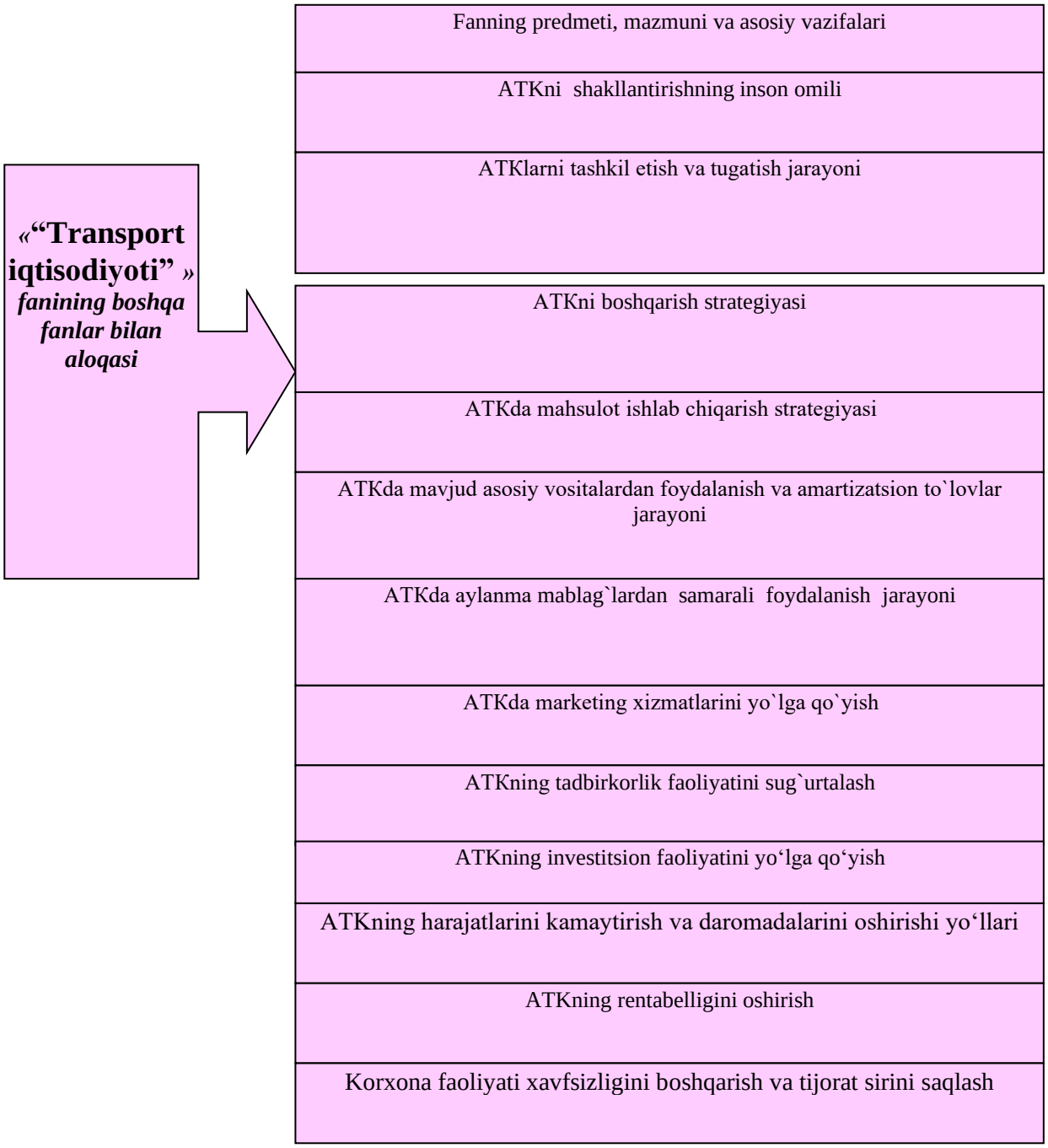
«Ақлий ҳужум» методининг асосий қоидалари:

- Auditoriyada olga surilgan fikr va g‘oyalar tanqid ostiga olinmaydi va baholanmaydi;
- • Har bir shaxs tomonidan taklif qilinayotgan fikr va g‘oyalar qanchalik fantastik va antiqa bo‘lsa ham, uni baholashdan o‘zingizni tiying!
- • Tanqid qilmang – hamma bildirilgan fikrlar bir xilda bebahodir.
- • Fikr bildirilayotganda notiqni bo‘lma!
- • Maqsad – mazmunli fikr va g‘oyalar sonini ko‘paytirish.
- • Qanchalik ko‘p fikr va g‘oyalar bildirilsa, shunchalik yaxshi. Yangi va bebaxo fikr va g‘oyaning paydo bo‘lish ehtimoli ko‘payadi.
- • Agar fikrlar qaytarilsa asabiylashmang va hayron bo‘lmang.
- • Bu muammo faqatgina ma’lum usullar yordamidagina hal bo‘lishi mumkin, deb o‘ylamang.
- • Fikrlar «hujumi» ni o‘tkazish vaqti aniqlanadi va unga qat’iyan rioya qilinishi shart.
- • Berilgan savolga qisqacha (1-2 so‘zdan iborat) javob beriladi.

“Transport iqtisodiyoti” fanining boshqa fanlar bilan aloqasi



3-ilova


«“Transport iqtisodiyoti” »
fanining boshqa fanlar bilan aloqasi
Fanning predmeti, mazmuni va asosiy vazifalari
ATKni shakllantirishning inson omili
ATKlarni tashkil etish va tugatish jarayoni
ATKni boshqarish strategiyasi
ATKda mahsulot ishlab chiqarish strategiyasi
ATKda mavjud asosiy vositalardan foydalanish va amartizatsion to`lovlar jarayoni
ATKda aylanma mablag`lardan samarali foydalanish jarayoni
ATKda marketing xizmatlarini yo`lga qo`yish
ATKning tadbirkorlik faoliyatini sug`urtalash
ATKning investitsion faoliyatini yo‘lga qo‘yish
ATKning harajatlarini kamaytirish va daromadalarini oshirishi yo‘llari
ATKning rentabelligini oshirish
Korxona faoliyati xavfsizligini boshqarish va tijorat sirini saqlash

4-ilova

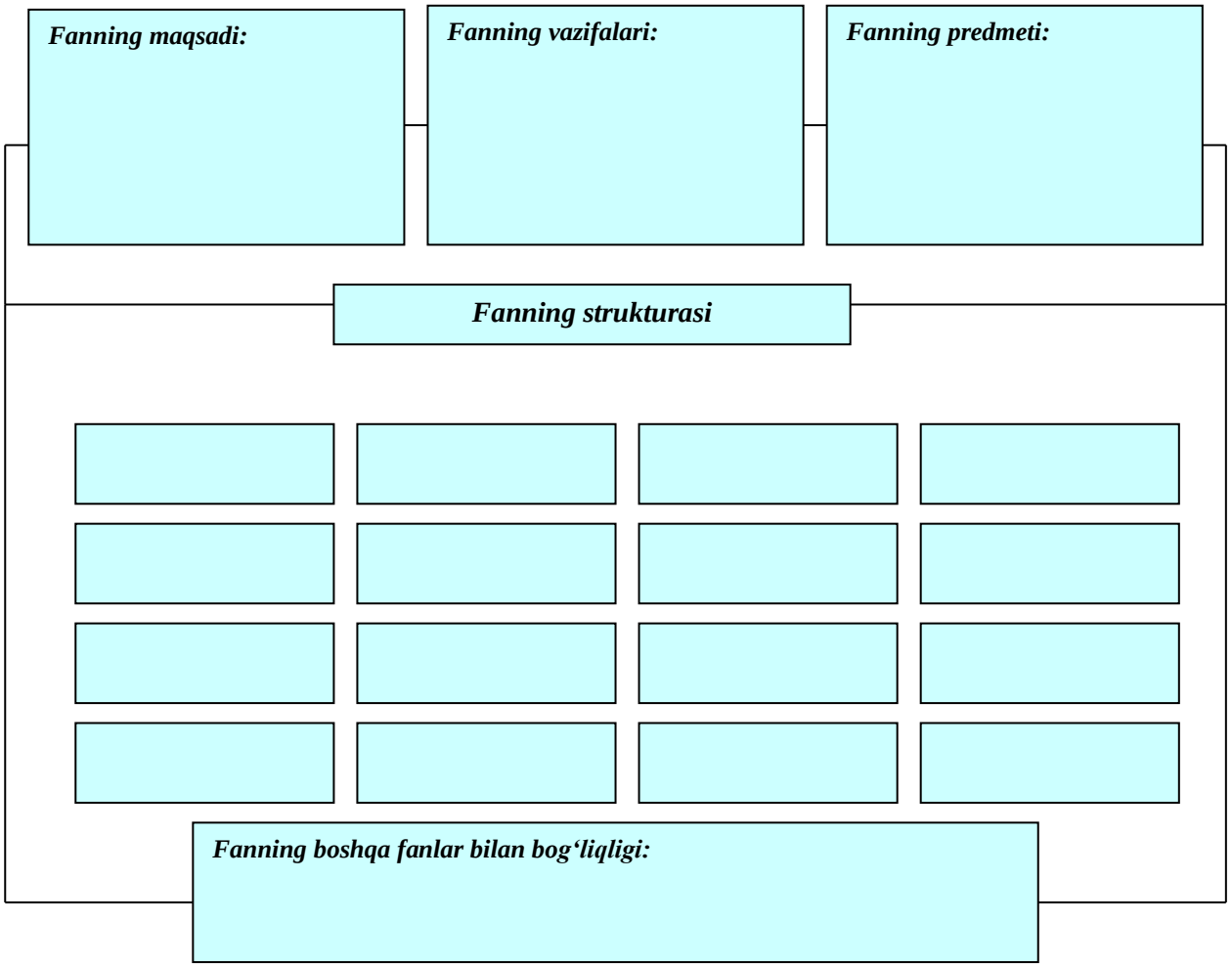
“Transport iqtisodiyoti”
fani oldida turgan vazifalar

- ATK faoliyatini samarali boshqarishni o‘rganish
- ATKni tashkil etish strategiyasi va taktikasining mohiyati, mazmuni va xususiyatlaringi o‘rganish
- ATKni tashkil etish jarayoni zaruriy hujjatlarni to‘g‘ri va tez rasmiylashtirish tartiblarini o‘rganish
- ATKga malakali xodimlarni tanlash, malakasini oshirish, o‘qitish va lavozimlarga tayinlash masalalarini o‘rganish
- ATK faoliyatini samarasizlikka olib keluvchi omillarni izlab topish va ularni bartaraf etish mexanizmlarini o‘rganish
- ATKning iqtisodiy samaradorligini aniqlash va uni yanada oshirish yo‘llarini belgilash
- ATKdagi asosiy vositalardan samarali foydalanish va doimiy tarzda monitoring o‘tkazish
- ATK aylanma mablag‘lardan samarali foydalanishni ta’minlash yo‘nalishlarini o‘rganish va korxona mablag‘larini ko‘paytirish
- ATKning investitsion faoliyatini va investitsiya kiritishni tashkil etish jarayonini o‘rganish
- ATK faoliyatini tahlil etish, barqarorligini oshirishi va korxona tijorat sirlarini saqlashni o‘rganish va hokazo.

5-ilova

Mustaqil ish uchun vazifa

1. Berilgan sxemani fanning strukturasi va boshqa fanlar bilan aloqasini ko‘rsatib, to‘ldiring.



6-ilova

Nazorat uchun savollar va topshiriqlar:

1. Bozor iqtisodiyoti sharoitida «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fanining mohiyati nimadan iborat?
2. «Korxonalar to‘g‘risida» gi qonunning maqsadini yoriting.
3. «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fanining predmeti nima?
4. «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fanining maqsadi nimadan iborat?
5. «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fanining asosiy vazifalarini bayon eting.
6. «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fani qanday iqtisodiy fanlar bilan bog‘liq?
7. «Soha iqtisodiyoti va menejmenti» fani qanday ijtimoiy fanlar bilan o‘zaro aloqada ish olib boradi?

2-MAVZU	**Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni. Avtotransport korxonalari va ularning turlar**

Ma’ruzada ta’lim texnologiyasi

O‘quv soati: 2 soat	**Talabalar soni:**
O‘quv mashg‘ulotining shakli	Mavzuiy ko‘rgazmali ma’ruza
Mavzu rejasi	1.Milliy iqtisodiyot rivojlanishida korxonaning o‘rni va roli. 2. Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni 3.ATKning belgilari, vazifalari va funksiyalari. 4.ATKlarni tasniflash. 5. Korxona tuzilmasi va uni belgilovchi omillar.
Mashg‘ulotning maqsadi: Korxona haqida tasavvurlarini shakllantirish. Korxonalarning vazifalari va belgilari haqida tushuncha berish.	
Pedagogik vazifalar:	**O‘quv faoliyati natijalari:**
• Korxona va uning tasnifi haqida to‘liq ma’lumot berish;	• korxona va uning faoliyati haqida tushuntiradi;

• korxona va uning ijtimoiy hayotdagi roli haqida tushuncha berish; • korxonaning turlari va ishlab chiqarishga ixtisoslashuvi jihatdan nazariy muammolarini yoritish; • Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni • ATK faoliyatning asosiy yo‘nalishlari haqida tushuncha berish; • ATKning o‘ziga xos xususiyatlarini yoritish. • ATKda mehnatni shakllantirish va tashkil qilish amaliyoti haqida tushuncha berish; • AT korxonalari haqida ma’lumotlar berish.	• korxonaning ijtimoiy hayotdagi roli haqidagi ma’lumotlarni ko‘rsatib o‘tadi; • korxonaning turlarini nazariy jihatdan yoritadi va ixtisoslashuviga qarab sanab o‘tadi va mazmunini yoritadi; • korxonaning o‘ziga xos xususiyatlari haqida tushuntiradi. • korxonada mehnatni shakllantirish va tashkil qilish amaliyotini tushuntiradi; • Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni • ATkorxonalari va ularning turlari haqida malumot beradi; • AT korxonalarining faoliyatlari haqida ma’lumot beradi.
Ta’lim metodlari	Ma’ruza, savol-javob, suhbat, o‘zaro o‘qitish metodi, klaster, insert texnikalari
Ta’lim vositalari	Ma’ruza matni, kodoskop, slaydlar, format qog‘ozlari, markerlar, skotch, chizmali organayzerlar, asosiy ma’lumot va tayanch tushunchalardan iborat ma’ruza matnlari (tarqatma material).
Ta’lim shakllari	Frontal, jamoaviy, guruhlarda ishlash.
O‘qitish shart-sharoiti	Texnik vositalardan foydalanish va guruhlarda ishlashga mo‘ljallangan auditoriyalash.
Monitoring va baholash	Og‘zaki nazorat, savol-javob, reyting tizimi asosida baholash.

Ma’ruza mashg‘ulotining texnologik xaritasi

Faoliyat bosqichlari	Faoliyatning mazmuni	
	O‘qituvchining	**Talabaning**
I. Kirish bosqich (10 daqiqa)	1.1.Mavzuning nomi, maqsadi, kutilajak natijalarini e’lon qiladi. 1.2. O‘quv mashg‘ulotining shakli va baholash mezonlarini tushuntiradi (1-ilova). 1.3. Mavzu bo‘yicha ma’ruza matnlarini tarqatadi (har bir talabaga). 1.4. Mavzuning rejasi va asosiy tushunchalarini eshittiradi va qisqacha izoh beradi.	Tinglaydilar. Mavzu nomini va rejasini yozib oladilar.
II. Asosiy bosqich (60 minut)	2.1. Berilgan savolarga o‘ylab javob berishlarini taklif qiladi: • Milliy iqtisodiyotda korxonaning o‘rni va roli deganda nimani tushunasiz? • Korxonaning ijtimoiy hayotdagi roli haqida nimalarni bilasiz? • Korxonalarning asosiy vazifalari va maqsadi nimadan iborat? • Korxona tuzilmasi va uni belgilovchi omillar deganda nimani tushunasiz? • Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rnini qanday baholaysiz? Tezkor so‘rov o‘tkazadi. So‘rov o‘tkazish jarayonida talabalarni yo‘naltiradi, javoblarni aniqlashtirib to‘ldiradi. 2.2. Talabalarni to‘rtta kichik guruhlarga bo‘ladi. Har bir guruh o‘tilayotgan mavzuning bir rejadagi savoli bo‘yicha «ekspert» bo‘lib, o‘zgalarga ham o‘rgatishini tushuntiradi.	Savollarni muhokama qilib, ularga javob beradi. Guruhlarni faoliyat ni tashkil qiladilar. Matnlarini o‘qib, savollarga javob topadilar. Ma’lumotni muhokama qilib, fikr almashib, sis-temalashtiradilar. Tayyor ma’lumotni taqdim etish uchun chizmali organayzer-lar ishlab chiqadi. Guruh sardorlari tayyor ma’lumot-larni taqdim etadilar. Boshqa guruh a’zolarining bergan savollariga javob beradi.

	2.3. Guruhlarga ekspert varaqlarini tarqatadi va faoliyatlarini tashkil qiladi (2-ilova). 2.4. Taqdimot boshlanishini e’lon qiladi. Yo‘naltiruvchi, maslahatchi sifatida ishtirok etadi. Javoblarni aniqlashtiradi, to‘ldiradi, izoh beradi va tuzatishlar kiritadi. 2.5. Taqdimot yakunida talabalar diqqatining mavzuning asosiy tomonlariga qaratib, har bita masala bo‘yicha qisqacha xulosalar qiladi.	
III. Yakuniy bosqich (10 minut)	3.1. Mavzuni umumlashtiradi, umumiy xulosalar qiladi, yakun yasaydi. 3.2. Guruhlarga o‘zaro qo‘ygan baholarini e’lon qilishni taklif qiladi. Natijalarni sharhlaydi. 3.3. Mustaqil ishlashlari uchun vazifa beradi: (1) nazorat savollariga og‘zaki javob berish (3-ilova); (2) qo‘shimcha adabiyotlardan mavzuga tegishli bo‘lgan yangi ma’lumotlarni to‘plash.	Eshitadilar. Vazifani yozib oladilar.

1-Ilova

Ekspert varag‘i №1

ATKning ijtimoiy hayotdagi roli va uni turlari.
1. ATKorxonalarni tashkil etishning ahamiyati.
2. ATKorxona to‘g‘risidagi tasavvurlarning rivojlanishi.
3. ATKorxona tuzilmalari nazariyasi.
(Ma’lumot jadval /strukturaviy-mantiqiy sxema /klaster va hokozalarda taqdim etiladi)

Ekspert varag‘i №2

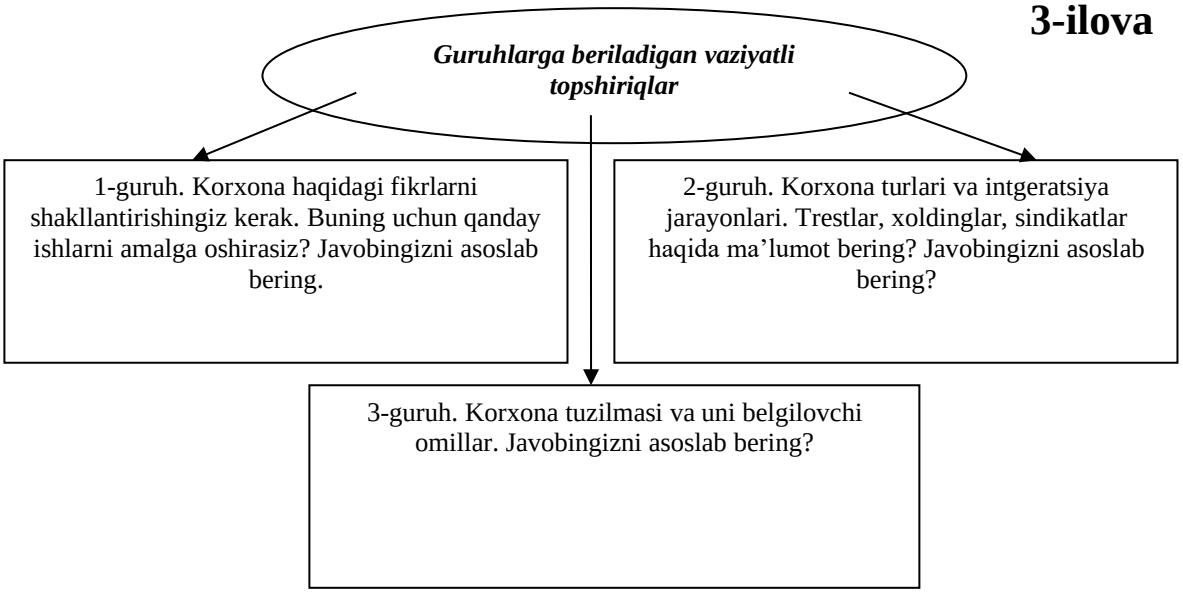
ATKlarni tasniflashning nazariy asoslari.
1. ATKorxonalarni tarmoqlarga ko‘ra taqsimlanishi.
2. ATKorxonalarning turlari va ularning vazifalari.
3. Sindikat, trestlar va integratsiya jarayolari haqida.
(Ma’lumot jadval /strukturaviy-mantikiy sxema /klaster va hokozalarda taqdim etiladi)

2-ilova

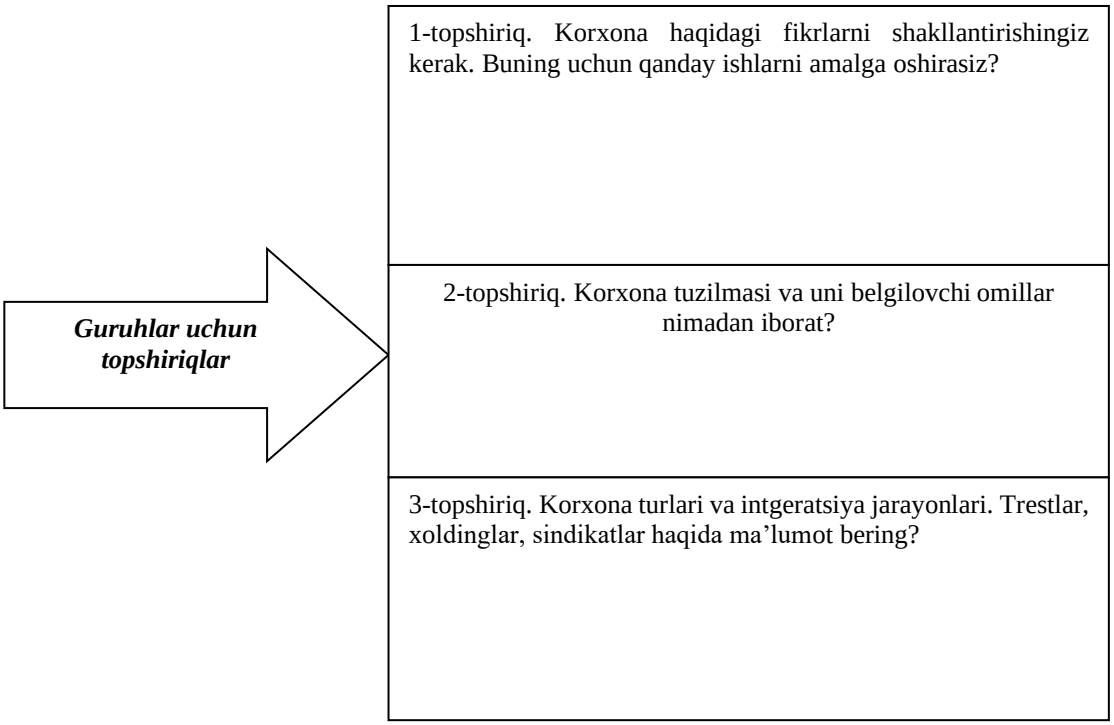
O‘z-o‘zini tekshirish va baholash uchun nazorat savollar va topshiriqlari:

1. Milliy iqtisodiyot tushunchasi va korxonalarning mamlakat xalq xo‘jaligi majmuasidagi roli.
2. Korxonalarining tavsifi.
3. Korxonalarni tasniflashda ishlatiluvchi mezonlar.
4. Korxonalarning umumiy va ishlab chiqarish tuzilmasi tushunchalari.
5. Korxona tuzilmasini belgilab beruvchi omillar.
6. Korxona tuzilmasini mukammalashtirish yo‘llari.
7. Avtomobil transportining iqtisodiyotda tutgan o‘rni
8. ATK turlar**i**

3-ilova



4-Ilova



3-MAVZU	AVTOMOBIL TRANSPORTI KORXONALARINING ASOSIY FONDLARI

Ma’ruzada ta’lim texnologiyasi

O‘quv soati: 2 soat	Talabalar soni:
O‘quv mashg‘ulotining shakli	Ma’ruza – anjuman Ko‘rgazmali (vizual) ma’ruza (2-mashg‘ulot)
MMavzu rejasi	1. ATKda asosiy fondlarning tarkibi va tuzilishi. 2. Asosiy fondlar harakatini hisobga olish. 3. Asosiy fondlarning ma’nan va jismonan eskirishi. 4. Asosiy fondlardan foydalanish ko‘rsatkichlari. 5. Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish yo‘llari.
Mashg‘ulotning maqsadi: Korxonalar asosiy fondalardan samarali foydalanish, asosiy fondlarning eskirishini hisobga olish va ularga o‘z vaqtida amortizatsiya to‘lovlarini to‘g‘ri hisoblash, o‘z vaqtida ta’mirlash ishlarini to‘g‘ri tashkil etish, ulardan oqilona foydalanish, korxonaning ishlab chiqarish quvvatini oshirishdan iborat.	
Pedagogik vazifalar: • Asosiy fondlarning mohiyati va uning korxona faoliyatidagi ahamiyatini yoritib beradi; • Asosiy fondlarning eskirishi tushunchasini yoritib beradi; • Asosiy fondlarni baholash tartibini tushuntirib beradi; • Asosiy fondlardan foydalanish tizimini yaxshilash yo‘llari va	**O‘quv mashg‘ulotining natijalari:** • Asosiy fondlarning mohiyati va uning korxona faoliyatidagi ahamiyatini tushuntiradi; • Asosiy fondlarning eskirishi va unga handay tartibda amortizatsiya to‘lovlari hisoblanishini tushuntiradi; • Asosiy fondlarni ta’mirlash va ularni baholash tartibini tushuntiradi; • Asosiy fondlardan foydalanish tizimini yaxshilash yo‘llari va ko‘rsatkichlarini tushuntiradi; • Korxonaning ishlab chiqarish quvvatlari nimadan iboratligini tushuntiradi;

ko‘rsatkichlarini tushuntirib beradi; • Korxonada asosiy vositalar holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlarni ko‘rsatib beradi; • Asosiy vositalardan samarali foydalanish ko‘rsatkichlarini izohlab beradi.	• Korxonada asosiy vositalar holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlarni ko‘rsatib beradi; • Asosiy vositalardan samarali foydalanish ko‘rsatkichlarini izohlab beradi.
Ta’lim metodlari	Aqliy hujum, namoyish etish, zigzag texnikasi savol-javob, munozara, chizmali organayzerlar texnikasi
Ta’lim vositalari	Ma’ruza matni, dokladlar, kompyuter texnologiyalari, chizmali organayzerlar.
Ta’lim shakllari	Frontal, Jamoaviy
O‘qitish shart-sharoiti	Texnik vositalardan foydalanish va guruhlarda ishlashga mo‘ljallangan auditoriya
Monitoring va baholash	Og‘zaki nazorat, savol-javob, reyting tizimi asosida baholash, nazorat savollari

3-MAVZU Avtomobil transporti korxonalarining aylanma mablag‘lari

Ma’ruzada ta’lim texnologiyasi

O‘quv soati: 2 soat	**Talabalar soni:**
O‘quv mashg‘ulotining shakli	Ma’lumotli (ko‘rgazmali) ma’ruza Ko‘rgazmali (vizual) ma’ruza (2-mashg‘ulot)
Mavzu rejasi	1. ATKda aylanma mablag‘larning mohiyati, tarkibi va tuzilishi 2. Aylanma mablag‘larni shakllantirish manbalari.

	3. Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatkichlari 4. Korxona aylanma mablag‘lari samaradorligi ko‘rsatkichlarini baholash va uni oshirish imkoniyatlari
Mashg‘ulotning maqsadi: Korxonaning aylanma mablag‘lari, ularning iqtisodiy tabiati, harakati, aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish, ulardan foydalanish ko‘rsatkichlari va aylanishini tezlashtirish to‘g‘risidagi umumiy tushunchalarini shakllantirish.	
Pedagogik vazifalar: • Aylanma mablag‘larning mohiyati va uning korxona faoliyatidagi ahamiyatini yoritib beradi; • Aylanma mablag‘larning tuzilmasi, harakati tushunchalarini yoritib beradi; • Aylanma mablag‘larni normallashtirish tartibini tushuntirib beradi; • Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatkichlari yaxshilash va aylanishini tezlashtirish yo‘llarini tushuntirib beradi; • Aylanma ishlab chiqarish fondlari nimadan iboratligini tushuntirib beradi; • Korxonada aylanma mablag‘lar-ning holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlarni ko‘rsatib beradi; Aylanma mablag‘lardan samarali foydalanish ko‘rsatkichlarini izohlab beradi.	O‘quv mashg‘ulotining natijalari: • Aylanma mablag‘larning mohiyati va uning korxona faoliyatidagi ahamiyatini tushuntiradi; • Aylanma mablag‘larning tuzilmasi, harakati tushunchalarini tushuntiradi; • Aylanma mablag‘larni normallashtirish tartibini tushuntiradi; • Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatkichlari yaxshilash va aylanishini tezlashtirish yo‘llarini tushuntiradi; • Aylanma ishlab chiqarish fondlari nimadan iboratligini tushuntiradi; • Korxonada aylanma mablag‘larning holatini ifodalovchi ko‘rsatkichlarni ko‘rsatib beradi; • Aylanma mablag‘lardan samarali foydalanish ko‘rsatkichlarini izohlab beradi.

Ta’lim metodlari	Ma’ruza, aqliy hujum, namoyish etish, kutish hamrohi va chizmali organayzerlar texnikasi
Ta’lim vositalari	Ma’ruza matni, kompyuter texnologiyalari, chizmali organayzerlar, format qog‘ozlari, markerlar, skotch.
Ta’lim shakllari	Frontal, jamoaviy, guruhlarda ishlash
O‘qitish shart-sharoiti	Texnik vositalardan foydalanish va guruhlarda ishlashga mo‘ljallangan auditoriya
Monitoring va baholash	Savol-javob, reyting tizimi asosida baholash, nazorat savollari va vazifalar.

Ma’ruza mashg‘ulotining texnologik xaritasi
(1-mashg‘ulot)

Faoliyat bosqichlari	**Faoliyat mazmuni**	
	O‘qituvchining	**Talabaning**
I. Kirish bosqichi (10 daqiqa)	1.1.Mavzuning nomi, maqsadi, o‘qitish natijalarini, mavzuning rejasini e’lon qiladi. 1.2.Mavzu bo‘yicha asosiy tushuncha va tayanch iboralarni sharhlaydi va ularni yozdiradi. 1.3.Baholash mezonlarini e’lon qiladi.	Tinglaydilar. Asosiy tushuncha va iboralarni yozib oladilar
II. Asosiy bosqich (60 daqiqa)	2.1.Bugungi o‘quv mashg‘ulotida nimalarni muhokama qilishimizni chuqur o‘ylab javob berishni, unda aosiy tushuncha va iboralarning o‘rnini aniqlashni ularning o‘rganilish ketma-ketligini raqamlar asosida belgilashni taklif qiladi (Kutish hamkori. 1-ilova). 2.2.Aqliy hujum metodi yordamida talabalarni faollashtiradi. «Aylanma mablag‘lardan samarali foydalanish deganda nimani tushunasiz?» savolini beradi va qisqa iboralar bilan javob berishini so‘raydi. Javoblarni doskaga yozib boradi.	Daftarlariga yozib, asosiy tushuncha va iboralarni raqamlar bilan belgilab chiqadilar. Savolga javob beradilar. Javoblari guruhlashtirib, klaster ishlab

	2.3. Javoblarni guruhlashtirishni va sistemalashtirishni taklif qiladi. Talabalar bilan hamkorlikda, ularning javoblari asosida klaster ishlab chiqadi (2-ilova – o‘qituvchining varianti). Faoliyat jarayonida javoblarni aniqlashtiradi, tuzatadi, o‘zgartirishlar kiritadi. 2.4.Rejalar asosida (klasterga qarab) mavzuning mazmunini yoritadi. Ekranda chizmali organayzerlarni namoyish etib, xodimlarning xizmat-kasb jihatidan ko‘tarilish tizimini, kadrlar zaxirasi va ular bilash ishlash, kadrlar zaxirasini shakllantirish manbalari kabilarni sharhlaydi, tushuntiradi (slaydlar). 2.5.Talabalarni uchta guruhga bo‘ladi.T-sxemani to‘ldirish qoidasini tushuntiradi (3-ilova). Oldin individual, so‘ngra guruhlarda mavjud savollar (4-ilova) bo‘yicha T-sxemani to‘ldirishni aytadi. Format qog‘ozlarini tarqatib, guruhlarda faoliyatni tashkil qiladi. Guruhlar ishini kuzatadi, yo‘naltiradi, maslahatlar beradi. 2.6.Olingan natijalar bo‘yicha taqdimot o‘tkazilishini e’lon qiladi. Taqdimot jarayonida talabalar bilan birgalikda sxemaning to‘liq ishlab chiqilganini tahlil qiladi, kamchiliklarni to‘ldiradi, aniqlashtiradi, to‘g‘rilaydi va baholaydi. 2.7.T-sxemaning oxirgi to‘g‘ri variantini daftarlariga ko‘chirishni taklif qiladi.	chiqishga yordam beradi. Eshitadilar. Zarur ma’lumotlarni yozib oladilar. Fikr almashadilar. Har bir talaba individual T-sxemani ishlab chiqadi. So‘ng T-sxemalar solishtiriladi va bita umumiysi guruhlarda ishlab chiqiladi. Guruh sardorlari ishlarini doskaga ilib, uni sharhlay-di. (5 daq.). Boshqa guruh a’zolari qo‘shimchalar kirita-di, to‘g‘rilaydi, savollar beradi. T-sxemani daftar-lariga ko‘chiradilar.
III. Yakuniy bosqich	3.1. Mavzuni umumlashtiradi, xulosalar qiladi va yakun yasaydi.	Eshitadilar.

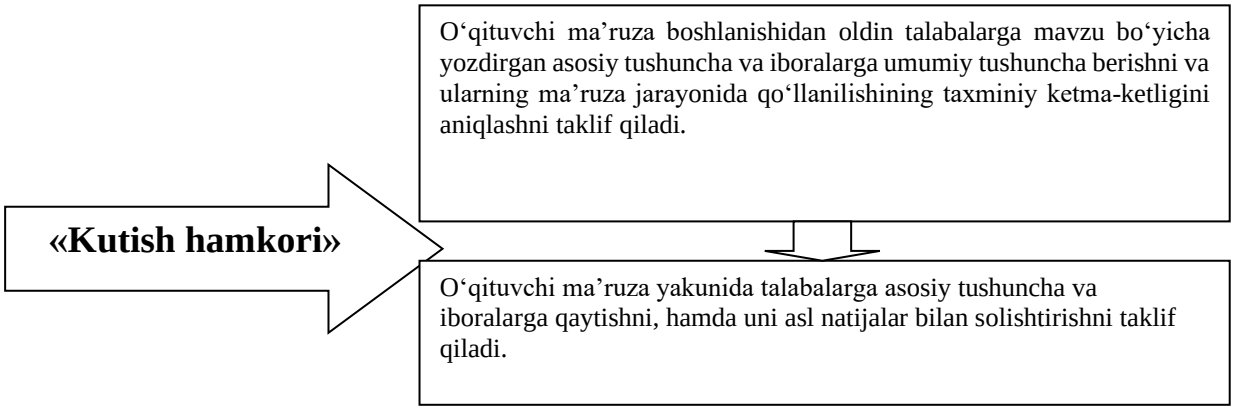
(10 daqiqa)	Talabalar diqqatini mavzuning asosiy tomonlariga qaratadi. 3.2.Talabalar faoliyatini baholaydi: eng faol ishtirokchilar bilan birga guruh ishlarida eng sust ishtirok etganlarni ham aytib o‘tadi. Guruh ishlarini samarasini oshirish bo‘yicha takliflar beradi. 3.3.Talabalarga mashg‘ulot boshida belgilangan asosiy tushuncha va iboralarni ketma-ketligi taqdim etilgan ma’lumotni bayon etish strukturasi bilan solishtirishni taklif qiladi (5-ilova). 3.4. Mustaqil ishlashlari uchun vazifa beradi: (1) ma’ruza materialini insert texnikasini qo‘llagan holda o‘rganib chiqish; (2) insert jadvalini to‘ldirish.	Asosiy tushuncha va iboralarni uzlari tuzgan ketma-ketlik bilan solishtirib ko‘radilar. Vazifani yozib oladilar.

«ATKning aylanma mablag‘lari» mavzusi bo‘yicha ma’ruza mashg‘ulotining texnologik xaritasi (2-mashg‘ulot)

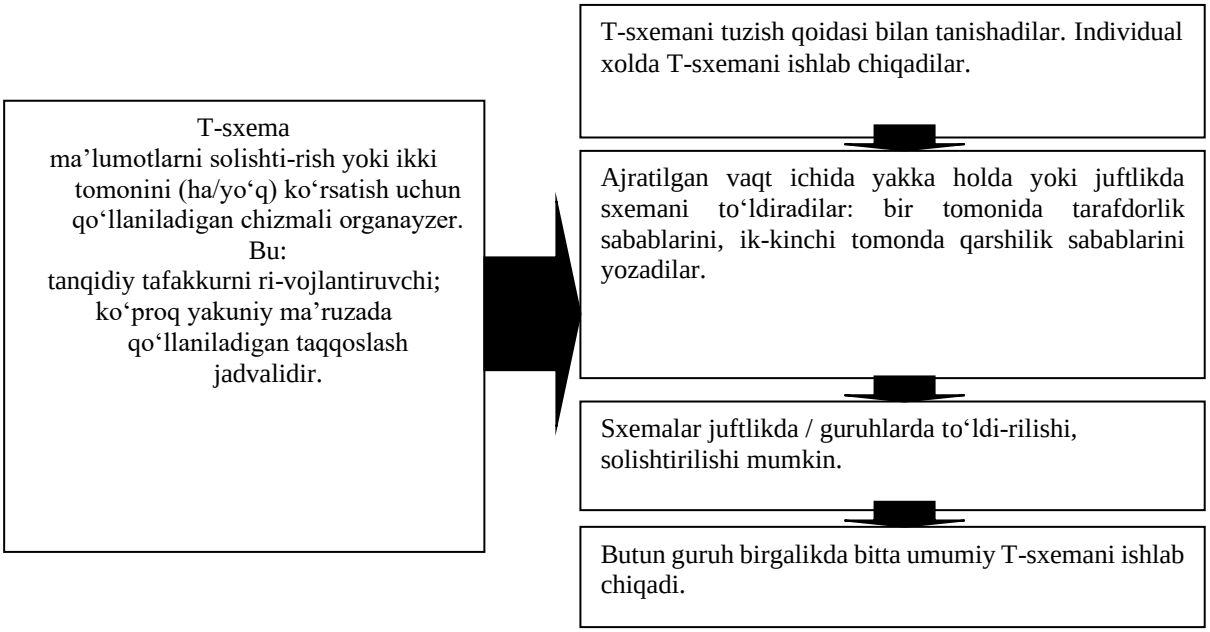
Faoliyat bosqichlari	**Faoliyatning mazmuni**	
	O‘qituvchining	**Talabaning**
I. Kirish bosqichi (5 daqiqa)	1.1.Mavzuni nomi, maqsadi, kutilajak o‘quv natijalarni hamda tayanch konspektdan foydalanish qoidasini eslatadi. 1.2. Mavzu yakunida o‘tilgan material bo‘yicha test o‘tkazilishi haqida ogohlantiradi (maks. baho 2 ball).	Tinglaydilar. Yozib oladilar.
II. Asosiy bosqich (60 daqiqa)	2.1.4-rejaning mazmunini yoritadi. (4-savol – Aylanma mablag‘lar, muomila fondlari kabi tushunchalar. Korxona faoliyatida aylanma mablag‘lardan foydalanish darajasi). 2.2.Ekranda tayanch konspektining 5-savolini (5-savol – aylanma mablag‘lardan	Eshitadilar. Tayanch konspektlarini to‘ldiradilar. Eshitadilar. Eshitadilar, kerak

	korxona faoliyatida foydalanishning ahamiyatini) tushuntiradi va sharhlaydi. 2.3 6-savolni (6-savol – Aylanma mablag‘lardan foydalanish va uning ko‘rsatkichlariga qisqacha tavsif) ekranda namoyish qiladi va ma’lumotlarni sharhlaydi, mazmunini ochib beradi. Talabalar diqqatini asosiy tushunchalarga qaratadi.	ma’lumotlarni yozib oladilar. Savollar bo‘yicha fikr bildiradilar. Eshitadilar. Qog‘oz varaqlariga ismi, familiyasi, guruhini yozadilar. Test savollariga javob berishadi va topshiradilar. Vazifani yozib oladilar.
III. Yakuniy bosqich (10 daqiqa)	3.1.Mavzuni umumlashtiradi, xulosalar qiladi. Talabalar diqqatini mavzuning asosiy tomonlariga qaratadi. 3.2.Qog‘oz varaqlarini tarqatadi (test o‘tkazish uchun). Ekranda test savollarini namoyish qiladi (3-ilova). O‘tkazilgan test savollarining natijalarini keyingi o‘quv mashg‘ulotida e’lon qilishini aytadi. 3.4. Mustaqil ishlashlari uchun vazifa beradi.	

1-ilova



2-ilova



11-mavzu Loyiha tushunchasi va uning moxiyati. Loyihalar turlari
1.1. Ma’ruzani olib borish texnologiyasi

Talabalar soni: 80	Vaqti: 2 soat
Mashg‘ulot shakli	Kirish mavzu bo‘yicha informatsion ma’ruza
Ma’ruza rejasi	**1.Loyiha tushunchasi va tasnifi.** **2.Loyiha muhiti.** **3.Loyiha hayot sikli (davri)ning asosiy bosqichlari.** **4.Davlatning investitsiya loyihalari.** 5.Loyiha ishtirokchilarining faolligini ta’minlash
Mashg‘ulotning maqsadi: Loyihalarning mohiyati, zarurligi va turlari to‘g‘risida talabalarning bilimini kengaytirish va chuqurlashtirish.	
Pedagogik vazifalar	O‘quv faoliyati natijalari:
- loyihalarning mohiyati, asosiy turlari va tuzilishi bilan tanishtirish;	• **loyihalarning mohiyati, asosiy turlari va tuzilishini tushuntiradi;**
- Loyiha muhiti talqini yoritib berish;	• **Loyiha muhiti talqini ko‘rsatadi;**
4.Davlatning investitsiya loyihalari asosiy iqtisodiy kontseptsiyalarini sanab o‘tish;	**- Davlatning investitsiya loyihalari asosiy asosiy iqtisodiy kontseptsiyalari sanab o‘tiladi**
Loyiha hayot sikli (davri)ning asosiy bosqichlarini ko‘rsatish;	**Loyiha hayot sikli (davri)ning asosiy bosqichlarini ko‘rsatadi;**
O‘qitish usullari va texnika	**Ma’ruza, «aqliy hujum», T-sxema, munozara, muammoli vaziyatlar usuli.**
O‘qitish vositalari	**Ma’ruza matni, tarqatma materiallar, slaydlar, proyektor.**
O‘qitish shakllari	**Jamoa, to‘g‘ridan-to‘g‘ri va guruhlarda ishlash.**
O‘qitish shart-sharoiti	**Texnik vositalar bilan ta’minlangan auditoriya.**
Monitoring va baholash	Og‘zaki nazorat, savol-javob, o‘z-o‘zini nazorat qilish, reyting tizimi asosida baholash.

1.1. “Loyiha tushunchasi va uning moxiyati. Loyihalar turlari” mavzusidagi informatsion ma’ruzani o‘qitish texnologiyasi

Ish jarayonlari vaqti	Faoliyatning mazmuni	
	O‘qituvchi	Talaba
I-bosqich. Mavzuga kirish. (20 minut)	1.1. O‘quv kursi nomini aytib, kurs doirasida dastlabki umumiy tasavvurni beradi hamda uslubiy va tashkiliy tomonlari bilan tanishtiradi	Tinglaydilar
	1.2. Kurs bo‘yicha o‘tiladigan barcha mavzular bilan tanishtiradi, ularning uzviyligi haqida qisqacha ma’lumot beradi	Tinglaydilar
	1.3. Kurs yakunida qo‘yiladigan reyting baholash mezonlari bilan tanishtiradi (1-ilova)	O‘UM ga qaraydilar
	1.4. Kursni o‘zlashtirishda foydalanish uchun zarur bo‘lgan adabiyotlar ro‘yxati Bilan tanishtiradi	O‘UM ga qaraydilar
	1.5. Birinchi o‘quv mashg‘uloti mavzusi bilan tanishtiradi va uning maqsadi, o‘quv faoliyati natijalarini bayon qiladi	Mavzu nomini yozib oladilar
	1.6. Birinchi mavzu yuzasidan aqliy hujum qoidasi asosida dars o‘tkazishni taklif etadi. Doskaga «Investitsiya mohiyati nima?» deb yozadi. Talabalar tomonidan aytilgan fikrlarni yozib boradi va umumlashtiradi (2-ilova)	Tushunchalarni erkin fikr orqali bildiradi
II-bosqich. Asosiy (50 minut)	2.1. Mavzu rejasi va tayanch tushunchalar bilan tanishtiradi	Tinglaydilar
	2.2. Ma’ruzani reja bo‘yicha tushun-tiradi, har bir rejani nihoyasida umumlashtiradi. Jarayon kompьyuter slaydlarini namoyish qilish bilan olib boriladi (3-ilova)	inglaydilar. Slaydga e’tibor qaratadi, uni o‘ziga yozib oladi va savollar beradi

	2.3. Har bir rejani mustahkamlash uchun quyidagicha savollar beradi: 1.Loyihaning mohiyati nimadan iborat. 2. Loyihalarning qanday turlarini bilasiz. 3. Loyihaning asosiy elementlari nimalarni o‘z ichiga oladi ? 4.Loyiha sikli deganda nimani tushunasiz?	Savollarga javob beradilar, erkin bahs-munozara yuritadilar
	2.4. Tayanch iboralarga qaytiladi. Talaba-lar ishtirokida ular yana bir bor takror-lanadi	Har bir tayanch tushuncha va ibo-ralarni muho-kama qiladilar. Konspekt qila-dilar
III-bosqich. Yakuniy bosqich. (10 minut)	3.1. T-sxema texnikasidan foydalanil-gan holda juft-juft bo‘lib ishlash uchun tinglovchilarga: «O‘zbekistonda o‘tkazilayotgan investitsiya siyosatining yo‘nalishlari va tamoyillari” Aksinchi-chi? deb yozilgan tarqatma materiallar tarqatadi. Ushbu texnika orqali mavzu bo‘yicha yakunlovchi xulosa qiladi (4-ilova)	Mustaqil T-sxemani to‘ldiradilar. Erkin fikrini bayon etadi
	3.2. Talabalarning faoliyatiga baho qo‘yiladi va rag‘batlantiriladi	Eshitadi
	3.3. Kelgusi mashg‘ulotga tayyorgarlik ko‘-rish uchun topshiriqlar va foydalani-ladigan adabiyotlar ro‘yxati beriladi	Eshitadi va O‘UM ga qaraydilar

1(1.1)-Ilova

Kurs bo‘yicha talabalarni o‘zlashtirish, baholash mezonlari

Nazorat shakllari	Jami ballar
1. Joriy baholash (6 ball): a) Tinglovchining ma’ruza va amaliy mashg‘ulotdagi aktivligi; b) Uy vazifasini bajarish; v) Berilgan topshiriqlarni bajarishi (referat, tablitsalar, slaydlar tayyorlash va h.k.)	50 ball
2. Oraliq baholash (nazorat ishi va testlar o‘tkazish)	20 ball
3. Yakuniy baholash (yozma ish, test va boshqa turdagi nazoratlarni o‘tkazish)	30 ball
Jami:	***100 ball***

2(1.1)-Ilova

«Aqliy hujum»ning asosiy qoidalari:

 olg‘a surilgan g‘oyalar baholanmaydi va tanqid ostiga olinmaydi;

 ish sifatiga emas, soniga qaratiladi, g‘oyalar qancha ko‘p bo‘lsa shuncha yaxshi;

 istalgan g‘oyalarni mumkin qadar kengaytirish va rivojlantirishga harakat qilinadi;

 muammo yechimidan uzoq g‘oyalar ham qo‘llab-quvvatlanadi;

 barcha g‘oyalar yoki ularning asosiy mag‘zi (farazlari) qayd etish yo‘li bilan yozib olinadi;

 «hujum»ni o‘tkazish vaqti aniqlanadi va unga rioya qilinishi shart;

 beriladigan savollarga qisqacha (asoslanmagan) javoblar berish ko‘zda tutilishi kerak.

3(1.1)-Ilova

O‘quv vizual materiallar:

Loyiha tushunchasi va uning moxiyati. Loyihalar turlari

11-Mavzu bo‘yicha o‘quv vizual materiallari

1.Loyiha tushunchasi va tavsifi 1-slayd,

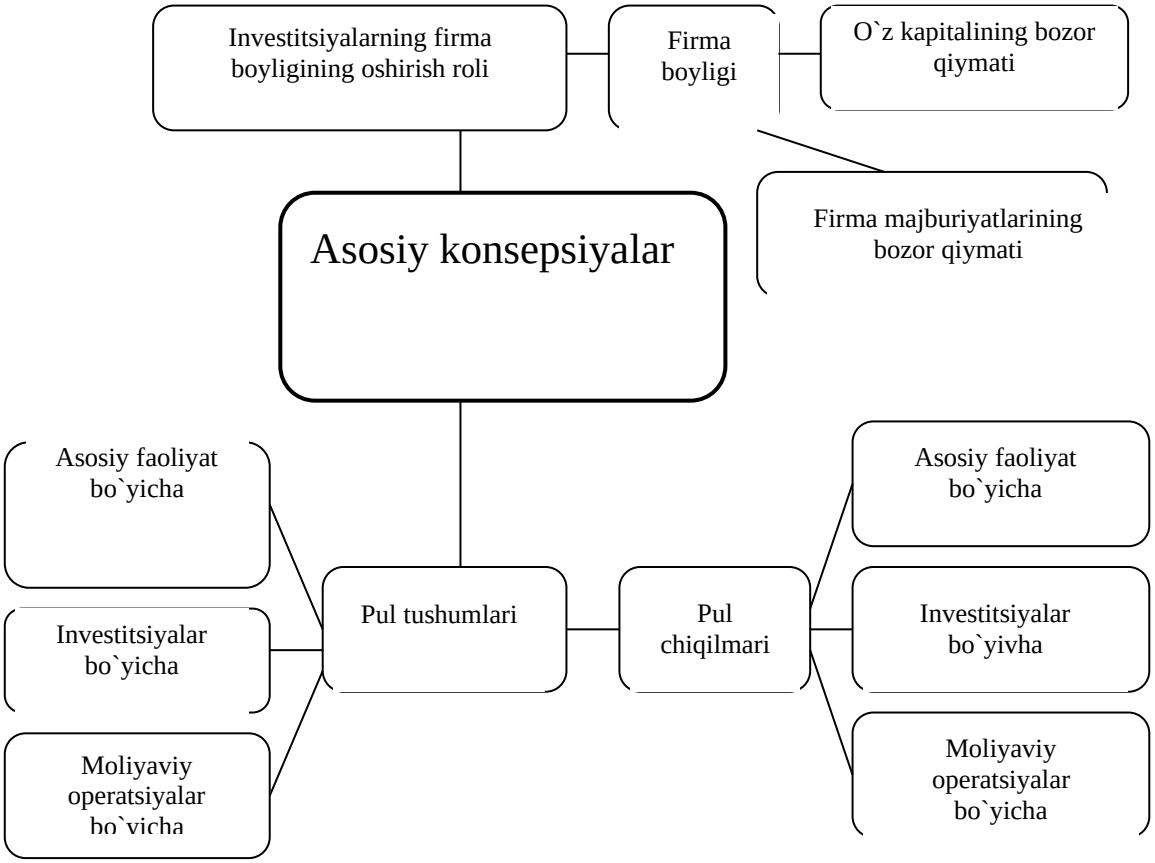
2.Loyihaning asosiy elementlari 2-slayd,

3.«Investitsiyalar tahlilida asoslaniladigan asosiy iqtisodiy konsepsiyalar

4. Klaster «Loyiha turlari»– 4–slayd.

1-slayd

Klaster «Investitsiyalar tahlilida asoslaniladigan asosiy iqtisodiy konsepsiyalar»



2-slayd

Klaster «Loyiha turlari»



T-sxema Jadvali

Xorijiy investitsiyalarni jalb etish yo‘llari nechta?	Aksincha-chi?

GLOSSARIY

O‘zbek tilidagi atamasi	Ingliz tilidagi atamasi	Rus tilidagi atamasi	Ma’nosi
Aksiyadorlik jamiyati	Joint-stock company	Акционерное общество	Ko‘proq foyda olish maqsadida aksiyalar chiqarish orqali mehnat, mehnat qurollari va boshqa ishlab chiqarish vositalari hamda pul resurs (kapital)larini birlashtirgan uyushma
Aylanma ishlab chiqarish fondlari	Rotational production funds	Оборотные производст-венные фонды	Ishlab chiqarishda foydalaniluvchi mehnat predmetlari (xom ashyo, materiallar, o‘rov materiallari, ta’mirlash uchun ehtiyot qismlar va hokazo). Har bir ishlab chiqarish siklida to‘liq sarflanadi hamda korxonaning aylanma mablag‘lari hisobiga sotib olinadi
Ayirboshlash	Exchange	Обмен	Jamiyat a’zolarining iqtisodiy faoliyat turlari yoki ishlab chiqarish natijalari bo‘yicha o‘zaro almashish jarayoni
Aylanma mablag‘lar	Rotational funds	Оборотные средства	Ishlab chiqarish zahiralari, tugallanmagan ishlab chiqarish, tayyor mahsulot, yangi mahsulotni o‘zlashtirish xarajatlari, kelgusi davr xarajatlariga sarflanuvchi korxona mablag‘larining pul shaklida ifodalanishi
Aksiya	Action	Акция	Aksiyadorlik jamiyati tomonidan chiqariluvchi hamda uning egasi, aksiyadorlik jamiyatining a’zosiga jamiyatni boshqarish va foydadan dividend olish huquqini beruvchi qimmatbaho qog‘oz

Aksiyadorlik kapitali	Share capital	Акционер ный капитал	Aksiyadorlik jamiyatining asosiy kapitali, uning hajmi Nizomda belgilab beriladi. Qarzga olingan mablag‘lar va aksiya chiqarish hisobiga shakllantiriladi
Amortizatsiya	Depreciation	Амортиза ция	Asosiy fondlar qiymatini asta- sekinlik bilan ular yordamida ishlab chiqariluvchi mahsulot yoki xizmatlarga o‘tkazilishi, mablag‘larning maqsadli ravishda jamg‘arilishi va keyinchalik eskirgan asosiy fondlarning o‘rnini qoplashga ishlatilishi
Amortizatsiya normasi	Depreciation rate	Норма амортиза ции	Amortizatsiya ajratmalari yillik summasining asosiy kapital qiymatiga nisbatining foizdagi ifodasi
Amortizatsiya vositalari	Amortization tools	Амортиза-ционные средства	Korxona asosiy fondlarini saqlash va yangilash uchun maxsus ajratiluvchi moliyaviy vositalar
Amortizatsiya fondi	Amortization fund	Амортиза-ционные фонды	Asosiy fondlarni oddiy va kengaytirilgan tarzda takror ishlab chiqarishga mo‘ljallangan pul mablag‘lari
Asosiy ishlab chiqarish fondlari	Main production funds	Основные производст-венные фонды	Mahsulot ishlab chiqarishda foydalaniluvchi mehnat vositalari (binolar, inshootlar, qurilma va asbob-uskunalar, transport vositalari va hokazo). Ular uzoq muddat xizmat ko‘rsatib, ishlab chiqarish jarayonida o‘zining natural shaklini saqlab qoladi hamda o‘z qiymatini eskirish mobaynida asta-sekinlik bilan tayyor mahsulotga o‘tkazadi.

			Kapital qo‘yilmalar hisobiga to‘ldiriladi
Asosiy fondlarning eskirishi	Depreciation of fixed assets	Амортизация основных средств	Asosiy fondlarning (binolar, qurilmalar va boshqa mehnat vositalarining) asta-sekinlik bilan foydali xususiyatlarini yo‘qotishi. Asosiy ishlab chiqarish fondlari eskirishining jismoniy va ma’naviy turlari mavjud
Aholi daromadlari	Incomes	Доходы населения	Aholining ma’lum vaqt davomida pul va natural shaklda olgan daromadlari miqdori
Bank	Bank	Банк	Iqtisodiyotning me’yorda amal qilishi uchun zarur bo‘lgan pul massasi harakatini tartibga soluvchi moliya-kredit muassasasi
Balans	Balance	Баланс	Biron-bir holatning alohida tomonlarini taqqoslash va solishtirish yo‘li bilan tavsiflanuvchi ko‘rsatkichlar tizimi
Bank krediti	Bank loan	Банковский кредит	Pul egalari (banklar va maxsus kredit muassasalari) tomonidan qarz oluvchilarga (tadbirkorlar, davlat, uy xo‘jaligi sektori) beriluvchi pul ssudalari
Bank operatsiyalari	Bank operations	Банковские операции	Mablag‘larni jalb qilish va ularni joylashtirish bo‘yicha amalga oshiriladigan operatsiyalar
Balans foydasi	Benefits of Balance	Балансовый прибыль	Korxonaning balansida aks ettiriluvchi faoliyatning barcha turlaridan olinuvchi umumiy foyda miqdori

Bankrotlik	Bankruptcy	Банкротства	Kasodga uchrash, korxonaning (tashkilot, bank) o‘z majburiyatlari bo‘yicha to‘lovlarni mablag‘lar yo‘qligi tufayli amalga oshirmasligini anglatuvchi tushuncha. Qoidaga ko‘ra, korxonani yopish yoki majburan tugatish hamda mol- mulkini qarzlarni to‘lash uchun sotib yuborishga olib keladi
Bashorat qilish	Estimation	Прогнози-рование	Kelajakda ro‘y berishi mumkin bo‘lgan turli xodisa va jarayonlarni statistik, ijtimoiy, iqtisodiy va boshqa turdagi tadqiqotlar yordamida ilmiy asoslangan holda avvaldan aytib berish
Biznes	Business	Бизнес	Bozor iqtisodiyoti sharoitlarida sub’yektning ma’lum bir mahsulot yoki xizmat turini yaratish va sotish yo‘li bilan foyda olishga mo‘ljallangan iqtisodiy faoliyati
Biznes-reja	Business plan	Бизнес-план	Korxona faoliyati dasturi, kutilayotgan xarajat va daromadlar hisobini o‘z ichiga oluvchi kompaniya faoliyatining muayyan maqsadlariga erishish uchun muayyan chora-tadbirlar rejasi. Marketing tadqiqotlari asosida ishlab chiqiladi
Birja	Stock exchange	Биржа	Namuna (yoki standart)lar asosida ommaviy tovarlarning muntazam savdo-sotiq ishlarini o‘tkazuvchi tijorat muassasasi

Bozor	Market	Рынок	Ishlab chiqaruvchilar va iste’molchilar (sotuvchilar va xaridorlar) o‘rtasida pul orqali ayirboshlash jarayonida bo‘ladigan munosabatlar yig‘indisi
Bozor iqtisodiyoti	Market economy	Рыночная экономика	Tovar ishlab chiqarish, ayirboshlash va pul muomalasi qonun-qoidalari asosida tashkil etiladigan va boshqariladigan iqtisodiy tizim
Bozor infratuzilmasi	Market infrastructure	Инфраструк-тура рынка	Bu bozor aloqalarini o‘rnatish va ularning bir maromda amal qilishga xizmat ko‘rsatuvchi muassasalar tizimidir
Bozor mexanizmi	Market mechanism	Рыночный механизм	Bozor iqtisodiyotining faoliyat qilishini tartibga solishni va iqtisodiy jarayonlarni uyg‘unlashtirishni ta’minlaydigan dastak va vositalar
Bozor ob’yekti	Market Objects	Объекты рынка	Ayirboshlash munosabatlariga jalb qilingan iqtisodiy faoliyat natijalari va iqtisodiy resurslar, tovar, pul va unga tenglashtirilgan moliyaviy aktivlar
Bozor sub’yekti	Market participant	Субъект рынка	Ayirboshlash munosabatlari qatnashchisi
Bozor narxi	Market price	Рыночная цена	Bir tomondan, tovarlarning sotilishini ta’minlovchi, boshqa tomondan, bozorda tovarlar taqchilligini yuzaga keltirmaydigan muvozanatlashgan narx
Bozor islohotlari	Market reforms	Рыночные реформы	Bozor iqtisodiyotini va bozor iqtisodiyoti munosabatlarini shakllantirishga qaratilgan chora- tadbirlar majmui

Bozor iqtisodiyotiga o‘tish davri	The transition to a market economy	Переходный период k рыночной экономике	Ma’muriy-buyruqbozlik tizimini bartaraf etish yoki tubdan o‘zgartirish hamda bozor iqtisodiyoti tizimining asoslarini shakllantirish jarayonlari amalga oshiriluvchi tarixiy davr
Veksel	Promissory note	Вексель	Qimmatbaho qog‘oz turi, belgilangan tartibda yozma shakldagi qarz majburiyati, o‘z egasiga (veksel oluvchiga) veksel beruvchidan ko‘rsatilgan pul miqdorini belgilangan muddatda gap-so‘zsiz to‘lanishini talab qilish huquqini beradi
Venchur firma	Venchur firm	Венчурная фирма	Tijorat bilan shug‘ullanuvchi ilmiy-texnik firma, yangi texnologiyalar va mahsulotlarni, daromadlarni avvaldan belgilamagan holda ishlab chiqish va qo‘llash bilan shug‘ullanadi (tavakkalchilikka asoslangan kapital qo‘yilmasi)
Davlat byudjeti	The state budget	Государст-венный бюджет	Davlat daromadlari va xarajatlari hamda ularni moliyaviy ta’minlash manbalarining tartiblashtirilgan rejasi
Davlat krediti	Government credit	Государст-венный кредит	Kredit munosabatlarining o‘ziga xos shakli bo‘lib, bunda davlat

			pul mablag‘lari qarzdori, aholi va xususiy biznes esa kreditorlari bo‘lib chiqadi
Davlat tasarrufidan chiqarish	Privatization	Приватизация	Mulkni davlat hisobidan chiqarilib, boshqa nodavlat mulk shakllarining vujudga keltirilishi
Davlat sektori	Government sector	Государственный сектор	O‘z oldiga foyda olishni maqsad qilib qo‘ymagan, asosan iqtisodiyotni tartibga solish vazifasini amalga oshiradigan turli byudjet tashkilotlari va muassasalarining majmui
Diversifikatsiya	Diversification	Диверсификация	Ishlab chiqarishning samaradorligini oshirish, mahsulot va xizmatlarni sotish bozorlarini kengaytirish maqsadida tarmoq va korxonalar faoliyat sohalarini kengaytirish, mahsulot va xizmatlar assortimentlarini ko‘paytirish, ularning sifatini takomillashtirish
Dividend	Dividend	Дивиденд	Aksiyadorlik jamiyati foydasining bir qismi, har yili soliqlarni to‘lash, ishlab chiqarishni kengaytirish, zahiralarni to‘ldirish, obligatsiyalar bo‘yicha foizlar to‘lash va direktorlarni mukofotlashdan so‘ng aksiyadorlar o‘rtasida taqsimlanadi

Jismoniy eskirish	Physical depreciation	Физическая амортиза ция	Mehnat vositalarining foydalanish va tabiat kuchlari ta’siri ostida moddiy jihatdan yemirilishi. Mehnat vositalarining ma’naviy eskirishi ularning to‘liq jismoniy eskirishdan oldinroq, ishlab chiqarish ko‘rsatkichlari yuqoriroq va tejamkor bo‘lgan mashina va qurilmalar paydo bo‘lishi tufayli yuz berishi mumkin
Joriy narx	Current prices	Текущие цены	Yil davomidagi ishlab chiqarish natijalarini hisoblashda qo‘llaniluvchi amaldagi narx
Jonlanish	Recovery	Оживление	Iqtisodiy siklning ishlab chiqarishning barqaror kengayib borishiga o‘tishini tavsiflovchi fazasi
Ijara	Rent	Аренда	Mulkni ma’lum bir haq to‘lash evaziga, vaqtinchalik foydalanishga berish to‘g‘risidagi shartnomaga asoslangan holda yollash
Ijtimoiy takror ishlab chiqarish	Public reproduction	Обществен ное воспроиз-водство	Jamiyat miqyosida ishlab chiqarish jarayonlarining muntazam ravishda yangilanib va takroran amalga oshirilib turishi
Ijtimoiy infratuzilma	Social infrastructure	Социальная инфраструк-тура	Odamlar yashash va turmush faoliyatining umumiy sharoitlarini ta’minlaydigan sohalar

Ilmiy-texnik salohiyat	Scientific and technical potential	Научно-техничес кий потенциал	Mamlakatdagi fan, texnika va muhandislik ishlarining rivojlanish darajasi, jamiyatning fan-texnika muammolarini hal qilish uchun mavjud resurs va imkoniyatlarining umumiy tavsifnomasi
Investitsion siyosat	Investment policy	Инвестици-онная политика	Kapital qo‘yilmalarning eng ustuvor yo‘nalishlarini tanlash, iqtisodiyot samaradorligini oshirish, sarflangan har bir so‘mga mahsulot o‘sishi va milliy daromadning eng yuqori ko‘rsatkichlariga erishish
Investitsiya	Investments	Инвести ции	Ishlab chiqarishni va xizmat ko‘rsatish sohalarini kengaytirishga, ya’ni asosiy va aylanma kapitalga pul shaklidagi qo‘yilma
Investitsiya lar samaradorligi	Soundness of investments	Эффектив-ность инвестиций	Milliy daromad (foyda) o‘sgan qismining investitsion sarflar summasiga nisbatining foizdagi ifodasi
Investor	Investor	Инвестор	Biron-bir faoliyatga, korxonaga foyda olish maqsadida uzoq muddatli kapital kiritishni amalaga oshiruvchi xususiy tadbirkor, tashkilot yoki davlat
Injiniring	Inject	Инжини ринг	Tijorat asosida (shartnoma shaklida) turli xil muhandislik- maslahat xizmatlari ko‘rsatilishi

Innovatsiya	Innovation	Инновация	Jamiyat rivojlanishi bilan o‘zgarib boruvchi inson ehtiyojlarini qondirishga oid yangiliklar, ularni yaratish, tarqatish va foydalanish jarayonini majmuasi
Intensiv iqtisodiy o‘sish	Intensive economic growth	Интенсивный экономический рост	Ishlab chiqarish omillarini rivojlantirish va ulardan foydalanish samaradorligini oshirish orqali mahsulot ishlab chiqarish hajmining ko‘payib borishi
Infratuzilma	Infrastructure	Инфраструктура	Sanoat (yoki biron-bir boshqa) ishlab chiqarishi hamda aholiga xizmat ko‘rsatuvchi xo‘jalik tarmoqlari majmuasi. Transport, aloqa, savdo, moddiy-texnik ta’minot, fan, ta’lim, sog‘liqni saqlashni o‘z ichiga oladi
Inflyatsiya	Inflation	Инфляция	Qog‘oz pul birligining qadrsizlanishi
Import	Import	Импорт	Chet ellik mijozlardan tovarlar (xizmatlar) sotib olib, ularni mamlakatga kiritish
Iste’mol	Consumption	Потребление	Jamiyat iqtisodiy ehtiyojlarini qondirish maqsadida ishlab chiqarish natijalari va omillaridan foydalanish jarayoni
Islohotlar konsepsiyasi	Reform concept	Концепция реформ	Ijtimoiy-iqtisodiy islohotlarning asosiy maqsad va yo‘nalishlari, uni amalga oshirishning vazifalari va strategik yo‘llarining umumiy

			g‘oyasi
shlab chiqarish quvvati	Production capacity	Производст-венный потенциал	Asosiy ishlab chiqarish va aylanma fondlar, shuningdek, moliyaviy resurslardan iloji boricha to‘liq va oqilona foydalangan holda ishlab chiqarish mumkin bo‘lgan mahsulotning maksimal hajmi
Ishlab chiqarishning to‘planishi	oncentration of production	Концентрация производства	Ishlab chiqarish vositalari, ishchi kuchi hamda mahsulot ishlab chiqarish hajmining yirik korxonalarda to‘planishi
Ishlab chiqarish	Production	Производство	Kishilik jamiyatining mavjud bo‘lishi va rivojlanishi uchun zarur bo‘lgan hayotiy ne’matlarni yaratish jarayoni
hlab chiqarish jarayoni	he production process	Процесс производства	Kishilik jamiyatining amal qilishi va rivojlanishi uchun zarur bo‘lgan moddiy va ma’naviy ne’matlarni yaratishga qaratilgan maqsadga muvofiq faoliyat
shlab chiqarish funksiyasi	Production function	Производст-венная функция	Ishlab chiqarish omillari bilan uning samarasi o‘rtasidagi bog‘liqlik
Ishlab chiqarishni modernizat-siyalash	lodernization of production	Модернизация производства	Ishlab chiqarishni zamonaviy texnologiyalar bilan jihozlash, uni ma’naviy jihatdan yangilash, tarkibiy jihatdan texnik va texnologik qayta tuzish kabi chora-tadbirlarni o‘z ichiga oluvchi jarayon

Ishlab chiqarish rentabelligi	Production efficiency	Рентабель-ность производства	Umumiy (balans) foydaning asosiy ishlab chiqarish fondlari va normalashtiriluvchi aylanma mablag‘larning o‘rtacha yillik qiymatiga nisbati sifatida aniqlanuvchi ishlab chiqarish samaradorligi ko‘rsatkichi
hlab chiqarish tuzilmasi	Production Structure	Структура производства	Korxonaning mahsulot ishlab chiqarish jarayonida bevosita yoki bilvosita ishtirok etadigan ishlab chiqarish bo‘linmalari – sexlar, uchastkalar, xizmat ko‘rsatish xo‘jaligi aloqalarining yig‘indisi
Ishlab chiqarishni ixtisoslashtirish	pecialization of production	Специали-зации производства	Yirik korxonalarda texnologiya va tuzilmasi bir xil bo‘lgan mahsulotlarni ommaviy ravishda ishlab chiqarish
hlab chiqarishni yiriklashtirish	Increase production	Концентрации производства	ahsulotni yirik korxonalarda chiqarishni tashkil qilish
Ishlab chiqarishni kimyolashtirish	Chemical industry-alignment	Химизации производства	Mahsulot ishlab chiqarishda kimyoviy mahsulot va sun’iy materiallar, shuningdek, kimyoviy usullardan keng foydalanish
Ishlab chiqarishning diversifikat siyasi	iversification of production	Диверсифи-кации производства	Bir tomonlama, ko‘pincha bitta mahsulotga asoslanuvchi ishlab chiqarishni keng nomenklaturada tayyorlanuvchi mahsulotlarga asoslangan ishlab chiqarishga o‘tkazish

Ishsizlik	Unemployed	Безработные	Mehnatga layoqatli bo‘lib, ishlashni xohlagan, lekin ish bilan ta’minlanmagan ishchi kuchi
Ishsizlik darajasi	Unemployment rate	Уровень безработицы	Ishsizlarning ishchi kuchi tarkibidagi foizli nisbati
shchi kuchi talabi	Demand for labor	Спрос на рабочую силу	Muayyan vaqtda ish haqining tarkib topgan darajasida turli ish beruvchilar tomonidan ishchi kuchi miqdori va sifatiga bildirilgan talab
shchi kuchi taklifi	Labor supply	Предложение рабочей силы	Muayyan vaqtda ish haqining tarkib topgan darajasida ishga yollanishga tayyor bo‘lgan mehnatga layoqatli ishchi kuchi miqdori
Iqtisodiy sikl	Business cycle	Экономи ческий цикл	Ishlab chiqarishning bir iqtisodiy inqirozdan ikkinchisi boshlangunga qadar takrorlanib turadigan to‘lqinsimon harakati
Iqtisodiy inqiroz	Economic crisis	Экономичес-	Ishlab chiqarish hajmining keskin

		кий кризис	tushib ketishi
Iqtisodiyotni davlat tomonidan tartibga solish usullari	Methods of state regulation of the economy	Методы государст-венного регулирова ния экономики	rtibga solishning ma’muriy va iqtisodiy vositalari birligi
Iqtisodiyotni davlat tomonidan tartibga solish	State Regulation of Economy	Государст-венное регулирова ние экономики	Qonunchilik, ijro va nazorat qilish xususiyatidagi tadbirlar tizimini ishlab chiqish va amalga oshirish
Iqtisodiy rivojlanish	Economic development	Экономичес-кое развитие	Ko‘p qirrali jarayon bo‘lib, jamiyatning ijtimoiy, iqtisodiy taraqqiyotida o‘z ifodasini topadi
Iqtisodiy muvozanat	Economic equilibrium	Экономичес-кое равновесие	Iqtisodiy jarayonlar, xodisalarning ikki yoki bir necha tomonining bir-biriga mos kelish holati
Iqtisodiy o‘sishning ko‘rsatkichlari	Economic growth	Показатели экономичес-кого роста	Iqtisodiy o‘sishni aniqlashda foydalaniladigan qiymat, ijtimoiy naflilik va natural (jismoniy) ko‘rsatkichlar tizimidan iborat
Iqtisodiy qonun	Economic laws	Экономичес-кие законы	Iqtisodiy hayotning turli tomonlari, iqtisodiy xodisa va jarayonlar o‘rtasidagi doimiy, takrorlanib turadigan, barqaror sabab-oqibat aloqalari, ularning o‘zaro bog‘liqligi
Iqtisodiy yoki sof foyda	Economic or pure profit	Экономичес-кая или чистая прибыль	Yalpi pul tushumidan barcha xarajatlar chiqarib tashlangandan keyin qolgan qismi

Iqtisodiy mutanosiblik	Economic proportionality	Экономичес-кая пропорцио-нальность	Iqtisodiyotning turli tomonlari va sohalari o‘rtasida miqdor va sifat o‘lchamlarining mos kelishlik darajasi
Iqtisodiy islohotlar	Economic reforms	Экономичес-кие реформы	Iqtisodiyotda tub o‘zgarishlarni amalga oshirishga qaratilgan iqtisodiy chora-tadbirlar majmui
Iqtisodiy jamg‘arish	Economic savings	Экономичес-кое сбережение	Milliy daromadning bir qismining asosiy va aylanma kapitallarni, shuningdek, ehtiyot va zahiralarni ko‘paytirish uchun sarflanib borishi
Iqtisodiy tizim	Economic system	Экономичес-кая система	Mavjud iqtisodiy munosabatlar majmuasining iqtisodiyotni tashkil qilish shakllari, xo‘jalik mexanizmi va iqtisodiy muassasalar bilan birgalikdagi tizimi
Iqtisodiy bitimlar	Economic transactions	Экономичес-кие сделки	Qiymatning har qanday ayirboshlanishi, ya’ni tovarlar ko‘rsatilgan xizmatlar yoki aktivlarga mulkchilik huquqining
			bir davlat rezidentlaridan boshqa davlat rezidentlariga o‘tishi bo‘yicha kelishuvlar
Iqtisodiyotni barqarorlash-tirish	Economy Stabilizing	Стабилиза ция экономики	Tanglik holatlariga barham berish asosida makroiqtisodiy muvozanatlikni saqlash va ishlab chiqarishni yuksaltirish uchun shart-sharoitlarni vujudga keltirish

Iqtisodiyotni erkinlashtirish	Liberaliza tion of the economy	Либерализа-ция экономики	Bu xo‘jalik hayotining barcha sohalaridagi to‘siq hamda cheklovlarni, shuningdek, davlat nazoratini keskin ravishda qisqartirish yoki bekor qilishga yo‘naltirilgan chora-tadbirlar tizimi
Iqtisodiy o‘sish	The economic growth	Экономичес-кий рост	YaIM, SMM, MD miqdorining mutlaq hajmi va aholi jon boshiga hamda iqtisodiy resurs xarajatlari birligi hisobiga ko‘payishida va sifatining yaxshilanishida ifodalanadi
Iqtisodiy o‘sish omillari	Factors of Economic Growth	Факторы экономичес-кого роста	Iqtisodiy o‘sishga ta’sir ko‘rsatishda o‘z o‘rniga ega bo‘lgan va uni aniqlab beruvchi talab, taklif va taqsimlash omillarini bildiradi
Iqtisodiy o‘sish mezoni	The criterion of economic growth	Критерий экономичес-кого роста	Iqtisodiy o‘sishni nisbatan to‘liq darajada baholash imkonini beradigan ko‘rsatkichni xarakterlaydi
Kapital sig‘imi	Capital capacity	Емкость капитала	Asosiy kapitalning mos keluvchi davr mobaynida ishlab chiqarilgan mahsulot yoki uning biron-bir qismini – milliy daromad, sof daromad, foydaga nisbatini tavsiflovchi ko‘rsatkich
Kapitalning markazlashuvi	The centralization of capital	Централиза-ция капитала	Bir kapital tomonidan boshqa birining qo‘shib olinishi yoki bir qancha mustaqil kapitallarning aksiyadorlik jamiyati va boshqa shakllarda ixtiyoriy birlashishi

			orqali kapital hajmining o‘sishi
Kengaytirilgan takror ishlab chiqarish	Extended reproduction	Расширенное воспроиз-водство	Ishlab chiqarish miqyoslarini muntazam ravishda oshirib borishga asoslangan holdagi takrorlanishi
ɔmbinatsiya- lash	Combining	Комбиниро-вание	Bitta korxona – kombinat doirasida sanoatning bitta yoki bir nechta tarmoqlaridagi turli xil ishlab chiqarishlarni texnologik jihatdan birlashtirishda ifodalanuvchi, ishlab chiqarishni umumlashtirish shakllaridan biri
Kompaniya	Company	Компания	Tadbirkorlarning huquqiy shaxs maqomiga ega bo‘lgan, pay kapitali asosida tashkil qilinuvchi birlashmasi
Konversiya	Conversion	Конверсия	Korxonaning umuman boshqa turdagi mahsulot ishlab chiqarishga o‘tishi
Konsern	Concern	Концерн	Turli tarmoqlardagi mustaqil korxonalarning ishtirok etish tizimi, qo‘shma tadqiqotlar, patent-litsenziya kelishuvlari, moliyalashtirish, ishlab chiqarish hamkorligi vositasida birlashuvi
ooperatsiya qilish	Cooperation	Кооперирование	Yakuniy mahsulotni birgalikda tayyorlash bo‘yicha uzoq muddatli to‘g‘ridan-to‘g‘ri xo‘jalik aloqalarini o‘rnatish

Korxonaning optimal hajmi	The optimal production volume	Оптимальный объем производств	Mahsulot ishlab chiqarish (ish bajarish, xizmat ko‘rsatish) bo‘yicha imzolangan shartnoma va majburiyatlarni o‘z muddatida, eng kam xarajatlar bilan eng yuqori samaradorlikka erishgan holda bajarish imkonini beruvchi korxona hajmi
Kredit	Credit	Кредит	Bo‘sh turgan pul mablag‘larini ssuda fondi shaklida to‘plash va ularni takror ishlab chiqarish ehtiyojlari uchun qarzga berish
Lizing	Leasing	Лизинг	Odatda ishlab chiqarish vositalari va boshqa moddiy boyliklarni keyinchalik foydalanuvchilar tomonidan muntazam ravishda haq to‘lab borib, sotib olish sharti bilan uzoq muddatli ijaraga berishdan iborat kreditning pulsiz shakli
Litsenziya	License	Лицензия	Qonunda belgilangan muayyan xo‘jalik operatsiyalari, jumladan, tashqi savdo (eksport va import) operatsiyalarini amalga oshirish bo‘yicha, vakolatli davlat idoralarining huquqiy shaxslarga beruvchi maxsus ruxsatnomasi
Makroiqti- sodiyot	Macroeconomics	Макроэкономика	Moddiy va nomoddiy ishlab chiqarish sohalarini yaxlit bir butun qilib birlashtirgan milliy iqtisodiyot va jahon xo‘jaligi

			darajasidagi iqtisodiyotdir
Marketing	Marketing	Маркетинг	Korxonalarning mahsulot ishlab chiqish, ishlab chiqarish va sotish yoki xizmat ko‘rsatishga oid faoliyatini, bozorni va iste’molchilar talabiga faol ta’sir ko‘rsatishni o‘rganish asosida boshqarish tizimi
Materiallardan foydalanish koeffitsienti	Material utilization factor	Коэффициент использования материалов	Xom ashyo va materiallarning oqilona tarzda sarflanishini tavsiflovchi ko‘rsatkich. Tayyor mahsulot tarkibiga kiruvchi materiallarning ishlov berilgan materiallarning umumiy hajmiga nisbati sifatida hisoblanadi
Mahsulot attestatsiyasi	Product certification	Аттестация продукта	Mahsulot sifatining texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlarini ob’yektiv baholashni tizimli ravishda amalga oshirishni ko‘zda tutuvchi, tashkiliy-texnik va iqtisodiy chora-tadbirlar majmuasi
Mahsulot ishlab chiqarish va sotish xarajatlari	Costs of production and sale of goods	Затраты производства и продажи товаров	Mahsulot ishlab chiqarishda foydalaniluvchi tabiiy resurslar, xom ashyo va materiallar, yoqilg‘i va energiya, asosiy fondlar va mehnat resurslari, shuningdek, mahsulot ishlab chiqarish va sotishning boshqa xarajatlarining qiymat

			baholari
Mahsulot rentabelligi	Product profitability	Рентабель-ность товара	Mahsulot sotishdan olingan foydaning mahsulot tannarxiga nisbati (foizlarda) sifatida aniqlanuvchi ishlab chiqarish samaradorligi ko‘rsatkichi
Mahsulot sertifikati	Product Certificate	Сертификат товара	Mahsulot sifatini baholash va nazorat qilishning xalqaro normalarini qabul qilish va amalga oshirish jarayoni; mahsulot ishlab chiqaruvchilarga qaram bo‘lmagan, mahsulotning xalqaro standart normalariga mos kelishini nazorat qilish uchun kerakli asbob-uskunalar bilan ta’minlangan maxsus markazlarni yaratish bilan amalga oshiriladi
Mahsulot sifati	Product quality	Качества товара	Mahsulotning inson va jamiyatning ma’lum bir ehtiyojlarini qondirish qobiliyatlarini belgilovchi foydali hislatlari majmui
Mahsulot sifatini boshqarish	Product Quality Management	Управление качества товара	Mahsulotni yaratish va undan foydalanish yoki uni iste’mol qilishda zarur sifat darajasini
			belgilash, ta’minlash va qo‘llab-quvvatlash maqsadida amalga oshiriluvchi xatti-harakatlar
Mahsulot sifatini boshqarish tizimi	Quality management systems	Системы управления качества товара	Sifatni boshqarish uchun zarur bo‘lgan resurslar, jarayonlar va javobgarlikni aniq taqsimlovchi

			tashkiliy tuzilma
Mahsulotning material sig‘imi	The intensity of production	Материало-емкость продукции	Xom ashyo, materiallar va boshqa moddiy resurslarning mahsulot birligiga sarflanuvchi xarajatlari. Material sig‘imini kamaytirish tayyor mahsulot va materiallarni ko‘paytirish, mahsulot tannarxini kamaytirish va xom ashyo tarmoqlarini rivojlantirishga sarflanuvchi xarajatlarnikamaytirishga imkon yaratadi
Mahsulotning mehnat sig‘imi	The complexity of the product	Трудоемкость продукции	Mehnat unumdorligi ko‘rsatkichlariga teskari bo‘lgan kattalik. Moddiy ishlab chiqarish sohasida sarflangan mehnatning ishlab chiqarilgan mahsulot hajmiga nisbati orqali aniqlanadi
Mahsulotning texnik darajasi	Technical degree of production	Технический степень продукции	Baholanayotgan mahsulotning texnik takomillashganligini belgilovchi, uning bazis ko‘rsatkichlariga mos keluvchi ko‘rsatkichlarni taqqoslashga asoslangan mahsulot sifatining nisbiy tavsifnomasi
Mahsulotning yashash davri	Product life span	Жизненный период продукции	Mahsulot hayotining beshta bosqichinining almashinish davri: ishlab chiqish, ishlab chiqarish, bozorga chiqish, o‘sish, bozorning to‘yinishi va ma’naviy eskirish
Mehnat unumdorligi	Productivity	Производи-тельность труда	Ishchi kuchining vaqt birligi aynida mahsulot yaratish qobiliyati

Mehnat qurollari	Tools	Орудия труда	Inson uning yordamida tabiatga, mehnat predmetlariga ta’sir qiladigan vositalar
Mehnat shartnomasi	Employment contract	Трудовой контракт	Tadbirkor va ishga kiruvchi shaxs o‘rtasidagi kelishuv, unga ko‘ra xodimning mehnat vazifasi, ish joyi, lavozimi, oylik ish haqi, ish boshlash vaqti va hokazolar belgilab beriladi
Mehnat predmetlari	Labor Objects	Предметы труда	Bevosita mehnat ta’sir qiladigan, ya’ni mahsulot tayyorlanadigan narsalar
Modernizat-siyalash	Modernization	Модерниза ция	Jamiyat hayotining turli jabhalarini tubdan o‘zgartirish, yangilash, bu borada taraqqiyotni jahondagi mavjud ilg‘or andozalar tomon yo‘naltirish va takomillashtirish jarayonlarining majmui
Moliyaviy munosabatlar	Financial relations	Финансовые отношения	Davlat, mintaqalar, tarmoqlar, korxona va tashkilotlar hamda alohida fuqarolar o‘rtasida pul mablag‘lari fondlarining harakati bilan bog‘liq holda vujudga keluvchi iqtisodiy munosabatlar majmui
Moliya tizimi	Financial system	Финансовая система	Moliyaviy munosabatlar va turli darajada ularga xizmat qiluvchi moliyaviy muassasalar majmuasi

ılkni tasarruf etish	Disposal of property	Распоряже ние собствен- ностью	taqdirini mustaqil hal qilish
ılkka egalik qilish	Ownership of property	Владение собствен- ностью	Mulkdorlik huquqining uning egasi qo‘lida saqlanib turishi va yaratilgan moddiy boyliklarni o‘zlashtirishning iqtisodiy shakli
Mulkdan foydalanish	The use of property	Пользование собствен- ностью	Mol-mulkning iqtisodiy faoliyatda ishlatilishi yoki ijtimoiy hayotda qo‘llanilishi, ya’ni uning nafli jihatlarining bevosita iste’mol qilinishi
Mulkchilik munosabatlari	Property relations	Отношения собственнос ти	Mulkka egalik qilish, undan foydalanish, uni o‘zlashtirish va tasarruf etish jarayonida vujudga keladigan munosabatlar
Narx	Price	Цена	Real bozor iqtisodiyoti sharoitida tovar va xizmatlarning ijtimoiy qiymati va ijtimoiy nafliligining puldagi ifodasi
Nizom	Charter	Устав	Korxonani tashkil qilishning qonuniyligini tasdiqlovchi, korxona xarakteri va faoliyat turi, qoidalari, a’zolar o‘rtasidagi munosabatlar va hokazolarni o‘z ichiga oluvchi rasmiy hujjat
Oddiy takror ishlab chiqarish	Simple reproduction	Простое воспроиз- водство	Ishlab chiqarish miqyoslarining o‘zgarmagan holda takrorlanishi

Oraliq mahsulot	Intermediate	Промежуточ-ный продукт	Ishlov berish, qayta ishlash va ta sotish maqsadlarida sotib olingan mahsulotlar
Pirovard mahsulot	Final product	Конечный продукт	Ishlab chiqarish jarayoni yakunlangan, shaxsiy va unumli iste'mol qilishga tayyor bo'lgan mahsulotlar
Raqobat	Competition	Конкуренция	Bozor sub'yektlari iqtisodiy manfaatlarining to'qnashuvidan iborat bo'lib, ular o'rtasidagi yuqori foyda va ko'proq naflilikga ega bo'lish uchun kurash
Raqobatbar-doshlik	Competitiveness	Конкуренто-способность	O'z faoliyatini bozor munosabatlari sharoitida amalga oshirish va bunda ishlab chiqarishni ilmiy-texnik jihatdan takomillashtirish, xodimlarni rag'batlantirish va mahsulot sifatining yuqori bo'lishini ta'minlashga yetarli bo'lgan foyda olish
Reklamatsiya	Reclamation	Рекламация	Xaridor tomonidan sotuvchiga shartnoma asosida yetkazib berilgan tovar sifati va miqdorining shartnomaga to'g'ri kelmasligi tufayli bildiruvchi da'vosi
Real ish haqi	Real wages	Реальная заработная плата	Nominal ish haqi summasiga sotib olish mumkin bo'lgan tovarlar va xizmatlar miqdori yoki nominal ish haqining sotib olish layoqati

Reeksport	Reexport	Реэкспорт	Biror bir mamlakat boshqa mamlakatda ishlab chiqarilgan tovarlarni o‘z iste’moli uchun emas, balki uchinchi mamlakatga qayta sotish uchun xarid qilishi
Reimport	Reimport	Реимпорт	Iste’molchi mamlakatdan reeksport tovarlarni sotib olish
Sertifikat	Certificate	Сертификат	Mas’ul idoralar tomonidan mahsulotni ekspertiza qilish asosida beriluvchi, mahsulot sifatini belgilovchi hujjat
Smenalilik koeffitsienti	Shift factor	Коэффициент сменности	Uskunalarning vaqt bo‘yicha ish bilan ta’minlash darajasi ko‘rsatkichi; sutka davomida ishlab berilgan mashina-smenalarning o‘rnatilgan barcha smenalar soniga nisbati orqali aniqlanadi
Soliq	Tax	Налог	Jamiyatda vujudga keltirilgan sof daromadning bir qismini byudjetga jalb qilish shakli
Soliq stavkasi	Tax rate	Ставка налога	Soliq summasining soliq olinadigan summaga nisbatining foizdagi ifodasi
So‘nggi qo‘shilgan mahsulot	Marginal product	Предельный продукт	Eng so‘nggi qo‘shilgan omil (kapital yoki ishchi kuchi) evaziga o‘sgan mahsulot hajmi
Tadbirkorlik faoliyati	Business activities	Предприни-мательская деятельность	Shakli va sohasidan qat’iy nazar foyda olishga va undan samarali foydalanish maqsadiga qaratilgan iqtisodiy faoliyat

Tadbirkorlik sektori	Corporate sector	Предприни-мательский сектор	Iqtisodiyotning daromad (foyda) olish maqsadida amal qiluvchi birlamchi bo‘g‘ini
Tarkibiy inqirozlar	Structural crises	Структурные кризисы	Iqtisodiyotning ayrim tarmoqlari va sohalari rivojlanishi o‘rtasidagi chuqur nomutanosibliklarni ifodalovchi iqtisodiy holat
Taqsimot	Distribution	Распределение	Ishlab chiqarish omillari va uning natijalarini iqtisodiyotning turli qism va sub’yektlari o‘rtasida taqsimlash jarayoni
Tijorat krediti	Commercial credit	Коммерческий кредит	Korxonalar, birlashmalar va boshqa xo‘jalik yurituvchi sub’yektlarning asosan to‘lovni kechiktirish yo‘li bilan tovar shaklida bir-biriga beradigan kreditlari
Tovar birjasi	Commodity exchange	Товарная биржа	Oldindan belgilangan qoidalar asosida ulgurji savdoni tashkil etish shakli
Turg‘unlik	Depression	Депрессия	Ishlab chiqarishning bir joyda depsinib turishini anglatuvchi hamda iqtisodiy faollik jonlanishi uchun shart-sharoitlarning vujudga kelishiga imkon yaratiluvchi iqtisodiy sikl fazasi
Uy xo‘jaliklari	Households	Домашние хозяйства	Iqtisodiyotning iste’mol sohasida faoliyat ko‘rsatuvchi asosiy tarkibiy birlik

Umumiy muvozanatlik	General equilibrium	Общее равновесие	Iqtisodiy jarayonlar, xodisalarning ikki yoki bir necha tomonining, eng avvalo yalpi talab va yalpi taklifning bir-biriga teng kelgan holati
Umumiy mahsulot	Total product	Общий продукт	Jalb qilingan barcha ishlab chiqarish omillaridan foydalanish evaziga olingan mahsulotning mutlaq hajmi
Fan-texnika taraqqiyoti	Scientific and technical progress	Научно-технический прогресс	Fan, texnika, texnologiyalar rivojlanishi, mehnat predmetlari, ishlab chiqarish va mehnatni tashkil etishning uzluksiz rivojlanish jarayoni
Firma	Firm	Фирма	Huquqiy shaxs maqomiga ega bo‘lib, tovar ishlab chiqarish va sotishni bir umumiy boshqaruv (va umumiy firma nomi) ostida
			birlashtiruvchi, korxona yoki turli mulkchilik shaklidagi ixtisoslashtirilgan tashkilotlar majmuasi
Fiskal (soliq-byudjet) siyosati	Fiscal (fiscal) policy	Фискальная (налогово-бюджетная) политика	Davlat tomonidan iqtisodiyotga ta’sir ko‘rsatish maqsadida soliqqa tortish va davlat sarfi tarkibini o‘zgartirish bo‘yicha qo‘llaniluvchi chora-tadbirlar
Foiz normasi (stavkasi)	The norm (rate) percent	орма (ставка) процента	Foiz yoki foizli daromadning qarzga berilgan pul summasiga nisbatining foizda ifodalanishi
Foyda	Profit	Прибыль	Korxona faoliyatining yakuniy moliyaiy natijalari; pul tushumi va xarajatlar o‘rtasidagi farq sifatida aniqlanadi

Fond qaytimi	Fund returns	Фондовоору-женность	Asosiy ishlab chiqarish fondlarining bir so‘miga to‘g‘ri keluvchi mahsulot miqdori
Fond sig‘imi	Fund capacity	Фондоем кость	Fond qaytimiga teskari bo‘lgan nisbat. Asosiy ishlab chiqarish fondlari o‘rtacha qiymatining ishlab chiqarilgan mahsulot hajmiga nisbati sifatida hisoblanadi
Foyda normasi	Profit rate	Норма прибыли	Foyda massasining ishlab chiqarish xarajatlariga bo‘lgan nisbatining foizdagi ifodasi
Fond birjasi	Stock exchange	Фондовая биржа	Qimmatli qog‘ozlar oldi-sotdisi bo‘yicha rasmiy jihatdan tashkil etilgan va muntazam amal qiluvchi bozor shakli
Xalqaro kredit	ernational credit	Междуна-родный кредит	Ssuda kapitalining xalqaro iqtisodiy munosabatlar sohasidagi harakati
Xolding kompaniyasi	Holding company	Холдин говой компании	O‘z kapitalidan boshqa kompaniyalarni boshqarish, ularga rahbarlik qilish va dividend olish maqsadida ularning aksiyalarini sotib olishda foydalanuvchi aksiyadorlik kompaniyasi
Eksport	Export	Экспорт	Tovarlarni chet ellik mijozlarga sotish bo‘lib, bunda mazkur mamlakatda ishlab chiqarilgan tovarlar mamlakatdan tashqariga chiqariladi

Yalpi daromad	Gross Income	Валовой доход	Korxona faoliyatining yakuniy natijalarini tavsiflaydi hamda yalpi pul tushumi va mahsulot ishlab chiqarish va sotishga sarflanuvchi barcha xarajatlar o‘rtasidagi farqni ifodalaydi
Yalpi ichki mahsulot (YaIM)	Gross domestic product (GDP)	Валовой внутренний продукт (ВВП)	Yil davomida mamlakat hududida ishlab chiqarilgan pirovard mahsulot va xizmatlarning bozor narxlaridagi qiymati
Yalpi milliy mahsulot (YaMM)	Gross national product (GNP)	Валовой национальный продукт (ВНП)	Milliy iqtisodiyotda bir yil davomida vujudga keltirilgan va bevosita iste’molchilarga borib tushadigan pirovard mahsulot va xizmatlarning bozor narxlaridagi summasi

MUNDARIJA

KIRISH 3
I BOB. “TRANSPORT IQTISODIYOTI” FANINING MAZMUNI, PREDMETI VA VAZIFALARI 11
1.1 Transport iqtisodiyotining ob’ekti, predmeti va vazifalari..... 11
1.2. Innovasion iqtisodiyot sharoitida transportning rolini baholash 16
1.3. Transport mahsulotlari va uning xususiyatlari 21
1.4. Har xil transport turlarining funktsional xususiyatlari 26
1.5.O‘zbekistonda transport xizmatlari: joriy holati va rivojlanish prognozlari 41
1.6. Qishloq joylarda avtoservis xizmatlari bozori va rivojlanish istiqbollari 49
II BOB. TRANSPORT KORXONALARINING ASOSIY FONDLARI 77
2.1. Milliy iqtisodiyot rivojlanishida korxonaning o‘rni va roli 77
2.2. Transport korxonalari asosiy fondlarning mohiyati, tarkibi va tuzilishi 92
2.3. Asosiy fondlarni baholash usullari 100
2.4. Asosiy fondlarning eskirishi va amortizatsiyasi..... 106
2.5. Asosiy fondlardan foydalanish ko‘rsatkichlari. Asosiy fondlardan foydalanish samaradorligini oshirish yo‘llari..... 114
III BOB. TRANSPORT KORXONALARINING AYLANMA MABLAG‘LARI 127
3.1. Aylanma mablag‘larning mohiyati va tarkibi. Transport korxonalari faoliyatidagi ahamiyati 127
3.2. Aylanma mablag‘larni me’yorlashtirish..... 133
3.3. Aylanma mablag‘lardan foydalanish ko‘rsatkichlari va aylanuvchanglik tezligini oshirish yo‘llari 140
3.4. Korxona aylanma mablag‘lari samaradorligi ko‘rsatkichlarini baholash va uni oshirish imkoniyatlari..... 147
IV BOB TRANSPORT KORXONALARI FAOLIYATINI REJALASHTIRISH ASOSLARI 153
4.1. Transport korxonasini rejalashtirishning mohiyati, tamoyillari va turlari. 153
4.2. Strategik rejalashtirish va uning inqiroz holatlarini bartaraf etishdagi roli. 160
V BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA XODIMLAR VA MEHNAT UNUMDORLIGI..... 181
5.1. Korxonada kadrlar salohiyati. 181

5.2. Korxona mehnat salohiyatining holatini va ta’minlanganligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar. 191
5.3. Temir yo‘l transportida mehnat unumdorligi va uni hisoblash uslublari 198
5.4. Korxonada moddiy va ma’naviy rag‘batlantirish tizimini rivojlantirish. 207
VI BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA MEXNATGA XAQ TO‘LASH 215
6.1. Mehnatga haq to‘lashning tashkil qilish asoslari. 215
6.2. ATKda mehnatga haq to‘lash tizimi va shakllari. Ishbay va vaqtbay ish haqi to‘lovlari 225
6.3. Fuqaro aviatsiyasi ishchilarining turli toifalari uchun ish haqi.....234
6.4. Temir yo‘l saralash va yuk stansiyalari xodimlariga o‘rtacha oylik ish haqi va mehnatga haq to‘lash fondini rejalashtirish 237
VII BOB. TRANSPORT KORXONALARI ISHLAB CHIQARISH XARAJATLARI 243
7.1. Avtomobil transporti korxonalari ishlab chiqarish xarajatlari, ularning mohiyati 243
7.2. Xarajatlarning tasniflanishi 248
7.3. Tashish tannarxi va uning strukturasi 251
7.4. Temir yo‘l ekspluatatsion xarajatlarini rejalashtirish va tashish tannarxini hisoblash 254
7.5. Temir yo‘lda tashish tannarxini hisoblash va uni kamaytirish yo‘llari 263
7.6.Tashish tannarxini kamaytirish yo‘llari. 267
VIII BOB. TRANSPORT KORXONALARI MOLIYASI 271
8.1. Korxonalar moliyasi 271
8.2. Avtotransport korxonalarining moliyasini mohiyati va funksiyalari. 279
8.3.Avtotransport korxonalari daromadi, uning shakllanishi. 280
8.4. Avtotransport korxonasining foydasi va rentabelligi.....281
8.5. FA korxonalarida daromad, foyda va rentabellik FA korxonalarida daromadlari. 284
IX BOB. TRANSPORT KORXONALARIDA BOSHQARISH 290
9.1. Avtotransport korxonalari boshqaruvining mohiyati va o‘ziga xos-xususiyatilari. 290
9.3. Transport korxonalarida ishlab chiqarishni boshqarishning asosiy maqsadlari 298

9.4. Ishlab chiqarishni boshqarishning mohiyati. Ishlab chiqarishni boshqarish usullari. 303
9.5. Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi korxonalarini iqtisodiy-ijtimoiy tashkil etish hususiyatlari. Boshqarish mexanizmi tuzilmasi va uning vazifalari..... 306
9.6. Avtoservis sub’ektlarida lean-logistik boshqaruv 317
X BOB. TRANSPORT KORXONALARINING TADBIRKORLIK FAOLIYATINI BOSHQARISH..... 345
10.1. Kichik biznes va tadbirkorlik tushunchalari, ularning mohiyati va mazmuni 345
10.2. Kichik biznes va tadbirkorlik muhiti va unga ta’sir etuvchi omillar 355
10.3. Kichik biznes va tadbirkorlikning iqtisodiyotda tutgan o‘rni 358
10.4. Korxonalarning davlat tomonidan ro‘yxatga olinishi. 367
XI BOB. TRANSPORT SOHASIDA DAVLAT XUSUSIY SHERIKCHILIK MUNOSABATLARINI ISTIQBOLLARI 382
11.1. Davlat-xususiy hamkorlikning mohiyati, huquqiy va institutsional asoslari..... 382
11.2. Davlat-xususiy sheriklik asosida transport sohasida xorijiy tajriba 391
11.3 Davlat-xususiy sheriklik mexanizmi va uning amalga oshirish bosqichlari 408
XII BOB O‘ZBEKISTON TRANSPORT TIZIMIDA HAVO TRANSPORTINING O‘RNI. 420
12.1. Aviakompaniya haqida umumiy tushuncha 420
12.2. Fuqaro aviatsiyasi korxonalari va tashkilotlari. 423
12.3. Havo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari. 430
12.4. O‘zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishda aviakompaniyaning o‘rni 433
12.5. Havo transportini rivojlantirish muammolari..... 437
XIII BOB. O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA FUQAROLIK AVIATSIYASI FAOLIYATINING MAQSADI VA VAZIFALARI 450
13.1. Aviakompaniyalarning maqsadi va vazifalari. 450
13.2. O‘zbekistonda fuqaro aviatsiyasining hozirgi holati va tarkibiy o‘zgarishlar..... 456
13.3. O‘zbekiston fuqaro aviatsiyasining asosiy vazifalari va rivojlanish istiqbollari 467

XIV BOB QUVUR ORQALI YUBORGICH TRANSPORTI TAVSIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANTIRISH MUAMMOLARI 482
14.1. Quvur orqali yuborgich transporti tavsifi va asosiy jihozlari 482
14.2. O‘zbekiston Respublikasidagi quvur transporti yutuqlari 488
14.3. Quvur yuborgich transportini rivojlantirish muammolari va zamonaviy yechimlar.....493
XV BOB. DENGIZ TRANSPORTI TAVSIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANISH MUAMMOLARI 506
15.1.Dengiz transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari.....506
15.2.Dengiz transportining asosiy texnik jihozlari 510
XVI BOB. DARYO TRANSPORTI TASNIFI, YUTUQLARI VA RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI 521
16.1. Daryo transportining asosiy texnik jihozlari.....521
16.2. Daryo transportining texnik-iqtisodiy xususiyatlari va O‘rta Osiyodagi tarixi 527
16.3. O‘zbekiston daryo floti texnik-iqtisodiy faoliyatining tahlili va rivojlantirish masalalari 530
16.4 Daryo transportini rivojlantirish muammolari.....539
“TRANSPORT IQTISODIYOTI” FANIDAN INNOVATSION, TA’LIM TEXNOLOGIYALARI SHARHI 548
GLOSSARIY.....594

G.M.SHADIYEVA, D.S.MUSINOV

TRANSPORT IQTISODIYOTI

DARSLIK

Muharrir: Z.N. Bobodustov
Musahhih: M.O. Mardiyeva
Texnik muharrir: N. Ergashev

Darslik institut Kengashining 2026-yil 28-Avgustdagi majlisida muhokama qilingan va nashrga tavsiya etilgan. (1-sonli majlis bayoni, ro‘xatga olish raqami 386-28/08).

“STAP-SEL” MChJ nashriyoti, Samarqand - 2026

ISBN: 978-9910-5432-7-2

Tasdiqnoma № 033337 (27.07.2022)
Nashrga ruxsat etildi: 07.09. 2026 y.
© “STAP-SEL” MChJ nashriyoti, Samarqand 2026 y.

6123

2026-yilda chop etildi.
Qog‘oz bichimi A5, 60x84 1/16, Offset qog‘ozi.
“Times New Roman” garniturasi.
Nashr bosma tabog`i 39.25
Buyurtma № 0160A/26. Adadi 50 nusxa

Samarqand iqtisodiyot va servis institutining matbaa bo`limida chop etildi.
LICENSE № 025316.
REESTR № X-119112.
Manzil: Samarqand shahar, Shoxrux ko`chasi 60-uy.