

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИ
ДАВЛАТ ҚЎМИТАСИ**

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

**ТОШКЕНТ АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛЛАРИНИ ЛОЙИХАЛАШ, ҚУРИШ
ВА ЭКСПЛУАТАЦИЯСИ ИНСТИТУТИ**

Қўл ёзма ҳуқуқида

УДК 56.562.22

ОТАШЕВ МУҲАММАДЮСУФ АБДУМАННОБ ЎҒЛИ

**Халқаро йўналишларда қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташиш
жараёнига логистик ёндашув**

5A620101 Ташишни ташкил этиш ва транспорт логистикаси

**Магистр
даражасини олиш учун ёзилган**

ДИССЕРТАЦИЯ

**Илмий раҳбар:
и.ф.д, доц. Ирисбекова М.Н.**

Тошкент -2018

МУНДАРИЖА

КИРИШ.....	7
I БОБ Халқаро ташувларни амалга оширишнинг назарий асослари	
1.1 Халқаро ташувларни амалга ошириш ва бошқариш жараёнларини тартибга солишнинг ҳуқуқий-меъёрий асослари.....	10
1.2 Халқаро юкларни ташиш жараёнларини оптималлаштиришнинг самарадорлигини баҳолаш.....	20
1.3 Халқаро юкларни ташиш технологияларини такомиллаштириш.....	28
II БОБ Қишлоқ хўжалик маҳсулотлари халқаро ташувлар таҳлили	
2.1 Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалик маҳсулотлари етиштириш динамикасининг таҳлили (маҳсулотлар номенклатураси ва ҳудудлар миқёсида, ҳажм ва сумма).....	33
2.2 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини экспорт қилиш динамикасининг таҳлили (маҳсулот номенклатураси ва географияси кесимида, ҳажм ва сумма).....	3
9	
2.3 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш тажрибасининг таҳлили, миллий ва хориж тажрибалари).....	48
III БОБ Халқаро йўналишларда ташиш жараёнини оптималлаштириш	
3.1 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташишга мослашган транспорт воситаларини танлаш.....	56
3.2 Халқаро йўналишларда логистик жараёнларни амалга ошириш учун зарур бўлган воситалар ва инфратузилмалар.....	61
3.3 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш жараёнларини оптималлаштириш (моделлаштириш дастурлари асосида).....	73
Хулоса.....	79
Фойдаланилган адабиётлар.....	82

КИРИШ

Республика иқтисодиётини янада ривожлантириш, мамлакатни ривожланган давлатлар каторига олиб чиқиш мақсадида амалга оширилаётган кенг кўламли ишлар миллий иқтисодиётимизнинг ҳар бир соҳасини тубдан ислоҳ қилишни тақозо этади. Бу борада белгилаб олиниши керак бўлган вазифалар президентимиз томонидан тасдиқланган “2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича ҳаракатлар стратегияси” да ўз аксини топган.[1]

Шунингдек, фармонда “Қишлоқ хўжалигини модернизация қилиш ва жадал ривожлантириш” тўғрисида аниқ вазифалар белгилаб берилган. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштириш ҳажмини ошириш, уларни экспорт қилишда автомобиль транспорти ролини оширишга катта эътибор қаратилмоқда. Автомобиль транспортида халқаро ташишларни амалга ошириш учун ташувчилар автомобиль паркларини янгилашга бир қатор қарор ва фармонлар қабул қилинди. Шундай бўлсада, соҳа фаолиятини янада чуқурроқ ўрганиш, такомиллаштиришга қаратилган таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш долзарб масалалар ҳисобланади. Ҳар бир мамлакатларда миллий иқтисодиётининг ривожланиши, аҳолини ижтимоий ҳимоя қилиш муаммоларини ҳал этилиши, ижтимоий барқарорликни мустаҳкамланишига кўплаб омиллар қаторида озиқ-овқат хавфсизлигини таъминлаш муҳим йўналишлар жумласига киради. Озиқ-овқат хавфсизлигини таъминлаш эса кўп жиҳатдан қишлоқ хўжалиги соҳасининг ривожланганлик даражасига, маҳсулотларни етиштириш миқдор кўрсаткичларига, қайта ишлаш шароитларига, тармоқ маҳсулотларининг сифатига, сақланиши, агротехнологик жараёнларни бориши, шунингдек, бозорларда маҳсулотларнинг доимийлигини таъминланганлик даражасига боғлиқдир. Мустақилликка эришганимиздан сўнг мамлакатимизда қишлоқ хўжалиги соҳасида кўплаб ишлар амалга оширилмоқда, бунинг натижасида ишлаб чиқарилаётган маҳсулотлар ҳажми ва сифати ортиб бормоқда. Жаҳон

иқтисодиётига интеграциялашув ҳамда глобализация жараёнларини кучайтириб бориши, мамлакатимизда иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари сингари қишлоқ хўжалиги соҳага замонавий инновацион техника ва технологиялар жалб этилиши натижасида қишлоқ хўжалигида етиштирилаётган маҳсулотлар саноат корхоналари томонидан жаҳон бозорида рақобатбардош тайёр маҳсулот сифатида қайта ишлаб чиқарилмоқда. Бу эса қишлоқ хўжалиги соҳасини ЯИМ улушини камайтириб аксинча, саноат соҳаси улушини оширишга олиб келиши қувонарли ҳол, албатта.

Шунга қарамай ҳозирда республикада қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари етиштирувчи ва қайта ишловчи корхоналар фаолиятини такомиллаштириш, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини талаб даражасида сақлаш, уларнинг етказиб бериш ва реализация қилиш, маҳсулотлар сифатини ҳамда рақобатбардошлигини ошириш, маҳсулотларни бозор сиғими мувозанатини доимийлигини таъминлаш ҳамда улар борасида ечимини кутаётган айрим муаммолар мавжуд. Улар жумласига фермер хўжаликлари, қайта ишловчи корхоналар томонидан етиштирилаётган ва қайта ишланаётган қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини истеъмолчиларга етказиб бериш жараёнида маҳсулот сифатини бошқариш тармоқ бўйича логистик тизимининг етарли даражада ривожланиши, маҳсулотларни сақлаш ва ташиш талаблари тўғрисида маълумотлар оммага тўлиқ етказилиши даражаси ҳамда сақлаш ва ташиш талаблари белгиланган миллий стандартларнинг халқаро меъёрлар билан мувофиқлаштирилмаганлиги, жумладан, сифатини яхшилаш ва уларнинг жаҳон талаблари даражасига етказишни таъминлаш имкониятини берувчи механизм ва тузилмаларнинг талаб даражасида эмаслиги ёки мавжуд бўлганлари тўғрисидаги ахборотларнинг етишмаслиги, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштириш, сақлаш ва сотиш билан боғлиқ инфратузилманинг талаб даражасида эмаслиги, қишлоқ хўжалик корхоналари томонидан етиштирилаётган маҳсулотларнинг ҳажми йил давомида ўзгариши, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг, айниқса, шаҳар жойларида, қиш-баҳор ойларидаги таъминланганлик даражаси, ҳамда сифати

пасайиб кетиши, шунингдек уларнинг нархларини ошиб кетиши ва бошқаларни киритиш мумкин.

Биринчи навбатда, қишлоқ хўжалигини ислоҳ этиш ва модернизация қилиш, ерларнинг мелиоратив ҳолатини ва ирригация тизимини яхшилаш, тупроқ унумдорлиги ва ҳосилдорлигини оширишга қаратилган кенг кўламли ишларни давом эттириш ва чуқурлаштириш зарур. Бу борада хорижий инвестицияларни жалб қилиш ва албатта мамлакатимизда ишлаб чиқарилаётган маҳсулотларга жаҳон бозоридаги талабни ошириш, уларни сақлаш, логистика ва истеъмолчиларга етказиб беришнинг замонавий тизимини шакллантиришга алоҳида эътибор қаратишимиз даркор.[2]

Озиқ-овқат маҳсулотлари, биринчи навбатда сабзавот, мева ва узумни даладан истеъмолчига етказиб беришда нобудгарчиликларнинг олдини олиш бўйича жиддий ишларни давом эттиришимиз зарур. Авваламбор, мева ва сабзавотларни сақлайдиган омбор ва музлатгичлар тизими етарли даражада ривожланмагани, логистика ва йўл ҳаражатлари билан боғлиқ кўпгина муаммоларни ечиш талаб этилади” деб таъкидлаб ўтиши ҳам бугунги кунда мамлакатимиз агросаноат мажмуида (АСМ) қишлоқ хўжалик маҳсулотларини етиштириш ва истеъмолчига етказиб беришни ўз ичига олган логистика тизимини илмий асосланган ҳолда шакллантириш ва ривожлантириш зарурлигини тасдиқлаб турибди.

Логистика – бу маҳсулотлар оқимини бошқариш, хом ашё билан таъминлашдан бошлаб, то охирги истеъмолчига тайёр маҳсулот етказиб берилгунча, шу билан бирга, материаллар ҳаракатига ёрдам қилувчи молиявий ва ахборот оқимиғача бўлган жараёнларни ўз ичига олади.

Логистика мураккаб тизим бўлиб, қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқариш, транспорт, сақлаш, ташиш ва ахборот таъминоти жараёнларини ўз ичига олади. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташиш жараёни логистикасини ички ва ташқи бозорлар кесимида ўрганиш мақсадга мувофиқ. Ички бозорда логистика тизими асосан автомобиль ҳамда темир йўл транспортидан ташкил топади. Ташқи бозорда логистика жараёнида автомобиль транспортининг

махсус турларидан, шунингдек темир йўл ва ҳаво йўлларида кенг фойдаланилади. Ҳар бир турдаги транспортдан фойдаланишнинг ўзига хос хусусиятлари мавжуд бўлиб, улар қуйидагилардан иборат:

1. Транспортни юк ташиш имконияти, яъни сифими. Бу хусусият маълум даражада транспорт харажатларини белгилайди.
2. Транспортнинг ҳаракатланиш тезлиги, маҳсулотларни буюртмачиларга етказиб бериш вақти. Ушбу омил қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташишда алоҳида аҳамиятга эга.
3. Узоқ муддат сақлаш қийин бўлган қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини темир йўл орқали ташишнинг мураккаблиги. Қўшимча харажатларни талаб қилиниши.

Мамлакатнинг жўғрофик жойлашуви жиҳатидан, денгиз ёки сув йўлининг бошқа тури мавжуд мамлакатларда логистика тизимига ташув жараёнлари сув йўли транспорти орқали ҳам амалга оширилади.

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг сифатини ошириш, агрологистикани ривожлантиришга тўсқинлик қилаётган муаммолар мавжуд бўлиб, уларни қуйидаги гуруҳга ажратиш мумкин:

1. Қишлоқ хўжалиги корхоналари (ҚХК) фаолияти билан боғлиқ муаммолар:
 - мамлакатимизда фаолият кўрсатаётган ҚХК ходимларининг бир қисмида касбий малакаларнинг етарли даражада эмаслиги;
 - маҳсулотларни сақлаш ва уларни ташиш бўйича қишлоқ хўжалиги корхоналарида маълумотларнинг етарли эмаслиги, бунинг натижасида йўл қўйилган йўқотишлар;
 - ички бозорни янги, импорт ўрнини босадиган маҳсулотлар билан таъминлаш бўйича корхоналар раҳбарларининг етарли даражада маълумотга эга эмаслиги, зарур ахборотлар билан таъминловчи тузилмалар билан изчил алоқаларнинг йўқлиги;

- хорижий мамлакатлардаги қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари сақлаш ва ташиш, логистик тузилма фаолиятлари бўйича тажрибалардан тадбиркорларнинг етарли даражада ахборотларга эга эмаслиги;
- етиштирилаётган маҳсулотларни реклама қилиш даражасининг юқори эмаслиги, реклама воситаларидан фойдаланиш йўллари ҳақида маълумотлар йўқлиги;
- маҳсулотларни истеъмолчига етказиб бериш сифатининг талаб даражасида эмаслиги, баъзи ҳолларда “ишлаб чиқарувчидан то истеъмолчига етгунча” қабилида иш кўрилиши.

2. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини сақлаш ҳамда истеъмолчиларга етказиб бериш билан боғлиқ инфратузилмани ривожлантириш муаммолари:

- маҳсулотларни сақлаш ҳамда истеъмолчиларга етказиб бериш шароитларининг талаб даражасида эмаслиги, инвесторларнинг талабларига етарли даражада жавоб бера олмаслиги;
- маҳсулотларни сақлаш учун керакли музлатгич ва омборларга кетадиган сарф-харажатларни юқорилиги сабабли улар сонининг камлиги;
- маҳсулотларни сақлаш ва уларни ташиш учун техника ва технологияларнинг етарли эмаслиги;
- мамлакатда агрологистик инфратузилмани етарли даражада ривожланмаганлиги ва бошқалар.

Юқорида қайд этилганидек, агрологистика ўта мураккаб тизим бўлиб, қишлоқ хўжалигидаги барча ҳаракат жараёнларини ўз ичига олади.

Ушбу ҳолатни инобатга олган ҳолда ҳар бир логистика йўналиши ўзининг хусусиятига эга эканлигини, улар ўртасидаги ўзаро боғлиқлик мавжудлигини инобатга олиш мақсадга мувофиқ бўлади. Қишлоқ хўжалиги тармоғидаги ҳар бир логистик тизимни фаолияти тармоқ маҳсулотлари хусусиятларидан келиб чиқади. Шундан келиб чиқиб, уларнинг иқтисодий самарадорлиги ҳар бир логистик самарадорлигининг йиғиндисидан эмас, балки уларнинг ўзаро боғлиқлик даражасини ҳам инобатга олиш лозим бўлади.

Ишлаб чиқаришни логистикалаштиришнинг назарий асослари А.У.Альбеков, Б.А.Аникина, Ш.А.Бутаев, А.М.Гаджинский, Г.М.Касымов, В.С.Лукинский, Л.Б.Миротин, В.Е.Николайчук, Г.А.Саматов, Рўзиев Ж.Т, И.Б.Рустамова, Ф.Р.Галимова, В.Ф.Стукач ва бошқалар каби бир қатор олимларнинг ишларида тадқиқ қилинган.[3]

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш логистик технологияларининг, қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқариши самарадорлигини ошириш масалалари А.М.Кодиров, Ч.М.Муратов, Б.С.Салимов, У.П.Умурзаков, Т.Ф.Фармонов, Р.Х.Хусанов, Э.Ж.Юсупов, Н.Х.Хушматов, К.А.Чориев ва бошқалар каби бир қатор Ўзбекистонлик иқтисодчи-олимларнинг ишларида батафсил тадқиқ қилинган.[4]

Тадқиқот объекти ва предмети. Ўзбекистон Республикаси транспорт хизматлари бозорида фаолият кўрсатаётган хўжалик юритувчи субъектлар, деҳқон ва фермер хўжаликлари;

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини халқаро ташишларни оптималлаштириш жараёнида юзага келадиган логистик ёндашувлар ҳисобланади.

Диссертация ишининг мақсад ва вазифалари. Қишлоқ хўжалигини модернизация қилиш ва жадал ривожлантириш шароитида халқаро йўналишларда ташиш жараёнига логистик ёндашувлар асосида йўналтирилган таклифлар ва амалий тавсиялар ишлаб чиқиш.

-Халқаро юкларни ташиш жараёнларини оптималлаштиришнинг самарадорлигини баҳолаш

-Халқаро юкларни ташиш технологияларини такомиллаштириш

-Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалик маҳсулотлари етиштириш динамикасининг таҳлили (маҳсулотлар номенклатураси ва ҳудудлар миқёсида, ҳажм ва сумма);

-Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш тажрибасининг таҳлили, (миллий ва хориж тажрибалари);

-Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташишга мослашган транспорт воситаларини танлаш

-Халқаро йўналишларда логистик жараёнларни амалга ошириш учун зарур бўлган воситалар ва инфратузилмалар

-Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш жараёнларини оптималлаштириш.

Тадқиқотнинг услубияти ва усуллари. Илмий абстракция, қиёсий таҳлил, иқтисодий-математик моделлаштириш, эксперт баҳолаш, тизимли-логистик ёндашув, монографик ўрганиш.

Тадқиқот натижаларининг илмий жиҳатдан янгилик даражаси.

Тадқиқот натижасида халқаро ташувлар жараёнига логистик ёндашувларни қўллаш.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти ва тадбиқи.

Тадқиқотда келтирилган маълумотлардан республикада халқаро ташиш фаолиятини ташкил этиш ва такомиллаштириш борасида, қатнов маршрутларини тўғри танлашда, халқаро транспорт бозорида барқарор ўрин эгаллашда, шунингдек, олий ўқув юртлари ва касб хунар коллежларида “Транспорт логистикаси”, “Транспорт экспедиция хизмати” ва “Транспорт хизматлари бозори” фанларини ўқитишда кенг фойдаланиш мумкин.

Бажарилган ишнинг асосий натижалари. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини халқаро ташиш фаолиятини такомиллаштириш, иқтисодий самарадорликни ошириш.

Хулоса ва таклифларнинг қисқача умумлаштирилган ифодаси. Халқаро ташувлар иқтисодий самарадорлигининг оширилишини таъминлашда логистик ёндашувлардан тўлиқ фойдаланиш орқали моддий сарф ҳаражатлар миқдорини камайтириш ҳамда анча вақтни мумкин. Диссертация иши кириш, 3 боб, 9 режа, хулоса ва фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан иборат.

Таҳлил ва эксперимент натижасини амалиётга тадбиқ этиш.

I.БОБ Халқаро ташувларни амалга оширишнинг назарий асослари

1.1 Халқаро ташувларни амалга ошириш ва бошқариш жараёнларини тартибга солишнинг ҳуқуқий-меъёрий асослари

Давлатлар ўртасида халқаро савдо муносабатларининг ривожланиши халқаро савдода товар ва хизматларни чегара орқали ташиш заруратини юзага келтирди. Халқаро ташишлар ёки халқаро қатнов деб, халқаро шартномаларда ва қонун ҳужжатларида юклар ва йўловчиларни икки ва ундан ортиқ мамлакат ўртасида ташиш бир мамлакат доирасида ташишдан (ички ташишлар, ички қатновда ташишлардан) фарқли равишда ташишларга айтилади.

Халқаро юк ташиш турли хил ҳуқуқий нормалар билан тартибга солинади: [5]

- 1) турли давлатларнинг миллий ҳуқуқида қўлланиладиган юк ташиш муносабатларини тартибга солувчи нормалар;
- 2) халқаро муомалада юк ташишни тартибга солувчи халқаро (унификациялаштирилган) нормалар;
- 3) халқаро муомаладаги халқаро коллизия (унификациялаштирилган) нормалар.

Амалиётда халқаро қатновларнинг ҳар хил турлари маълум, уларнинг ҳар бири талай ўзига хос хусусиятларга эга. Транспортнинг қайси бир туридан фойдаланишга қараб халқаро қатнов темир йўл, автомобиль, ҳаво, денгиз транспортида ташишларига ажратилади. Шу билан бирга, халқаро йўналишларда турли транспорт воситалари билан ташишлар (масалан, темир йўл – сув транспорти билан), Ўзбекистон ҳудуди орқали транзит ҳамда контейнерли ташишлар маълум ўзига хос хусусиятлар билан ажралиб туради. Амалдаги халқаро битимларнинг қоидаларидан келиб чиққан ҳолда, халқаро қатновнинг қуйидаги асосий турларини фарқлаш зарур: – иштирок этувчи транспорт ташкилотларининг хусусиятларига кўра – транспортнинг айрим турларида ташиш ва турли транспорт воситалари қатновида ташиш; – ташиш предметиға кўра – юкларни, йўловчиларни ташиш, темир йўл

транспортида эса – юк багажини (товар багажини) ташиш; – транспорт операцияларининг даврийлигига қараб – мунтазам (линияли) ва номунтазам ташишлар; – юклар ва йўловчилар чегара пунктларидан (ўтиб борилаётган портлардан) ўтиши тартибини ҳисобга олган ҳолда – қайта ортишларсиз (бошқасига ўтирилмай) ва қайта ортиладиган (бошқасига ўтириладиган) ташишлар; – ташиш қўшни давлат ҳудудида тугалланиши ёки тугалланмаслигига кўра – қўшнилараро, транзит ва тўғридан-тўғри ўтадиган (айланма, халқа шаклидаги) ташишлар; – қатнов бир ёки бир нечта ташиш шартномаси асосида амалга оширилишига қараб – тўғри боғланадиган, тўғри боғланмайдиган (бўлинишли) ташишлар, бирин-кетин ташувчилар томонидан ташишлар ва янги жойга жўнатиш билан боғлиқ ташишлар; – транспортнинг айрим тармоқларида халқаро қатновларнинг алоҳида турлари – чегара ёнидаги (темир йўл транспорти) ташишлар. Халқаро транспорт ташкилотларининг ҳуқуқий соҳадаги фаолияти жуда ранг-баранг. У халқаро шартномалар лойиҳаларини тайёрлашни, транспортга оид ва техник ҳар хил регламентларни, юк ва йўловчиларни ташиш қоидаларини, транспорт ҳужжатлари намунавий шакллари ишлаб чиқишни, тавсиялар ва ҳулосалар, амалдаги битимларга шарҳлар беришни, воситачилик ва ҳакамлик йўли билан низоларни бартараф этишни, расмий ва бошқа ҳуқуқий материалларни, аввало суд қарорларини нашр этишни ўз ичига олади. Бирлашган Миллатлар Ташкилотида халқаро транспорт муаммолари БМТнинг денгизда ташиш бўйича қўмитаси бўлган Савдо ва тараққиёт Конференцияси (ЮНКТАД), халқаро савдо ҳуқуқи бўйича Комиссияси (ЮНСИТРАЛ), шунингдек таркибида асосан автомобиль ва дарё транспорти масалалари билан шуғулланувчи ички транспорт бўйича Европа иқтисодиёт комиссияси (ЕИК) қўмитаси айниқса фаол равишда ишламоқда. Қўмита 1966 йил декабрь ойида БМТ Бош ассамблеяси томонидан таъсис этилган бўлиб, унинг вазифаси "халқаро савдо ҳуқуқини", шу жумладан транспорт соҳасида "тобора мувофиқлаштиришга ва бир хиллаштиришга кўмаклашишдан" иборат. Ихтисослаштирилган халқаро транспорт ташкилотлари транспорт

турлари бўйича одатда ҳам ҳукуматлараро, ҳам ноҳукумат ташкилотлари сифатида тузилади. Биринчисининг ваколати кўпинча умумий хусусиятга эга бўлади ва транспортнинг тегишли тармоғига тааллуқли кенг доирадаги масалаларни қамраб олади. Ноҳукумат ташкилотларининг фаолият соҳаси одатда транспортга оид махсус масалалар (тижоратга оид, ҳуқуқий масалалар, транспорт воситаларидан фойдаланиш тартиби ва ҳоказо)нинг муайян доираси билан чекланган. Ҳозирги вақтда ўз таркибига кўра анча эътиборли ва ўз қарорларини рўёбга чиқариш учун катта имкониятларга эга бўлган ҳукуматлараро транспорт ташкилотларининг фаолияти тобора биринчи даражали аҳамият касб этмоқда. Автомобиль транспорти соҳасида ихтисослаштирилган халқаро ҳукуматлараро ташкилотлар йўқ. Ноҳукумат ташкилотлари орасида Халқаро автомобиль транспорти иттифоқи (МСАТ-рус) энг фаол ўрин тутди. Европа мамлакатлари ва бошқа бир қатор мамлакатларнинг миллий автотранспорт бирлашмалари Иттифоқнинг аъзоларидир. 1996 йилда Ўзбекистон Республикасининг автомобиль транспортида юк ташувчилар миллий уюшмаси (АСМАП) ушбу Иттифоққа аъзо бўлди. МСАТ халқаро автомобиль транспорти бўйича йиллик маълумотнома нашр этади. Халқаро ташишларга нисбатан қўлланилиши мумкин бўлган ички ҳуқуқ ҳужжатларини умумий шаклда бешта гуруҳга бўлиш мумкин: – умумий қонун ҳужжатлари; – транспортга оид қонун ҳужжатлари; – халқаро қатновни тартибга солиш учун махсус чиқарилган ҳужжатлар; – қабул қилиниши халқаро битимларда назарда тутилган ҳужжатлар; – халқаро қатновларни амалга оширишга кўмаклашиши керак бўлган ҳужжатлар.

Кўплаб хорижий давлатлардаги каби Ўзбекистонда ҳам транспорт конвенцияларига мос равишда халқаро ташувларни тартибга солувчи махсус нормаларни қамраб олган қуйидаги норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилинган:

- Ҳаво кодекси (1993 йил),
- Фуқаролик кодекси (1997 йил),

- “Автомобиль транспорти тўғрисида” (1998 йил),
- “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги (1998 йил),
- “Автомобиль йўллари тўғрисида”ги (1992 йил),
- “Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида”ги (1999 йил),
- “Махсус юклар ва ҳарбий таркибларнинг транзити тўғрисида”ги (2001 йил).

Юк ва йўловчиларни халқаро кўламда автомобилларда ташиш Халқаро автомобиль қатновининг умумий ва энг муҳим ўзига хос хусусияти шундан иборатки, бунда бир мамлакатнинг автотранспорт воситалари давлат чегарасини кесиб ўтади ва бошқа давлатнинг йўллари орқали ўтиб боради. Шу сабабли халқаро автомобиль қатновини ривожлантириш ва унинг хавфсизлигини таъминлаш учун бир хил тарздаги йўл ҳаракати қоидалари, йўл белгилари ва сигналларини белгилаб қўйиш зарур бўлади. Чет эл ҳудуди орқали ташишни амалга ошириш шу чет давлат ваколатли органларининг тегишли санкциясини (розилигини) олишни ҳам тақозо этади. Шу билан бир вақтда, божхона ва солиқ масалаларини, шунингдек чет эл автотранспорт воситаларига техник ёрдам кўрсатиш масаласини тартибга солиш зарурати юзага келади.

Халқаро автомобиль ташишлари ҳам худди темир ташишлари сингари халқаро битим ва ҳужжатлар асосида амалга оширилади. Уларга 1968 йилда қабул қилинган Йўл ҳаракати тўғрисидаги Конвенция, ушбу конвенцияни тўлдирилган 1971 йилда қабул қилинган Европа битими, 1956 йилги Юкларни халқаро йўлларда ташиш шартномаси тўғрисидаги конвенция, 1975 йилги ХЙТ китобларини қўллаган ҳолда юкларни халқаро ташиш тўғрисидаги Божхона конвенцияси (ХЙТ конвенцияси), 1970 йилги Тез бузиладиган озиқ-овқат маҳсулотларини халқаро ташиш ва бундай ташишлар учун мўлжалланган махсус транспорт воситалари тўғрисидаги Битим, 1957 йилда қабул қилинган Хавфли юкларни халқаро йўлларда ташиш тўғрисидаги Европа битими (ДОПОГ русча) каби ҳужжатларни келтириб ўтиш мумкин.

Ўз қатнашчиларининг мажбуриятларини анча аниқ белгиловчи Йўл ҳаракати тўғрисидаги Конвенция энг кўп ўзгартишларга дуч келди. Бу ўзгартишлар шундан иборатки, ахдлашувчи томонлар, бир томондан, ўз ҳудудларида амал қилувчи қоидалар ўз моҳиятига кўра Конвенция қоидаларига мувофиқ бўлиши чораларини кўрадилар, иккинчи томондан, Конвенция талабларига жавоб берадиган автомобиллар ва тиркамалар ўз ҳудудларида халқаро ҳаракат қилишига йўл қўядилар ҳамда Конвенция талабларига мувофиқ бериладиган рўйхатга олиш шаҳодатномаси ва ҳайдовчи гувоҳномасини тан оладилар. Илгаригидек, расмийликларни соддалаштириш йўли билан халқаро қатновни енгиллаштириш ниятида ахдлашувчи томонлар қабул қилган чоралар Конвенция мақсадларига мос деб ҳисобланади. Конвенцияга мувофиқ, халқаро қатнов учун фойдаланиладиган автомобиль муайян маълумотлар минимумини ўз ичига олган рўйхатга олиш гувоҳномасига, рўйхатга олиш рақамига, рўйхатга олинган давлатнинг фарқловчи белгисига, шунингдек Конвенцияда белгилаб қўйилган талабларга жавоб берувчи танитувчи белгиларга эга бўлиши керак. Миллий ёки халқаро ҳайдовчи гувоҳномаси бўлиши халқаро қатновга ижозат бериш учун асос ҳисобланади. Конвенцияда бундай гувоҳномаларнинг шакли ва мазмунига қўйиладиган талаблар назарда тутилган ҳамда белгилаб қўйилганки, ахдлашувчи томонлар 18 ёшга тўлмаган шахснинг ҳайдовчилик гувоҳномасини ўз ҳудудларида тан олмасликлари мумкин. Ҳаракат қоидаларини бузгани тақдирда ҳайдовчиларни ҳайдовчилик гувоҳномасидан фойдаланиш ҳуқуқидан маҳрум этиш тартиби белгиланган. Конвенцияда юкларни ташиш тўғрисида ҳамда ташилаётган юкларнинг боғлаш мосламаларини жойлаштириш тартиби ҳақида умумий кўрсатмалар ва ногабарит юкларни ташиш хусусида айрим махсус қоидалар берилган. Халқаро автомобиль қатновларини йўлга қўйиш тўғрисидаги битимлар. Давлатлар ўртасида автомобилда ташишларни бажариш учун автомобил ҳаракатини ташкил этиш ва уни амалга оширишнинг умумий қоидаларини аниқлаш билан боғлиқ маъмурий ва техник масалаларни тартибга солиш зарур. Бундай масалалар махсус халқаро

шартномалар мавзуи ҳисобланади. Ўзбекистон Республикаси томонидан кўпгина мамлакатлар билан жумладан, Чехия, Греция, Болгария, Финляндия, Литва, Словакия, Қирғизистон, Руминия, Озарбайжон, Латвия, Туркменистон, Молдова, Грузия, Қозоғистон, Беларусь, Хитой, Украина, Россия ўртасида халқаро автомобил катновини ўрнатиш тўғрисида икки томонлама битимлар тузилган.



1.1.1-расм. Ўзбекистоннинг чет давлатлар билан халқаро ташувларда битимлари

Бу битимлар ҳукуматлараро битимлар ҳисобланади, улар тегишли мамлакатлар ўртасида автомобиль катнови учун асос яратади ва унинг ҳуқуқий режими асосларини белгилайди. Ўзбекистон Республикаси тузган икки томонлама битимларда уларнинг таъсири остига тушувчи халқаро автомобилда ташишларга таъриф берилади. Бу жўнатиш пункти аҳдлашувчи томонлардан бирининг ҳудудида жойлашгандаги, тайинланган пункт эса – бошқа аҳдлашувчи томоннинг ҳудудида жойлашгандаги автотранспорт воситаларида ташиш, шунингдек транзит билан ёки учинчи мамлакатлардан ташишлардир. Ўзбекистон Республикаси томонидан кўпгина мамлакатлар билан жумладан, Чехия, Греция, Болгария, Финляндия, Литва, Словакия,

Қирғиз Республикаси, Руминия, Озарбайжон, Латвия, Туркменистон, Молдова, Грузия, Қозоғистон, Беларусь, Хитой, Украина, Россия ўртасида халқаро автомобиль қатновини ўрнатиш тўғрисида икки томонлама битимлар тузилган. Мунтазам қатнов деганда, ваколатли органлар ўртасида келишилган жадваллар, тарифлар ва йўналишлар бўйича амалга ошириладиган йўловчилар ташиш тушунилади. Келтирилган таъриф тўғри келмайдиган йўловчи ташишлар номунтазам деб ҳисобланади.

Битимлар халқаро автомобиль қатнови учун бир қатор умумий талабларни белгилаб қўяди:

Биринчидан, ташишлар фақат ахдлашувчи томонларнинг ички қонун ҳужжатларига мувофиқ халқаро автомобилда ташишларни амалга оширишига ижозат берилган ташувчилари томонидан бажарилиши мумкин;

Иккинчидан, ташишлар томонларнинг ваколатли органлари берадиган махсус рухсатномалар асосида амалга оширилиши лозим;

Учинчидан, ташишлар халқаро автомобиль қатнови учун очик бўлган шоссе йўллар орқали амалга оширилиши керак;

Тўртинчидан, чет эллик ташувчи бошқа давлатда ички ташишларни амалга ошира олмайди.

Нихоят, бешинчидан, халқаро қатновда фойдаланиладиган автотранспорт воситалари учинчи шахсларга ва ташилаётган йўловчиларга зарар етказилиши эҳтимолини назарда тутиб мажбурий суғурта қилиниши керак.

Ташишлар ташувчи томонидан ўз мамлакати тилида тўлдириладиган махсус юк хати асосида (бир қатор битимларда у халқаро деб аталади) амалга оширилиши назарда тутилади. Агар юк ва автотранспорт воситасининг умумий оғирлиги ёки уларнинг ўлчамлари бошқа ахдлашувчи томон ҳудудида белгиланган нормалардан ортиқ бўлса, шунингдек хавфли юкларни ташишда бошқа томоннинг ваколатли органларидан ташиш учун махсус рухсатнома олиниши зарур. Бундан ташқари, давлатлар ўртасида тузилган иккитомонлама шартномаларда юкларни ташиш ва буни бажараётган

автотранспорт воситалари бошқа аҳдлашувчи давлатларнинг ҳудудида солиқлар ва йиғимлардан икки томонлама озод қилинади; ҳайвонлар ва тез бузилувчан юкларни ташишда чегара, божхона ва санитария назорати навбатсиз амалга оширилади. Баъзи битимлар бошқа томоннинг ҳудудида автотранспорт ташкилотларининг ваколатхоналарини таъсис этиш ҳамда юкларни ташишни амалга ошириш билан боғлиқ ташкилий, техникавий, тижорат ва бошқа масалаларга оид идоравий битимлар тузиш мумкинлигини назарда тутди. Йўловчиларни, багажни ва юкларни автомобилда ташиш тўғрисидаги халқаро битимлар. 1956 йил 19 майда Женевада тузилган Юкларни халқаро йўлларда ташиш шартномаси тўғрисидаги конвенция Конвенция (қисқартмаси – ЦМР, шунингдек русча номи қисқартмаси – КДПГ) шундай энг йирик битим ҳисобланади. Ҳозирги кунда ЦМР халқаро транспорт соҳасида энг муҳим ҳужжатлардан бири ҳисобланади ва, ўз навбатида, ташишлар ҳақидаги бошқа давлатлараро битимларга таъсир кўрсатади. Агар юкни жўнатиш жойи ёки тайинланган жойи, ёхуд уларнинг лоақал биттаси Конвенция қатнашчиси бўлган иккита давлатда бўлса, ЦМР юкларни автомобиль транспортида ташиш шартномаларига нисбатан татбиқ этилади. Юкни халқаро автомобилда ташиш шартномаси, жўнатувчи, олувчи ва ташувчининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари, юкни жўнатиш ва белгиланган манзилда қабул қилиш шартларини белгилайди. Юкни қабул қилиб олар экан, олувчи унинг бут сақланмаганлиги ҳақида дарҳол, яширин нуқсонлар ҳақида эса – 7 кун ичида маълум қилиши керак. Юкни элтиб қўйиш кечиктирилган тақдирда, бундай арз қилиш учун 21 кунлик муддат белгиланган. Юк бут сақланмагани хусусида эътироз билдирмаслик ташувчига талабнома тақдим этиш ҳуқуқининг йўқотилишига олиб келмайди, бут сақланмаганликни исботлаш вазифасини юк эгаси зиммасига юклайди. Аммо юкни элтиб беришни кечиктирганлик хусусида эътироз билдирмаслик кечиктириш туфайли етказилган зарар қопланишига бўлган ҳуқуқдан маҳрум этади. Ташувчига ёзма талаб йўлланиши мумкин бўлиб, бироқ бундай талаб билан мурожаат этиш мажбурий эмас. Даъво муддати 1

йил, унда жавобгар мажбуриятларини қасддан бузган бўлса – 3 йилни ташкил этади. Даъво ташувчига қуйидаги судлардан бири орқали қўзғатилиши мумкин: томонларнинг келишуви бўйича судда, жавобгарнинг турар жойи бўйича, унинг корхонаси бош бошқаруви жойлашган жой бўйича судда, қайси идораси (маҳкамаси) воситасида шартнома тузилган бўлса, ўша идора (маҳкама) жойлашган ердаги судда, шунингдек юкни ташишга қабул қилиб олинган ёки у топшириладиган жойдаги судда. Низони ҳакамлик ҳал этиши учун топшириш тўғрисида томонлар келишувига йўл қўйилади.

Эътибор беринг! ХЙТ китобларини қўллаган ҳолда юкларни халқаро ташиш тўғрисидаги Божхона конвенцияси (ХЙТ конвенцияси) халқаро автомобил транспортида юкларни ташишда асосий атрибут сифатида – ХЙТ китобларини кўрсатиб ўтади. ХЙТ китоби – ягона божхона ҳужжати ХЙТ ҳудудида жўнатиш мамлакати божхонасидан қабул қилиб олиниши белгиланган мамлакат божхонасигача юкларни боришида асосий ҳужжат ҳисобланади. Конвенция қафолат берувчи бирлашмалар институтини жорий қилади. Унга кўра қафолат берувчи бирлашма Конвенцияда иштирок этувчи мамлакатларнинг божхона органлари томонидан тан олинган бўлиши ва юкларни халқаро йўлларда ташиш жараёнларидан фойдаланувчи шахсларнинг манфаатларини ҳимоя қилишда гарант вазифасини бажариб бериши белгиланган. Ўзбекистонда қафолат берувчи бирлашма вазифасини Ўзбекистон автомобиль транспорти агентлиги амалга оширади. Ушбу орган Ўзбекистон автомобиль транспортида юк ташувчиларни ХЙТ китоблари билан таъминлайди ва ХЙТ жараёнларини қўллаганлик натижасида юзага келган шикоятларни тартибга солиш билан боғлиқ фаолиятни амалга оширади. ХЙТ жараёнларини қўллаган ҳолда ташилаётган юклар оралиқ божхоналардаги кириш-чиқиш божлари ва йиғимларидан озод қилинади. ХЙТ операцияларини амалга ошираётган автомобиль транспорти воситаларида “TIR” деб ёзилган махсус таблица ўрнатилган бўлиши лозим. “TIR” белгиси юкларни божхонада биринчи бўлиб расмийлаштириш имкониятини яратиб беради.

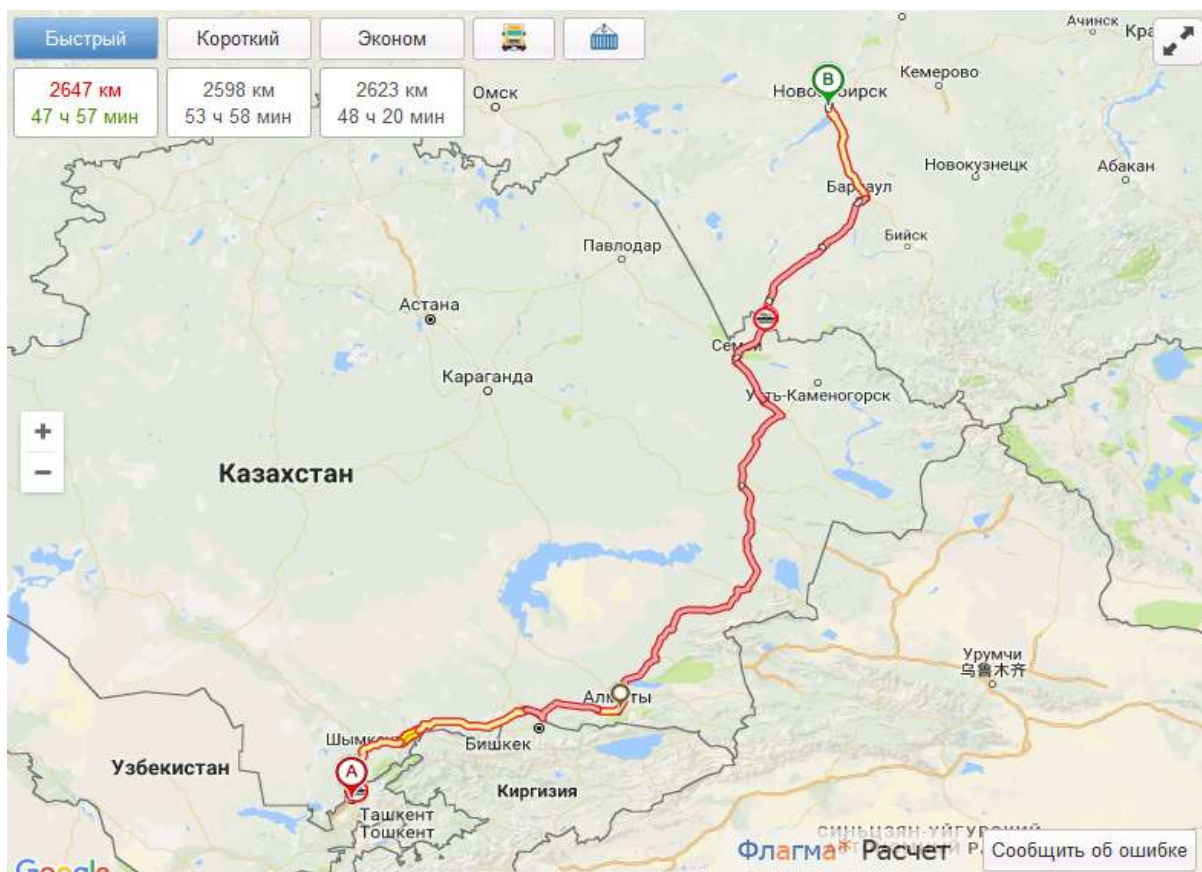
Эътибор беринг! Халқаро йўловчилар ва багажларни автомобилларда ташиш бўйича Конвенция ва Йўловчиларни ташиш қоидалари тўғрисидаги илова 1997 йил 9 октябрда Мустақил Давлатлар Ҳамдўстлиги томонидан қабул қилинган. Ўзбекистон Республикаси ушбу Конвенцияни ратификация қилган. Конвенция халқаро йўлларда автобуслар билан йўловчиларни ташишни амалга оширувчи ташувчиларга татбиқ этилади.

Халқаро йўловчилар ва багажларни ташишни ташкил этиш ва назорат қилиш тартиби ушбу Конвенциянинг ажралмас қисми бўлган Йўловчилар ташиш қоидалари билан белгиланади. Конвенциянинг қоидаларига мувофиқ ташувчи ташиш вақтида йўловчининг соғлиғига етказилган зарар ёки багажга етказилган зарар учун, ҳодиса рўй берган жой ёки вақтдан қатъи назар, йўловчининг ўлими ёхуд унга тан жароҳати етказилгани ёки йўловчи соғлиғига етказилган ҳар қандай зарар учун, багажнинг тўла ёки қисман йўқотилгани ёки унга шикаст етгани учун жавобгардир. Йўловчи ўзи ёки багажи манзилга етиб келган кундан эътиборан 7 кун мобайнида ташувчига даъво қилиш ҳуқуқига эга. Йўловчилар ташиш қоидалари ташиш жараёнини ташкил қилиш ва назорат қилиш тизимини, шунингдек юк ташувчилар ҳамда йўловчиларнинг, ҳуқуқ ва мажбуриятларини назарда тутди. Йўловчилар ва багажни ҳамкорликда мунтазам ташиш тўғрисидаги халқаро шартнома халқаро доимий йўлларда автобуслар билан йўловчилар ва багажларни ташишни ташкил этишнинг асоси бўлиб хизмат қилади.

1.2 Халқаро юкларни ташиш жараёнларини оптималлаштиришнинг самарадорлигини баҳолаш

Юк ташиш маршрутини аниқлаш.

Диссертация тадқиқотлари учун қуйидаги маршрутни танлаб оламиз: Тошкент (Ўзбекистон)-Новосибирск (Россия) маршрути бўйича биринчи маршрут Олма Ота шаҳридан ўтувчи ва иккинчи маршрут Туркистон шаҳридан ўтувчи маршрутлардир.



1.2.1-расм. Тошкент-Олма Ота – Новосибирск маршрути

Шунингдек маршрут битта давлат ҳудудидан транзит ўтади, бу шаршрутда бир нечта чегара постларидан ўтилади.

Маршрутдаги мавжуд чегара постларидан ўтиш бир қанча вақтни олади:

а) Экспорт йўналишда:

Ўзбекистон – Россия–3 соат;

Жами: Экспорт йўналишида чегара постларидан ўтишдаги сарфланадиган вақт 3-8 соатни ташкил этади. Сабаби шуки чегара постларидаги тирбандликлардир.

Ўртача ҳаракатланиш тезлиги 55 км/соат ни ташкил қилади.

Маршрут узунлиги -2647 км.

Бир тарафлама йўналишдаги ҳаракатланиш вақти 74 соат 00 минутни, бу ерда ҳайдовчининг дам олиш ва чегара постларидан ўтиш вақтлари қўшиб ҳисобланган.

Европа келишувига асосан халқаро ташувларда ҳайдовчиларнинг суткалик иш ва дам вақтлари 9 соатдан ортмасликлари керак яъни ҳар 4 соатда 45 минутлик дам олиш керак ёки дам олишларни шундай тақсимлаш керакки умумий миқдори 45 минутдан кам бўлмаслиги керак. Суткалик дам олиш давомийлиги эса 11 соатдан кам бўлмаслиги керак.

Ҳайдовчининг ҳаракатланиш графиги

1.2.1 Жадвал

Шаҳарлар		Чиқ.вакти	Йўлда	Сарф. вақт	Дам вақти	Мас.	ЧП
Ташкент	Шымкент	00:00	4:00	04:45	0:45	121	1
Шымкент	Кулан	04:45	4:00	08:45	0:45	433	
Кулан	Гвардийские	09:30	4:00	13:30	8:00	680	
Гвардийс.	Сарыозак	21:30	4:00	25:30	0:45	1003	
Сарыозак	Санкард	26:15	4:00	30:15	0:45	1247	
Санкард	А-350	31:00	4:00	35:00	8:00	1490	
А-350	Жангиатобе	43:00	4:00	47:00	0:45	1777	
Жангиатобе	Дмитриевка	47:45	4:00	51:45	0:45	2028	1
Дмитриевка	Рубцовск	52:30	4:00	56:30	8:00	2122	1
Рубцовск	Южный	64:30	4:00	68:30	0:45	2404	
Южный	Новосибир.	69:15	4:00	73:15	0:45	2647	
			44:00:00		30:00:00		3:0
Итого	77:00:00						

Жадвалдан кўринадики етказиб бериш вақти 77 соатни ташкил этади ёки хайдовчи тили билан айтганда 3,2 сутка вақтни олади.

Маршрут бўйича сарфланадиган ёқилғи сарфи қуйидаги формула ёрдамида аниқланади:

$$Q_H = 0,01 \cdot (H_{sa} \cdot S + H_w \cdot W) \cdot (1 + 0,01 \cdot D)$$

$$H_{sa} = H_s + H_w \cdot G_{np},$$

H_s – автомобиль тягачнинг базавий ёқилғи сарфи MERCEDES BENZ B1840 LSN36H (30 л/100км) учун.

H_w – фойдали юкларни ташиш учун ёқилғи сарфининг даражаси (1,3 л/100км)

D – қишки вақтда қўшимча сарф (6%)

G_{np} – бўш ярим тиркама массаси (7,1 т)

S – масофа:

1) Тошкент-Олма Ота-Новосибирск маршрути бўйича-2647 км

2) Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрути бўйича-2557 км

W – транспорт иши

1) Тошкент-Олмата-Новосибирск маршрути бўйича -46322,5 тк м

2) Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрути бўйича -44747,5 ткм

H_{sa} – ҳаракатланувчи состав ёқилғи сарфи MERCEDES BENZ B1840 LSN36H ва ярим тиркама Schmitz SKO 24.

$$H_{sa} = 30 \text{ (л/100км)}$$

$$1) Q_H = 794.1 \text{ (л)}$$

$$2) Q_H = 767.1 \text{ (л)}$$

Ташувчининг ҳужжатлари:

- Хайдовчилик гувоҳномаси;
- Халқаро ташиш учун сертификат;
- Хайдовчи назорат китобчаси.

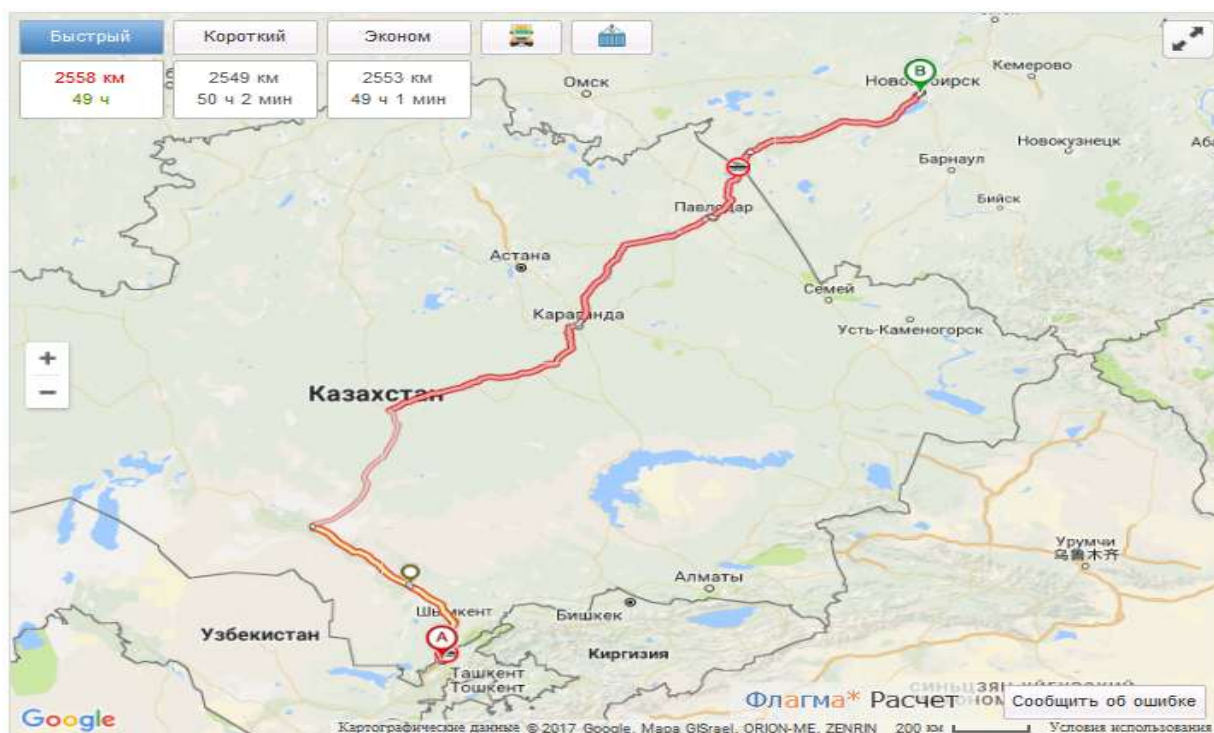
Транспорт востаси ҳужжатлари:

- Транспорт воситасининг рўйхатдан ўтганлик тўғрисида гувоҳнома;

- Давлатга кириш-чиқиш ва транзит учун руҳсатнома;
- Фуқаролик жавобгарлиги мажбурий суғурта полиси;
- Транспорт воситасини махсус шартлар билан тасдиқланган гувоҳномаси.

Ташилувчи юк ҳужжатлари:

- Халқаро товар-транспорт юк хати;
- ХЙТ китобчаси;
- Божхона юк декларацияси.



1.2.2-расм. Тошкент-Туркистон – Новосибирск маршрути.

Хайдовчининг маришрут бўйича харакатланиш графиги

1.2.2 Жадвал

		Чиқ.вақт	Йўлда	Сарф. вақт	Дам ол.	Масоф	Ч/П
Ташкент	Шымкент	00:00	4:00	04:45	0:45	121	2
Шымкент	Туркистан	04:45	4:00	08:45	0:45	320	
Туркистан	Кызылорда	09:30	4:00	13:30	8:00	577	
Кызылорда	Шезкозган	21:30	4:00	25:30	0:45	810	
Шезкозган	Кызылжар	26:15	4:00	30:15	0:45	1168	
Кызылжар	A17Топар	31:00	4:00	35:00	8:00	1380	
A17Топар	A17Молод.	43:00	4:00	47:00	0:45	1644	
A17Молодеж.	Калкаман	47:15	4:00	51:15	0:45	1881	
Калкаман	Лазовое	52:00	4:00	56:00	8:00	2114	
Лазовое	P380xP382	64:00	4:00	68:00	0:45	2310	1
P380xP382	Ордынск	68:45	4:30	73:15	0:45	2451	
Ордынск	Новосибирск	74:00	4:30	78:00		2558	
			49:00:00		30:00:00		3
Итого	82:00:00						

Жадвалдан маълумки бу маршрут бўйича ташиш учун сарфланган вақт 82 соат ёки 3,4 сутка.

Маршрутлар бўйича олинган кўрсаткичлар

1.2.3 Жадвал

N п/п	Кўрсаткич номи	Шарт. Белги.	Ўлч. Бир.	Микдори		Тавофут
1	Автопоезднинг юк кўтарувчанлиги	Q	Кг	39000	39000	-
2	Юк экспорт йўналиши	-	-	Тош-О-ота-Новосибир.	Тош-Турк-Новосибир.	
3	Экспорт юк массаси	Мэ	Кг	17500	17500	-
4	Хайдовчи иш хақи	\$	АҚШ Долл.	500	500	-
5	Транспорт иши	W	ткм	46322,5	44747,5	1575
6	Масофадан фой/коэфф	B	-	1	1	-
7	Маршрут узунлиги:	L	км	2647	2557	90
8	Ёқилғи сарфи	-	Л	794,1	767,1	27
9	Юк ет/ бе.йўн. вақт	t	соат	82:00:00	77:00:00	5:00:00

Хулоса

Тошкент (Ўзбекистон)дан Новосибирск (Россия) шаҳарлари орасида қишлоқ хўжалик юкларини иккита альтернатив маршрут орқали ташишни таҳлил қилиш асосида энг иқтисодий жиҳатдан фойдали йўналиш Тошкент-Олма Ота-Новосибирск маршрути бўлиб, таққослашдан қуйидаги маълумотлар олинган:

- Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрут узунлиги - 2647 км.
- Тошкент-Олмаота –Новосибирск маршрути узунлиги -2557 км
- Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрутида юкни етказиб бериш вақти 82 соат 00 минут.
- Тошкент-Олма Ота -Новосибирск – маршрутида юкни етказиб вақти 77 соат 00 минут.
- Тошкент-Олма Ота -Новосибирск йўналиши бўйича юкларни етказиб бериш учун стандартлаштирилган ёқилғи сарф-харажати 767,1 литрни ташкил этди, ёнилғи учун ўртача 30 л / 100 км. Бу 6 576 000 Сўмни ташкил этади.
- Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрутида юкларни етказиб бериш учун стандарт ёқилғи сарфи 794,1 литрни ташкил этди, ёнилғи учун ўртача 30 л / 100 км. Бу 6 816 000 Сўмни ташкил этади.

Бундан ташқари рефрижератор ҳар 1 соатда 5 литр ёқилғи сарфлашини ҳисобга олсак, у ҳолда

Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрути бўйича

$82 \times 5 = 410$ л ёқилғи сарфлайди.

Тошкент-Олма Ота-Новосибирск маршрути бўйича

$77 \times 5 = 385$ л ёқилғи сарфлайди.

Тадқиқотлар асосида маршрутлар таҳлили

Ҳисоблаш ишларидан қуйидагича хулоса қилишимиз мумкин: Тошкент-Олма Ота-Новосибирск маршрути Тошкент-Туркистан-Новосибирск маршрутига қараганда 90 км қисқароқ ҳамда ёқилғи сарфи ҳам 27 литрга озроқ. Бундан ташқари юкни етказиб бериш вақти ҳам 5 соатга камроқ ва бу вақтдаги хайдовчининг харажатлари ҳам тежаб қолинади. Шундай қилиб, таққослашдан кўриниб турибдики, бизга Ташкент-Олма Ота-Новосибирск маршрути иқтисодий самаралироқ.

Бунда ҳар бир рейсда (1 рейс 2 та қатновдан иборат деб ҳисобласак)

$$\Sigma = 2 * ((6816000 - 6576000) + 5 * 5 * 5000) = 730\ 000 \text{ сўм}$$

дан тежалади. Бошқа шароитларни ҳисобга олган ҳолда умуман 1 рейс вақтини 1 ой деб йилда 12 марта рейсни амалга оширганда:

$$12 * 730\ 000 = 8\ 760\ 000 \text{ сўм миқдордаги}$$

маблағ иқтисод қилинади.

Танлаб олинган маршрут иқтисодий самарадорлиги

1.2.4-Жадвал

Кўрсаткичлар номи	Бирлиги	Миқдори	Сумма
Ёқилғи сарфи	л	27	135000
Масофа	км	90	-
Рейс	та	2	-
Фойда	сўм	1	730000
Жами	Сўм	12	8 760 000

1.3 Халқаро юкларни ташиш технологияларини такомиллаштириш

Республикага олиб кириладиган гилдиракли трактор ва 20 тоннагача бўлган тягачлар, шунингдек прицеплар божхона божи ва акциз солиғидан озод этилади. [6]

2021 йил 1 январга қадар Ўзбекистонга олиб кириладиган мева ва сабзавотларни ташиш учун мўлжалланган тракторлар ва юк машиналар божхона божи ва акциз солиғидан озод этилади. Бу ҳақда Ўзбекистон президенти Шавкат Мирзиёев тегишли ҳужжатни имзолади.

Янги божхона кодекси – ҳалол рақобатни ривожлантиришга қаратилган

Ҳужжатга талабларига асосан Республикага олиб кириладиган гилдиракли трактор ва 20 тоннагача бўлган тягачлар, шунингдек прицеплар божхона божи ва акциз солиғидан озод этилади. Ҳозирги кунда бу транспорт воситаларига уларнинг божхона қийматидан 70 фоиз божхона тўловлари ҳисобланди. Ҳужжат мева ва сабзавотларни етиштириш, сақлаш, қайта ишлаш ҳамда экспорт қилиш чораларни такомиллаштиришга қаратилган.[7]

Шунингдек, 2018 йилда вилоятларда мева ва сабзавот кластерларини ташкил қилиш бўйича топшириқ берилди. Ушбу кластерларга 2019 йилдан барча туманларда мева ва сабзавотларни етиштиришга ихтисослаштирилган ташкилотлар тўлиқ жалб қилинади.

Ўзбекистон давлат статистика қўмитаси маълумотларига кўра, янги ва қайта ишланган мева ва сабзавотларнинг экспорт ҳажми 2017 йил якуни бўйича 15,6 % га яъни 708,8 миллион долларга кўпайган. Мутахассисларнинг фикрига кўра, мева ва сабзавотлар катта қисми Евросиё иқтисодий иттифоқи доирасида имтиёзларидан фойланадиган Қозоғистон воситачилари орқали Россияга етказилмоқда.

2016 йил декабрда Ўзбекистон ва Россия ҳукуматлари "Ўзбекистон Республикаси ва Россия Федерацияси ўртасида товарлар ва транспорт воситаларининг олиб ўтилишида божхона операцияларини амалга оширишнинг соддалаштирилган тартибини ташкил этиш тўғрисида" битим имзоланганди. Жаҳоннинг тараққий этган мамлакатлари тажрибаси шун

кўрсатмоқдаки, саноатсиз қишлоқ хўжалигини ривожлантириб бўлмайди. Қишлоқ хўжалиги барча халқ хўжалиги тармоқларининг мажмуи бўлиб, энг аввало, саноат билан чамбарчас боғлиқдир. У ҳозирги кунда саноат билан бошланиб (ишлаб чиқариш воситалари, маданий ўғитлар ишлаб чиқариш), саноат билан тугалланади (етиштирилган хомашё ва маҳсулотларни қайта ишлаш, тайёр маҳсулотга айлантириш). Бу икки тармоқ ўртасидаги алоқа вертикал интеграция ёки агросаноат интеграцияси жараёни бўлиб, у борган сари чуқурлашиб бораверади. Ривожланган мамлакатлар аҳолисининг 3-5 %ни ташкил этадиган фермер хўжаликлари озиқ-овқат маҳсулотлари билан ўз халқини тўла таъминлабгина қолмай, айти пайтда ўз маҳсулотларини бошқа давлатларга ҳам экспорт қилади. Голландия ёки Америкада фермерларга сервис хизматлари кўрсатиш бўйича қанчадан-қанча аҳоли банд эканлигини ҳам эътибордан соқит қилиб бўлмайди. Фермер ўз уйида ёки фермасида туриб, керакли уруғлик, минерал ўғитлар ёки техника хизмати учун, арзон ва ишончли таъминотчи ҳамкорига буюртма бериши ва уни ўз вақтида олиши мумкин. Дунё давлатлари аҳолисининг миқдори ва ўсиш суръатлари турлича бўлиб, қатор мураккабликларни юзага келтиради. Бугунги кунда аҳолининг катта қисми Хитой, Ҳиндистон, Япония, Шимолий ва Жанубий Корея, Вьетнам каби давлатларга тўғри келади. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг асосий қисми эса Европа давлатлари, АҚШ, Канада, Россия давлатларида етиштирилади. Осиё, Африка ва Лотин Америкасининг ривожланаётган бир қатор давлатлари асосан қишлоқ хўжалиги билан шуғулланса-да, умумий ривожланишнинг пастлиги аграр тармоқларда самарадорликнинг кескин пасайишига сабаб бўлмоқда. Натижада ер юзи аҳолисини қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари билан бир меъёردа таъминлашда катта қийинчиликлар вужудга келмоқда. Ер юзида табиий-иқлимий шароит, намлиқ билан таъминланганлиги каби қатор объектив сабабларга кўра, турли минтақаларда турлича қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари етиштирилади. Масалан, дон маҳсулотлари, айтиқса, озиқ-овқат учун энг қимматли бўлган буғдой АҚШ, Канада, Европа давлатларида,

Хитой ва Россияда кўпроқ етиштирилади. Албатта, Осиё ва Африканинг айрим давлатларида ҳам буғдой етиштирилади. Лекин унинг сифати, миқдори, ҳосилдорлиги етарли даражада эмас. Техника экинлари ва шоли кўпроқ Осиё, сабзавот ва полиз экинлари эса Европа давлатларида етиштирилади. Чорвачилик маҳсулотлари ер юзининг барча минтақаларида етиштирилса-да, унинг миқдори турли зоналарда турличадир. Африкада қишлоқ хўжалиги, жумладан, чорвачилик маҳсулотлари етиштириш ҳажми жуда паст. Африканинг цеце чивини учрайдиган минтақаларида чорвачилик деярли ривожланмаган. Ўсимлик ёғи учун маҳсулотлар асосан АҚШ, Аргентина, Жанубий Европа давлатларида етиштирилади. Экватор атрофида жойлашган давлатларда кўпроқ меваларнинг шу минтақаларига хос турлари – мандарин, апельсин, банан кабилар етиштирилади. Бу ҳолат давлатларда кучли товар айрибошлашни йўлга қўйилишини, давлатлар, минтақалар ўртасида қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари савдосининг яхши ривожланишини талаб этмоқда. Мамлакатлар иқтисодиётининг нотекис ривожланганлиги, турли сиёсий сабаблар бу масалани самарали олиб боришда катта қийинчиликлар туғдирмоқда. Шунга қарамасдан, дунё аҳолисини қишлоқ хўжалиги, айниқса, озиқ-овқат маҳсулотлари билан таъминлашни яхшилаш борасида қатор ишлар амалга оширилмоқда. Бу йўналишларга қуйидагилар киради:

- Турли сабабларга кўра (уруш, давлат тўнтариши, катта табиий офатлар) ўз аҳолисини минимал озиқ-овқат билан ҳам таъминлай олмаётган давлатларга ёрдам кўрсатиш. Бу турдаги ёрдам бериш заруриятини камайтириш йўллари топиш устида БМТ ва ривожланган давлатлар тинмай ишламоқда. Албатта, бу турдаги ёрдамни камайтириш учун, энг аввало, урушларнинг олдини олиш, дунёда тинчлик ўрнатиш устида ҳаракатлар қилинмоқда.

- Ривожланаётган давлатларга ривожланган давлатлар томонидан жуда паст фоизларда кредитлар (қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини харид қилиш учун) ажратиш йўли билан, баъзан эса гуманитар ёрдам сифатида

маҳсулотлар етказиб бериш. Бу асосан иқтисодиёти бир томонлама ривожланаётган жуда камбағал ва қишлоқ хўжалигини юритиш мумкин бўлмаган давлатларга нисбатан амалга оширилади.

- Ривожланаётган давлатларда қишлоқ хўжалигини ривожлантиришга йўналтирилган ёрдамлар. Бу энг мақбул йўналиш бўлиб, дунёда қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштиришнинг кўпайиши, мавжуд имконият ва омилларнинг ишга туширилиши, натижада дунё аҳолисини шу маҳсулотлар билан таъминлаш даражасининг яхшиланишига олиб келади.

Жаҳон қишлоқ хўжалиги тараққиёти дунё давлатлари иқтисодиётининг ривожланиш даражаларига боғлиқ. Дунёнинг ривожланган давлатлари ҳозирги кунда қишлоқ хўжалигининг ривожланиши учун 350 млрд. АҚШ долл. миқдорида субсидия ажратмоқда. Бу ҳам ижобий самара бермоқда.

Жаҳон иқтисодиётида қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштириш, ташиш ва сотиш ишлари йирик компанияларнинг қўлларида тўпланган. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини сотиш ишларини монополистик компаниялар эгаллаб олишган. Саноат йўли билан қайта ишлаш ва хўжаликларни техника жиҳозлар билан қайта қуроллантириш учун фермерларга кредитлар бериш, шу компаниялар эътиборидадир.[8]

Боб бўйича хулосалар.

1. Мазкур бобда қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш технологияларининг илмий-услубий асослари очиб берилди.
2. Қишлоқ хўжалигида транспорт фақатгина ишлаб чиқариш жараёнининг катта қисмини бажариб қолмасдан, балки унинг таркибий қисми бўлиб ҳисобланиши қайд қилинади. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш бўйича логистик технологиянинг жараёнлари тасвирланди, унга технология билан шартланадиган бир қатор транспорт ишлари ҳамроҳлик қилади.
3. Қишлоқ хўжалигида ер асосий ва ҳеч нарса билан алмаштириб бўлмайдиган ишлаб чиқариш воситаси бўлиб ҳисобланади. Ер фақатгина одамларнинг меҳнат фаолияти кечадиган жой бўлиб хизмат қилмасдан, балки зарурий маданий ўсимликларнинг етиштирилиши содир бўладиган жой ҳам бўлиб ҳисобланиши сабабли, вазифа уларни етиштириш учун қулай шарт-шароитларни яратишдан иборат бўлади, бу катта ҳажмдаги транспорт ишларини бажариш билан боғланади.
4. Қишлоқ хўжалигини қандайдир бир битта, ҳатто энг самарали бўлган транспорт тури билан чегаралаб бўлмайди. Қишлоқ хўжалиги корхоналарида экадиган, йиғадиган ва бошқа агрегатларга технологик хизмат кўрсатишни ҳисобга олиш билан эксплуатация қилиш шароитларига жавоб бера оладиган транспорт воситалари мажмуаси керак бўлади.
5. Қишлоқ жойлардаги йўлларнинг ҳолати, шунингдек аксарият қишлоқ хўжалиги корхоналарининг темир йўл станцияларидан узоқда жойлашганлиги транспорт воситалари ва йўл тармоғини доимо яхшилаб боришни, шунингдек янги логистика марказлари, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини саралаш ва қайта ишлаш марказларини яратишни талаб қилади, бу Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ривожлантиришнинг муҳим омилларидан бири бўлиб ҳисобланади.

II БОБ. Қишлоқ хўжалик маҳсулотлари халқаро ташувлар таҳлили

2.1 Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалик маҳсулотлари етиштириш динамикасининг таҳлили (маҳсулотлар номенклатураси ва ҳудудлар миқёсида, ҳажм ва сумма)

Давлат статистика ишларини ишлаб чиқариш дастурига мувофиқ давлат статистика қўмитаси томонидан 2017 йил учун Қорақалпоғистон Республикаси, вилоятлар ва Тошкент шаҳри бўйича ялпи ҳудудий маҳсулотни (кейинги ўринларда – ЯХМ) дастлабки баҳолаш ишлари амалга оширилди.[29]

ЯХМ – миллий ҳисоблар тизимининг асосий кўрсаткичи бўлиб, муайян вақт давомида минтақанинг иқтисодий ҳудудида жойлашган резидент – институционал бирликлар ишлаб чиқариш фаолиятининг якуний натижасини ифодалайди. ЯХМ ишлаб чиқариш усулида, иқтисодий фаолият турлари бўйича ялпи қўшилган қиймат ҳажми ва маҳсулотларга соф солиқлар йиғиндиси сифатида ҳисобланади.

2017 йил якунлари бўйича Қорақалпоғистон Республикаси ЯХМ ҳажми 8285,2 млрд.сўмни ташкил этди ва 2016 йилга нисбатан 5,7 % га ўсди. ЯХМ нинг ўсиши қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалиги – 103,8 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 15,2 %), саноат – 107,1 % (32,7 %), қурилиш – 103,6 % (7,5 %), хизматлар соҳаси – 105,9 % (44,6 %) каби ҳудуд иқтисодиётининг асосий тармоқларидаги ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Аҳоли жон бошига ҳисобланган ЯХМ 4527,7 минг сўмни ташкил этди ва 4,2 % га ўсди.[30]

- Андижон вилояти бўйича ЯХМ жорий нархларда 14479,0 млрд.сўмни ташкил этди ва 2016 йил билан таққослаганда 6,7 % га ўсди. Иқтисодий ўсиш қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 101,1 % (ЯХМ таркибидаги улуши - 33,4 %), саноатда - 123,5 % (20,8 %), қурилишда – 101,9 % (5,6 %), хизматлар соҳасида – 105,1 % (40,2 %) кузатилган ижобий ўсиш суръатлари натижасида таъминланди. Аҳоли жон бошига ҳисобланган ЯХМ 4847,2 минг сўмни ташкил этди ва 2016 йилга нисбатан 4,9 % га ўсди.

- Бухоро вилоятида ЯХМ ҳажми 12283,9 млрд.сўмни ёки 2016 йилга нисбатан 101,7 % ни ташкил этди. ЯХМ ҳажмининг ўсиши қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 101,6 % (ЯХМ таркибидаги улуши - 31,0 %), қурилишда – 101,4 % (9,7 %), хизматлар соҳасидаги – 103,8 % (39,6 %) ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Саноатда ишлаб чиқариш ҳажмининг 1,5 % га камайиши кузатилди. Ушбу тармоқнинг ЯХМдаги улуши 19,7 % ни ташкил этди. Аҳоли жон бошига ЯХМ ҳажми 0,2 % га ўсди ва 6616,0 минг сўмни ташкил этди.
- Жиззах вилоятида ЯХМ 2016 йилга нисбатан 2,4 % га ўсди ва 5762,2 млрд. сўмни ташкил этди. Худуд иқтисодиётининг асосий тармоқларида ҳам ижобий ўсиш суръатлари қайд этилди. Хусусан, ўсиш суръатлари қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 101,1 % (ЯХМ таркибидаги улуши - 35,2 %), саноатда - 100,4 % (14,3 %), қурилишда – 100,1 % (8,1 %), хизматлар соҳасида – 104,6 % (42,4 %) ни ташкил этди. Аҳоли жон бошига ЯХМ ҳажми 4388,9 минг сўмни ташкил этди ва 2016 йилга нисбатан 0,5 % га ўсди.
- Қашқадарё вилояти ялпи ҳудудий маҳсулоти 2016 йилга нисбатан 3,1 % га ўсди ва 17366,1 млрд.сўмни ташкил этди. ЯХМ нинг ўсиши ҳудуд иқтисодиётининг асосий тармоқларидаги ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Жумладан: қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 100,8 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 22,6 %), саноатда – 104,1 % (35,2 %), қурилишда – 100,4 % (7,6 %), хизматлар соҳасида – 104,0 % ни (34,6 %) ташкил қилди. Аҳоли жон бошига ЯХМ 1,1 % га ўсди ва 5568,8 минг сўмни ташкил этди.
- Навоий вилоятида ЯХМ ўсиши 1,3 % ни ташкил этди ва 12317,4 млрд.сўмга этди. ЯХМ тармоқ таркибини 2016 йил билан таққослаганда ўсиш суръати қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 104,1 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 18,5 %), саноатда – 98,6 % (53,9 %), қурилишда – 103,1 % (4,8 %), хизматлар соҳасида – 106,3 % ни (22,8 %) ташкил этди. Аҳоли жон бошига ҳисобланган ЯХМ 0,3 % га камайди ва 12961,6 минг сўмни ташкил этди.

- Наманган вилоятида ЯХМ 10552,5 млрд.сўмни ташкил этди, бу эса 2016 йил маълумотларига нисбатан 4,2 % га кўрдир. ЯХМ даги ўсиш суръати қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалиги – 101,1 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 30,9 %), саноат – 105,0 % (14,9 %), қурилиш – 107,6 % (6,8 %), хизматлар соҳасидаги – 105,4 % (47,4 %) ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Аҳоли жон бошига ЯХМ 2,3 % га ўсди ва 3943,8 минг сўмни ташкил этди.
- Самарқанд вилоятида ЯХМ ҳажми жорий нархларда 18319,5 млрд.сўмни ташкил этди ва 2016 йил билан таққослаганда 2,5 % га ўсди. Ушбу ҳудудда қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 101,4 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 32,2 %), саноатда – 102,2 % (18,6 %), хизматлар соҳасида – 104,5 % (43,3 %) ижобий ўсиш суръатлари қайд этилди. Қурилиш тармоғида эса, бажарилган ишлар ҳажмининг камайиши қайд этилди, яъни 2016 йилга нисбатан 95,6 % ни ташкил этди (ушбу тармоқнинг ЯХМ таркибидаги улуши – 5,9 %). Аҳоли жон бошига ЯХМ 0,6 % га ўсди ва 4970,4 минг сўмни ташкил этди.
- Сурхондарё вилоятида ЯХМ 3,7 % га ўсди ва 10633,3 млрд.сўмни ташкил этди. ЯХМ нинг ўсишига таъсир қилувчи омиллар бўлиб, қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 106,6 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 40,3 %), қурилишда – 104,1 % (7,7 %), хизматлар соҳасидаги – 104,7 % (43,8 %) ижобий ўсиш суръатлари хизмат қилди. Саноат ишлаб чиқаришининг физик ҳажм индекси 2016 йилга нисбатан 90,0 % ни ташкил этди (ЯХМ таркибидаги улуши – 8,2 %). Аҳоли жон бошига ЯХМ 4274,3 минг сўмни ташкил этди, бу эса 2016 йил маълумотларига нисбатан 1,6 % га кўпдир.
- Сирдарё вилояти ялпи ҳудудий маҳсулоти ҳисобот даврида 2,3 % га камайди ва 5066,4 млрд.сўмни ташкил этди. ЯХМ нинг тармоқ таркибида ўсиш суръатлари: қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 102,3 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 36,9 %), хизматлар соҳасида – 105,5 % (33,5 %) ни ташкил этди. Шунингдек, 2016 йил билан таққослаганда саноатда – 84,6 % (24,7 %) ва қурилишда – 95,1 % (4,9 %) ҳажмларнинг камайиши кузатилди.

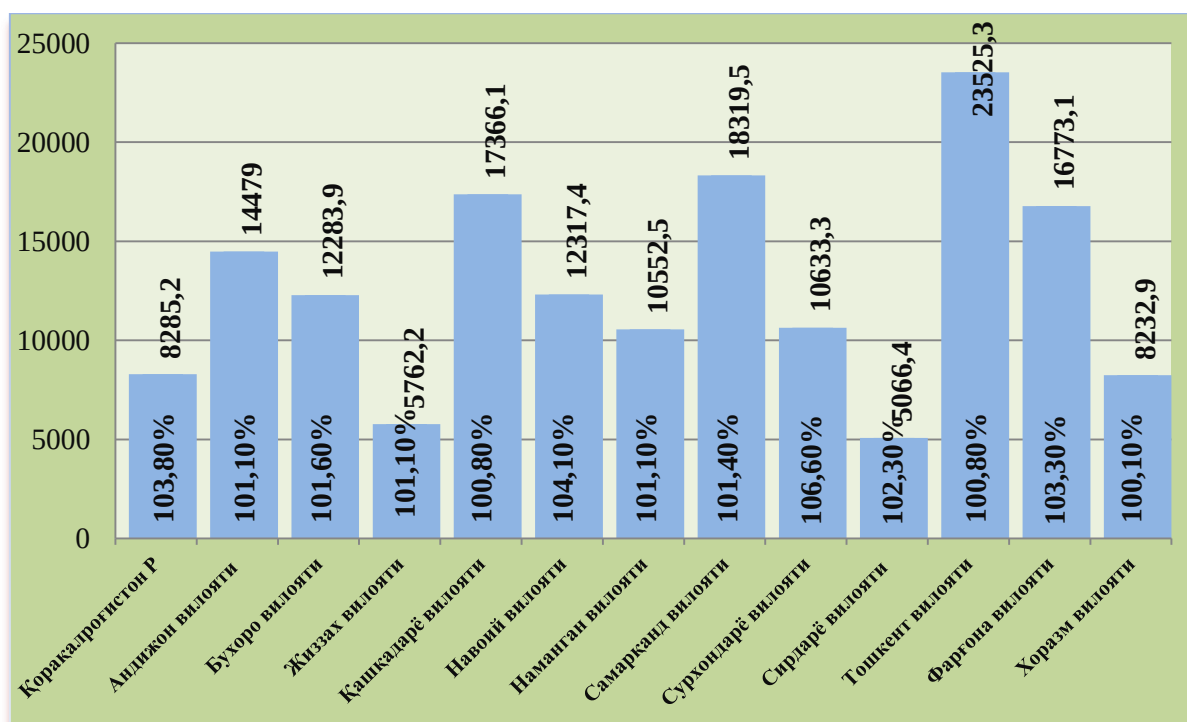
Аҳоли жон бошига ҳисобланган ЯХМ 3,8 % га камайди ва 6259,5 минг сўмни ташкил этди.

- Тошкент вилоятида ЯХМ 23525,3 млрд.сўмни ташкил этди ва 2016 йил билан таққослаганда 3,1 % га ўсди. ЯХМ нинг ўсиши ҳудуд иқтисодиётининг асосий тармоқларидаги ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Жумладан: қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 100,8 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 23,1 %), саноатда – 103,0 % (38,7 %), қурилишда – 100,5 % (3,7 %), хизматлар соҳасида – 103,8 % (34,5 %) ўсиш суръатлари кузатилди. Аҳоли жон бошига ЯХМ 1,8 % га ўсди ва 8268,1 минг сўмни ташкил этди.

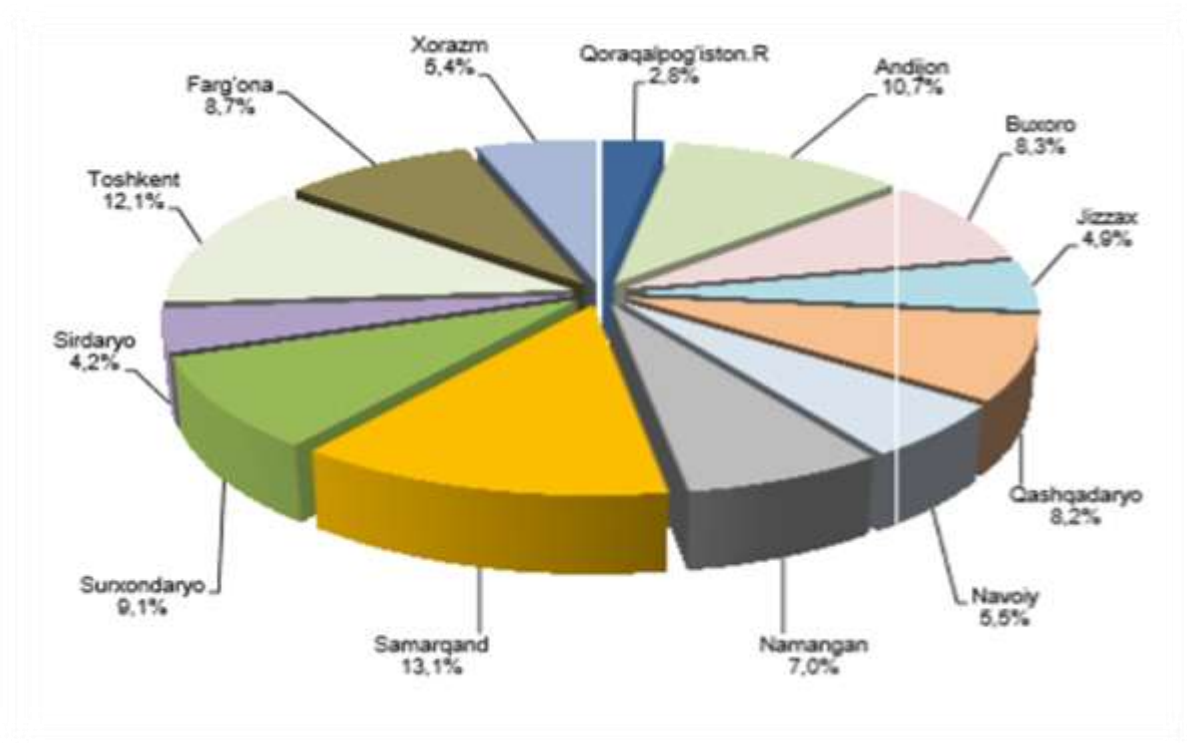
- Фарғона вилоятида ЯХМ 4,0 % га ўсди ва 16773,1 млрд.сўмни ташкил этди. ЯХМ нинг ўсиши ҳудуд иқтисодиётининг асосий тармоқларидаги ижобий ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Ўсиш суръати қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалигида – 103,3 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 23,4 %), саноатда – 102,0 % (24,6 %), қурилишда – 105,9 % (6,2 %), хизматлар соҳасида – 105,1 % (45,8 %) ни ташкил этди. Аҳоли жон бошига ЯХМ 4669,0 минг сўмни ташкил этди ва 2016 йилга нисбатан 2,4 % га ўсди.

- Хоразм вилоятида ЯХМ 8232,9 млрд.сўмни ташкил этди, бу еса 2016 йилга нисбатан 4,5 % кўрДир. ЯХМ нинг ўсиши қишлоқ, ўрмон ва балиқ хўжалиги – 100,1 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 30,4 %), саноат – 113,2 % (17,3 %), қурилиш – 100,0 % (7,2 %) ва хизматлар соҳасиДаги – 105,2 % (45,1 %) ўсиш суръатлари билан боғлиқ. Аҳоли жон бошига ҳисобланган ЯХМ 2,8 % га ўсди ва 4597,6 минг сўмни ташкил этди.

- Тошкент шаҳрида ЯХМ 38642,9 млрд.сўмни ташкил этди, бу эса 2016 йилга нисбатан 8,0 % йуқори. ЯХМ ўсишининг асосий омиллари бўлиб, саноат – 106,9 % (ЯХМ таркибидаги улуши – 32,2 %), қурилиш – 110,9 % (7,4 %) ва хизматлар соҳасидаги – 108,4 % (60,4 %) ижобий ўсиш суръатилари ҳисобланади. Аҳоли жон бошига ҳсиобланган ЯХМ 6,4 % га ўсди ва 15805,5 минг сўмни ташкил этди.



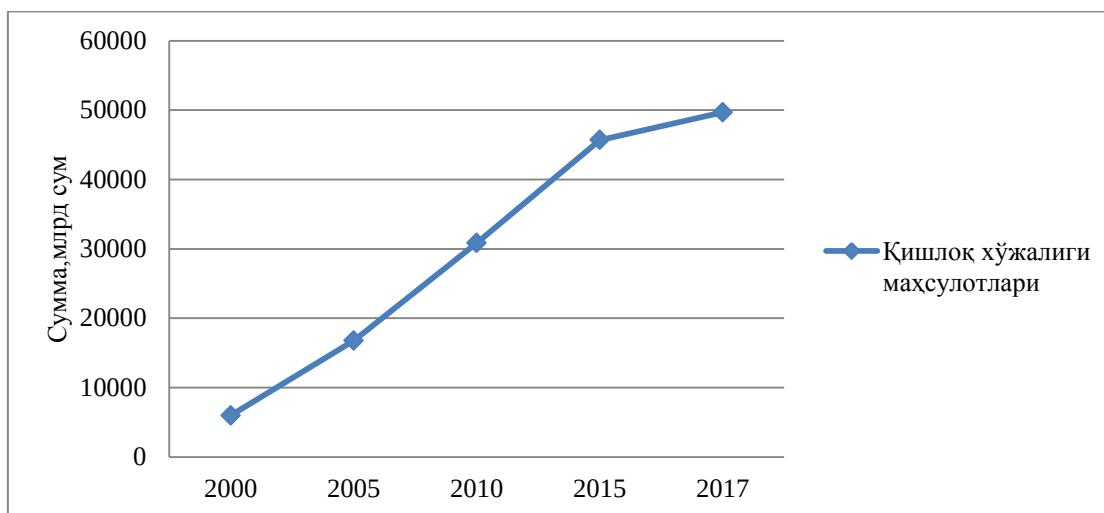
2.1.1- расм. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ҳудудлар миқёсида тақсимланиши (сумма)



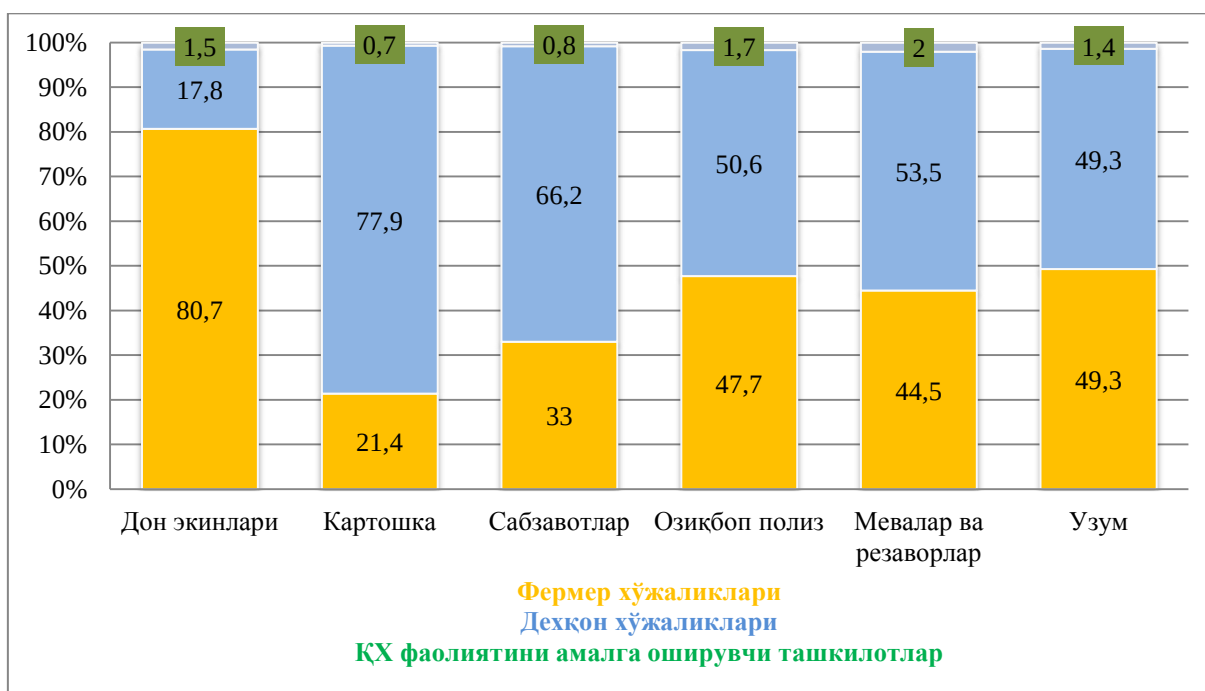
2.1.2-расм. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари ҳажмининг ҳудудлар кесимида тақсимланиши.

Республиканинг қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг умумий ҳажмида Самарқанд вилоятининг улуши 13,1 фоизни ташкил этди [31] ва ҳудудлар

бўйича етакчилик қилмоқда, Тошкент ва Андижон вилоятлари мос равишда 12,1 фоиз ва 10,7 фоиз кўрсаткич билан кейинги ўринларни эгаллади, Қорақалпоғистон Республикаси (2,8 фоиз), Сирдарё (4,2 фоиз) ва Жиззах (4,9 фоиз) вилоятларида қайд этилди.[9]



2.1.3-расм. Қишлоқ хўжалиги ривожланишининг асосий кўрсаткичлари динамикаси графиги



2.1.4-расм. Асосий турдаги дехқончилик маҳсулотларини ишлаб чиқаришда хўжалик тоифаларининг улуши.

2.2 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини экспорт қилиш динамикасининг таҳлили (маҳсулот номенклатураси ва географияси кесимида, ҳажм ва сумма)

Жаҳоннинг кўплаб мамлакатлари ўз мустақиллигига эришгач, иқтисодий пойдеворини қишлоқ хўжалигини тиклашдан ва уни ривожлантиришдан бошлади. Бугунги кунда дунёнинг юздан ортиқ ривожланаётган мамлакатлари иқтисодиётида қишлоқ хўжалиги етакчи ўринлардан бирини эгаллаб турибди. Қишлоқ хўжалиги аҳолини озиқ-овқат маҳсулотлари, саноатни хомашё билан таъминлашда асосий манба бўлиб хизмат қилиб келмоқда. Жаҳон қишлоқ хўжалигининг фан - техника ютуқларига асосланган ҳолда индустриал тарзда юксалиб бориши, ундаги меҳнат тақсимооти, турли давлатларнинг ўз табиий, иқтисодий шароитидан келиб чиқиб, турли қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштиришга ихтисослашиши бир томондан давлатлар ўртасидаги ўзаро иқтисодий алоқаларни ривожлантирса, иккинчи томондан, интеграция жараёнлари кучайишига олиб келмоқда.

Сўнгги йилларда қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини қайта ишлаш тармоқларининг кескин ривожланиб бориши қишлоқ хўжалигининг жаҳон иқтисодиётидаги аҳамияти янада ортиб бораётганлигидан далолат беради. Шунинг учун ҳам ривожланаётган ва ўтиш иқтисодиётли мамлакатлар қишлоқ хўжалигини, аграр ислохотлар тажрибаларини ўрганиш, қишлоқ хўжалиги маҳсулоти ишлаб чиқаришининг асосий омиллари бўлган ер, сув ва меҳнат ресурслари ва уларнинг ўзига хос хусусиятларини ривожланган, ривожланаётган давлатлар миқёсида ўрганиш муҳим аҳамиятга эга. Бундан ташқари айрим мамлакатларнинг иқлим шароити уларнинг у ёки бу қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етиштиришга ихтисослашишига қандай таъсир қилишини ўрганиш ҳам муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон Республикаси иқтисодиётида қишлоқ хўжалиги асосий ўринда турувчи аграр саноати ривожланган мамлакати ҳисобланади. Шунинг учун ҳам қишлоқ хўжалигининг ҳолати ва тараққий этиши аҳоли турмуш

фаровонлигининг ортишига, халқ хўжалигининг барча тармоқлари ривожланишига, истеъмол бозорининг барқарорлигига асос яратади. Қишлоқ хўжалигининг аҳамияти яна шундаки, у саноат учун хомашё етиштириб берувчи ҳамда мамлакатни озиқ-овқат маҳсулотлари билан таъминловчи тармоқ ҳисобланади. Жаҳон иқтисодиётида фаол аҳолининг тахминан 50-55 %и, камроқ тараққий этган мамлакатларда эса 80-90 %и қишлоқ хўжалигида банд. Ривожланаётган мамлакатларда бу кўрсаткич ўртача 60-65 %ни, ривожланган мамлакатларда 8-10 %ни ташкил қилади.[10]

Қишлоқ хўжалиги ривожланишининг асосий кўрсаткичлари динамикаси

2.2.1 жадвал

Йиллар	2000	2005	2010	2015	2017
Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари	5978,3	16774,7	30849,4	45698,3	49683,2
	105,4	106,9	106,8	106,2	106

Жаҳон хўжалигида ривожланган мамлакатлар иқтисодиётида аграр соҳанининг ўрни ҳақида янги концепциялар ишлаб чиқилган бўлиб, у амалиётга кенг қўлланилмоқда. Ушбу концепциянинг ижобий натижаси сифатида қишлоқ хўжалиги таркибида кескин ўзгаришлар содир бўлиб, янги халқаро меҳнат тақсмоти муносабати билан жаҳон озиқ-овқат таъминоти тизимида янги геосиёсат юзага келди.

Ўзбекистоннинг жаҳон ҳамжамиятида муносиб ўринни эгаллаши, бунинг учун аввало қишлоқ хўжалиги барқарор ривожланишининг агротехнологик, ҳуқуқий, ижтимоий-иқтисодий асосларини ва шунингдек, бозор муносабатларининг босқичма-босқич шаклланишига катта эътибор бериб келмоқда. Агар соҳа республика иқтисодиётида ўзига хос ўринга эга бўлиб, бугунги кунда унинг ялпи ички маҳсулотдаги улуши 25 %ни ташкил этиб, саноат ва хизмат кўрсатиш соҳаларининг жадал суръатларда ривожланиб бораётганлиги сабабли мазкур соҳа улушининг қисқариши тенденцияси содир бўлмоқда. Шунингдек, амалга оширилаётган иқтисодий ислохотлар, таркибий ва институционал ўзгаришларнинг самараси ўлароқ, кейинги йилларда қишлоқ хўжалиги маҳсулоти ишлаб чиқариш ўсиши суръатлари барқарорлашиб, 2010-2017 йилларда ўртача 2,5-6,0 %ни ташкил этди. Қишлоқ хўжалигида таркибий ўзгаришлар, аввало босқичма-босқич, агротехнологик-ҳуқуқий-иқтисодий-ташқилий-институционал-ижтимоий-экологик-ташқи иқтисодий алоқаларнинг ўзаро муносаббатлигини таъминлаш орқали бир-бирини тўлдирувчи йўналишларда амалга оширилди. Жумладан:

- агросаноат мажмуаси (АСМ)ни ислоҳ қилиш, давлат ва жамоа хўжаликларини бозор тамойилларига мос фаолият юритувчи хўжалик субъектларига айлантириш, қишлоқ хўжалигини моддий-техника ресурслари билан таъминловчи ва маҳсулотларини қайта ишловчи корхоналарни хусусийлаштириш;
- қишлоқ хўжалиги экинларида ғаллачиликнинг улушини кўпайтириш, экин майдонлари таркибидаги ўзгаришларни амалга ошириш;

- стратегик аҳамиятга эга бўлган пахта ва ғалладан ташқари, барча қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини сотиш тизимини давлат тасарруфидан чиқариш, давлат буюртмасини бекор қилиш ва баҳоларни эркинлаштириш;
- аграр соҳани давлат томонидан тартибга солиш тизимини ўзгартириш ва бошқарувнинг ташкилий тизими ҳамда усулларини бозор муносабатларига мос равишда ўзгартириш;
- қишлоқ хўжалиги товар ишлаб чиқарувчиларини коммунал хўжалик ва ижтимоий инфратузилма объектларини сақлаш вазифаларидан озод қилиш.[11]

Дунёда ишлаб чиқариш кучлари ўсиб бориши билан жаҳон қишлоқ хўжалиги тараққиётида ҳам катта ўзгаришлар юз бермоқда. Олдин қишлоқ хўжалиги асосан табиий-иқлим шароитига боғлиқ ҳолда ривожланган бўлса, ишлаб чиқариш кучларининг ўсиши бу боғлиқликни қисман камайтирмоқда. Илм-фаннинг ривожланиши натижасида экинларнинг табиий шароитларга мос янги, серҳосил навлари, сермахсул, зотли чорва моллари яратилмоқда. Бундан ташқари иссиқхоналарнинг қурилиши илгари етиштириш мумкин бўлмаган экин турларини совуқ зоналарда ҳам етиштириш имконини бермоқда.

Техниканинг ривожи сув билан кам таъминланган ерларга олиб келиш ёки ер ости сувларидан самарали фойдаланиш имконини яратади. Транспорт йўлларининг ривожланганлиги, музхоналарнинг пайдо бўлиши кабилар қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқаришини жойлаштириш тамойилларини ўзгартириш имконини берди. Энди тез бузилувчан ва асосан истеъмолга мўлжалланган маҳсулот турларини аҳолига яқин ерларда эмас, балки энг катта самара берадиган ерларда етиштириш имконияти туғилди.

Бир сўз билан айтганда, ишлаб чиқариш кучларининг тез ривожланиши жаҳон қишлоқ хўжалигининг ишлаб чиқариш омилларида, энг авалло, ердан фойдаланиш имкониятларини кенгайтирмоқда. Шу билан биргаликда дунё аҳолисининг тез кўпайиб бориши ва мавжуд аҳолини баланслашган озиқ-

овқат билан таъминлашни яхшилаш зарурати жаҳон қишлоқ хўжалигининг тез суръатлар билан ривожлантиришни талаб қилади.

Қишлоқ хўжалигида қулай жойларнинг асосий қисми ўзлаштирилиб бўлганлиги жаҳон иқтисодиёти олдида катта муаммоларни вужудга келтирмоқда. Чунки қишлоқ хўжалигига янги ишлаб чиқариш омилларини жалб этиш нисбатан анча қимматга тушади. Бу, ўз навбатида, жуда катта молиявий ресурсларни талаб қилади. Жаҳон давлатларининг иқтисодий ривожланиш даражаси турлича бўлиши эса бу масалани янада мураккаблаштиради. Чунки янги ўзлаштирилиши мумкин бўлган ерларнинг асосий қисми иқтисодиёти паст ёки ривожланаётган давлатларга тўғри келади.

Маълумки, қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ташкил этиш табиий шароитларга (харорат, рельеф, намлик билан таъминланганлик ва бошқалар) боғлиқликни йўқотиш мумкин эмас.

Жаҳон хўжалигида ер юзининг текис қисми 84,9 млн. кв. км. ни ёки 57 %ни ташкил этади. Унинг 16,3 млн. кв. км. музликлар, 3,2 млн. кв. км. кўллар, сув ҳавзалари ва дарёлардир. Тоғли ерлар 64 млн. кв. км. ташкил этади. Жами қуруқликнинг 22,5 млн. кв. км. қишлоқ хўжалиги учун яроқли эмас. 37,5 млн. кв. км. қуруқлик ерлар ўзлаштириш учун жуда катта маблағларни талаб қилади. Бу харажатлар учун жаҳон иқтисодиёти ҳали тўлиқ тайёр эмас. Бор-йўғи 9 млн. кв. км. ёки жами қуруқликнинг 6 %и ўзлаштириш учун катта харажатлар талаб қилинмайдиган захира ерлардир. А.М. Рябчиковнинг маълумотларига кўра, ер юзини қуруқлик қисмини 13 %и (қишлоқ аҳоли пунктлари ва чорва фермер хўжаликларнинг ерлари билан биргаликда) қишлоқ хўжалиги билан банд. Яйлов ва пичанзорлар 19 %ни ташкил этади.

Бошқача айтганда, ер юзи қуруқлик қисмининг 32 %дан қишлоқ хўжалигида фойдаланилмаяпти. Европада қуруқлик ерларнинг 32 %и ўрмонлар билан банд, ва 19 %и яйлов ва пичанзорлардан иборат. Бу кўрсаткичлар мутаносиб ҳолда Осиёда 21 ва 15, Африкада 11 ва 23,

Шимолий Америкада 12 ва 18, Жанубий Америкада 8 ва 19 ва Австралияда (Океания давлатлари билан биргаликда) 5 ва 51 %ни ташкил этади. Бу борадаги кўрсаткичлар давлатлар ўртасида ҳам кескин фарқ қилади. Энг катта ер майдонига эга бўлган давлатларда бу кўрсаткичлар тегишли равишда қуйидагича: Россияда 12 %ни ва 18 %ни, Канада 14 %ни, Австралияда 5 %ни ва 54 %ни, Ҳиндистонда 51 %ни ва 7 %ни Аргентинада 12 % ва 40 %ни.

АҚШда қишлоқ хўжалигида етиштириладиган мева, сабзавот, полиз, картошка, гўшт, тухум, маҳсулотларини тоза сақлаш мақсадида омбор ва совутгич-музхоналар билан тўлиқ таъминланган. АҚШ қишлоқ хўжалигининг 15 % майдонида сунъий суғорма деҳқончилик тизими жорий этилган. Суғориладиган ерларда етиштирилган маҳсулот мамлакатда етиштириладиган маҳсулотнинг 1/3 қисмини ташкил этади.

АҚШ жаҳон мамлакатларига йилига 140-150 млрд. долл. қийматига эга бўлган қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини, шу жумладан 45 млн. тонна маккажўхори дони, 36 млн. тонна буғдой, 20 млн. тонна ловия экспорт қилади. АҚШдаги озиқ-овқат кичиккомплекси юқори даражада ривожланган маркетингга эга. АҚШ қишлоқ хўжалигида асосан оилавий фермер хўжаликлари фаолият кўрсатиб, улар қишлоқ хўжалиги корхоналари маҳсулотининг 99 %ини беради. Озиқ-овқатнинг қолган қисми акционерлик компаниялари ҳиссасига тўғри келади. 2000 йилда АҚШда 2,1 млн. оилавий фермер хўжаликлари фаолият кўрсатиб, ушбу ҳар бир оилавий фермер хўжаликлар ўртача 83 минг долл.лик маҳсулот етиштирган. Фермерларнинг ҳар бири ўртача 187 гектар ерга эгалик қилиб, ҳар гектар ер қиймати 250 минг долл.га тенг. Фермер хўжаликларининг 2-3 ишчиси 140 минг долл.лик қийматга эга бўлган ишлаб чиқариш фондларига эга.

Буюк Британияда боғдорчилик ва сабзавот- полиз экинлари тармоғи ялпи маҳсулотнинг 30 %ини беради. Шундан 8 %и мева, сабзавот, 5,4 %и картошка, 9,5 %и дон маҳсулоти ва 2,1 %и қанд лавлагини ташкил этади.

Жаҳон қишлоқ хўжалиги олдида турган энг асосий вазифа дунё аҳолисини баланслашган озиқ-овқат маҳсулотлари билан таъминлашдир. Бу қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ҳеч қандай қайта ишловларсиз истеъмол қилиш ва қайта ишлаш саноати учун керакли маҳсулотларни етказиб бериш йўли билан амалга оширилади.[12]

Бозор иқтисодиётига ўтиш шароитида қишлоқ хўжалигининг самарадорлигини ошириш таркибий ўзгаришларнинг асосий мақсадларидан бири ҳисобланади. Албатта қишлоқ хўжалигида ишлаб чиқариш самарадорлигини оширишнинг муҳим омилларидан бири меҳнат унумдорлигини ошириш ҳисобланади. Иқтисодий ислохотларнинг бошланғич босқичларида барча ўтиш иқтисодиётли мамлакатларда аҳолининг асосий қисми қишлоқ хўжалигида банд бўлган эди. Бу эса ўз навбатида аграр секторда ишлаб чиқариш самарадорлигининг бир неча баробар камайишига сабаб бўлган эди. Бундай вазиятда ишчи кучи ресурсларини оқилона жойлаштириш, бўш қолган ишчи кучини саноат тармоқларига жалб этиш зарурияти туғилди. Иқтисодий ислохотларнинг илк йилларида ўтиш иқтисодиётига эга мамлакатларда мазкур муаммога катта аҳамият берилди ва қисқа давр мобайнида катта муваффақиятларга эришилди. Бунга мазкур соҳа бўйича ҳукумат томонидан амалга оширилган чора- тадбирлар, мақсадли дастурлар сабаб бўлди. Қисқа муддатларда аграр секторда банд бўлган аҳоли сони камайган бўлса-да, қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқариш суръатлари ва ҳажми сақланиб қолди.

Ривожланаётган мамлакатларда қишлоқ хўжалиги миллий иқтисодиётнинг асосий тармоғидир. Масалан, Яқин ва Ўрта Шарқнинг кўпчилик мамлакатларида яшовчи аҳолининг 3/4 қисмини деҳқончилик, чорвачилик ҳамда қишлоқ хўжалиги билан боғлиқ бўлган бошқа тармоқларда банддир. Фақат Қувайт, Исроил, Ливан, Баҳрайн ва Қатар давлатларининг қишлоқ хўжалиги миллий даромадда иккинчи даражали ўринда туради. Яқин ва Ўрта Шарқ мамлакатларининг деҳқончилигида субтропик экинлар етиштириш устун туради. Ўрта ер денгиз бўйида жойлашган мамлакатлар субтропик мевалар, узум етиштиради. Суғориладиган ерларда ҳар хил мевалар, полиз экинлари, қанд лавлаги, пахта, шоли, Арабистон ярим оролининг жанубида кофе экилади. Туркия ва Ироқ ғалла етиштиришда етакчи ўринда туради. Жанубий-Шарқий Осиё мамлакатлари иқтисодиётида қишлоқ хўжалиги асосий роль ўйнайди. Аҳолининг 2/3 қисми қишлоқ хўжалигида банд бўлиб, минтақада яшовчи аҳоли миллий даромадининг 50-55 %и қишлоқ хўжалигидан келади. Ушбу минтақанинг қишлоқ хўжалиги ихтисослашишида тарихан иккита йўналиш таркиб топган: хомашёси экспортбоп экинлар етиштириш (плантация ва деҳқон хўжаликларида); хомашёси исьтемомол қилинадиган экинлар етиштириш. Хомашёси экспорт қилинадиган асосий экинлар-шоли (Бирма, Таиланд), гевая (Малайзия, Индонезия), абака (Филлипин), чой, кофе (Индонезия), кокос пальмаси, кокос пальмасининг қурилиш этидан олинадиган копра (Филлипин, Индонезия) ҳисобланади. Гуруч экспорт қиладиган асосий мамлакатлар – Бирма, Таиланддир. Бошқа мамлакатлар қишлоқ хўжалиги ҳам экспортга ихтисослашган. Жаҳон бозорига чиқариладиган абака (лос) нинг 9/10 қисмини ва копранинг 2/3 қисмини Филлипин беради. Малайзия ва Индонезия дунёда натурал каучук етиштирадиган энг йирик мамлакатлардир. Жаҳон бозорларида Жануби-Шарқий Осиё мамлакатларида етиштириладиган пенька, каноп, копра, дориворлар, шакарқамиш қанди, табиий каучук каби товарларнинг баҳоси ўта пасайиб кетмоқда. Бир қатор мамлакатларда шоли етиштириш ва исьтемомол қилиш соҳасида озиқ-овқат муаммоси кескин тус

олмоқда. Қишлоқ хўжалигининг асосий вазифаларини ҳал қилиш йўллари қишлоқ хўжалигида ижтимоий муносабатларни тубдан қайта қуриш, қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини диверсификация қилиш билан узвий равишда боғлиқдир. Ривожланаётган давлатлар ичида Ҳиндистон қадимги деҳқончилик маданияти ривожланган мамлакатдир. Лекин ҳинд деҳқонларининг меҳнатсеварлиги деҳқончилик соҳасида малакага эга бўлишига қарамасдан, шунингдек иссиқлик етарли ва тупроғи унумдор бўлишига қарамасдан, заминдор ҳамда ингилиз мустамлакачилик зулми оқибатида мамлакат қишлоқ хўжалиги кейинги 200 йиллар давомида секин ривожланиб келди.

2.3 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш тажрибасининг таҳлили, миллий ва хориж тажрибалари)

Халқаро ташишларда юкни етказиб берувчилар истеъмолчилар тўғрисида аниқ тасаввурларга эга бўлмасдан туриб, транспортнинг ишини ташкиллаштириб бўлмайди. Юкларни уларнинг ҳажмий оғирлиги, ташишга мослиги, габарит ўлчамларига боғлиқ равишда ташиш учун турли хил шарт-шароитлар ва юклаш-тушириш ишларини бажариш учун бир хил бўлмаган вақт сарфи талаб қилиниши сабабли, юк айланмасининг таркибини билиш зарур бўлади. Базавий ва ихтисослаштирилган транспорт воситаларини мақсадга мувофиқ қўллаш соҳасини аниқлаш учун қуйидаги параметрлар зарур бўлади: Юкларнинг ташишларда меъёрланадиган йўқолишлари, пул бирлигида

$$S_n = 0,01 \cdot \bar{q} \cdot P \cdot Q, \text{ сўм /т; } (2.3.1)$$

$\bar{q}$ – ҳар бир юк тури 1 тоннасининг ўртача нархи, сўм;

P – ташишда юкларнинг меъёрланадиган йўқолишлар фоизи;

Q – юкларни ташишлар ҳажми, т. Кўпинча ташиладиган қишлоқ хўжалиги маҳсулотларининг классини аниқлашга тўғри келади, бу ерда ҳаракатланувчи таркибнинг юк кўтарувчанлигидан фойдаланиш даражасини белгилайдиган ҳажмий оғирлик муҳим параметр бўлиб ҳисобланади. Картошка, карам, тарвуз, қовун, ошқовоқ, бодринг, сабзи ва ҳоказолар каби идишларга солиб ташилиши лозим бўлган маҳсулотларни шошилиш ташиш зарур бўлганда, кўпинча улар идишларга солинмасдан ташилади. Бундай ҳолларда уларнинг механик шикастланиши, табиий йўқолиши, ҳаракатланувчи таркибнинг юклаш-тушириш операцияларида туриб қолиш вақти сезиларли даражада ортади. Сабзавотлар, мевалар ва полиз экинлари (помидор, олма, узум) қоидага кўра, идишларда ташилади. Картошка ва карамни ташишда уларни механик шикастланишлардан сақлаш зарур бўлади, уларни ҳажми тахминан 0,54; 0,68; 0,7; 0,68 м³ бўлган контейнерда ташиш ва сақлаш мумкин. Бизнинг диссертация ишимизда идишлар лимон, олма, узум, помидор, картошкани ташиш учун автомобиллар ва автопоездларнинг типи

юкнинг характери, шарт-шароитлар, ташиш усулига боғлиқ равишда танлаш амалга оширилди. Бунда юк айланмалари катта бўлганда автомобиль-рефрижераторлар ва фургон кузовли автомобиллар кўпроқ мақсадга мувофиқ бўлиши ҳисобга олинган, бортли машиналарни қўллаш эса ташиш узоқлиги билан чегараланади.[14]



2.3.1-расм. Янги узилган мевалар ва сабзавотларни ташиш учун мўлжалланган автомобиль-рефрижератор.

Мева-сабзавотлар билан юклаш-тушириш, транспорт ва омборхона ишларини уларнинг ташишларга мослиги бўйича механизациялаш масаласи турлича ҳал қилинади. Масалан, ташишга мос мева-сабзавотлар (картошка, карам, пиёз, лавлаги, турп, шолғом, тарвуз, ошқовоқ, сабзи, саримсоқ пиёз ва бошқалар) уюлган ҳолда ёки контейнерларда ташилиши мумкин, паст ташишга мос бўлган маҳсулотлар эса (янги узилган кўкатлар, лимон, кулупнай, мевалар, помидор ва бошқалар) – яшиклар ва пакетларда ташилади. Бундан ташқари, маҳсулотларни идишсиз, автомобилларнинг махсус кузовларида ташиш жараёнини ташкил қилиш вариантини қўллаш мумкин. Танланган ташиш усули асосида юклаш-тушириш, транспорт, омборхона ишларининг технологик жараёни ишлаб чиқилади ва ташкил қилинади. Юкларни ташишда транспортнинг кузовларини таққослаш учун етказиб берувчилардан истеъмолчиларгача бўлган бутун транспорт жараёнида харажатларнинг минимал бўлиши асосий меъзон бўлиб

ҳисобланади. Бунда логистик жараён қатнашчиларининг доимий ва ўзгарувчан харажатлари – йўлларни эксплуатация қилиш харажатлари; юк эгаларининг эксплуатация харажатлари; ташишда маҳсулотни йўқотишнинг қиймати; ташиш воситаларининг юклаш-тушириш операцияларида туриб қолиш вақтининг қиймати; ҳаракатланувчи таркиб, юклаш-тушириш воситалари, яшиқлар, тагликлар ва ҳоказоларни сотиб олишга кетадиган харажатлар, логистик жараён қатнашчиларининг стационар моддий-техник базасини яратиш ва жиҳозлашга кетадиган харажатлар; омбор майдонларидан фойдаланиш харажатлар; ўраш ишларини бажариш, яшиқлар, контейнерлар ва тагликларни сақлаш учун майдончалар қуриш ва ҳоказолар ҳисобга олинади.

Юкларни транспорт кузовларининг ҳар хил типлари билан ташишда келтирилган транспорт харажатларини аниқлаш учун гуруҳлаштирилган ташишларнинг ўртача масофаси аниқланади.

Берилган маршрутларда юкларни ташишнинг ўртача масофаси транспорт иши ҳажмининг ташилган юкнинг ўлчамига нисбати билан аниқланади.

$$\bar{l}_1 = \sum P_1 : \sum Q_1, \quad \bar{l}_2 = \sum P_2 : \sum Q_2, \quad \bar{l}_3 = \sum P_3 : \sum Q_3 \quad (2.3.2)$$

Бу ерда $\bar{l}_1$, $\bar{l}_2$ и $\bar{l}_3$ – мос равишда идишлар ва мева-сабзавотларни ташишнинг ўртача масофаси, км;

$\sum P_1$, $\sum P_2$ и $\sum P_3$ – мос равишда идишлар ва мева-сабзавотларни ташишда юк айланмаси, ткм;

$\sum Q_1$, $\sum Q_2$ и $\sum Q_3$ – мос равишда ташилган идишлар ва мева-сабзавотларнинг ҳажми, т.

Сўнгра ҳаракатланувчи таркибнинг мавжуд паркидан автомобиллар ва автопоездларнинг кўпроқ рақобатбардош типларини танлаб олиш мумкин:

- ярим тиркамали эгарли тягач MERCEDES BENZ B1840 LSN36H;
- умумий фойдаланишдаги ярим тиркама Schmitz SKO 24. Автомобиль транспорти ишининг техник-эксплуатацион кўрсаткичларининг амалдаги

кийматларидан мўлжал олиш ва кўпчиликка маълум бўлган услубиятлардан, хусусан Д.Т. Рўзиев, Г.М. Қосимов услубиятидан фойдаланиш билан юқорида санаб ўтилган автопоезд типларининг ойлик унумдорлигини ҳисоблаймиз:

$$W_m = \frac{T_n q \gamma_\partial \beta V_m l_{e2} 30,4 \alpha_6}{l_{e2} + t_{n-p} V_m \beta}, \text{ ткм/ой.} \quad (2.3.3)$$

Бу ерда W_m – ҳаракатланувчи таркибнинг ойлик унумдорлиги, ткм;

T_n – автомобилнинг ўртача нарядда бўлиш вақти, с;

q – автомобилнинг юк кўтарувчанлиги, т;

γ_∂ – динамик юк кўтарувчанликдан фойдаланиш коэффиценти;

β – босиб ўтиш масофасидан фойдаланиш коэффиценти;

V_m – автомобилнинг техник ҳаракатланиш тезлиги, км/соат;

l_{e2} – юк билан ўртача қатнаш узоқлиги, км;

30,4 – ойнинг йилдаги ўртача тақвим куни, кун;

α_6 – автомобилларни линияга чиқариш коэффиценти;

t_{n-p} – автомобилнинг юклаш-тушириш ишларида ўртача туриш вақти.

Автомобиль ёки автопоезд ишининг самарадорлиги унинг берилган ташишлар ҳажмини энг кичик меҳнат сарфи ва моддий харажатлар билан бажаришга мослашганлиги, уларнинг тўлиқ сақланишини тўминлаган ҳолда юкларни юқори тезлик ва унумдорлик билан ташишни амалга ошириши билан баҳоланади.

Автомобиль ёки автопоезднинг ойлик унумдорлигининг юқорида келтирилган формуласи автомобиль ёки автопоезднинг конструктив ўзига хос хусусиятлари ва алоҳида эксплуатацион сифатлар билан тавсифланадиган унумдорлиги ўртасидаги ўзаро боғланишларни аниқлаш имконини беради (30,4; T_n , l_{e2} , β дан ташқари). Шунда унумдорликнинг автомобиль ёки автопоезднинг конструкцияси билан белгиланадиган параметрларга функционал боғланиши қуйидаги кўринишда ифодаланади:

$$W_m = a_m f(q \gamma_\partial V_m t_{n-p} \alpha_6), \text{ ткм/ой} \quad (2.3.6)$$

Бунда a_m – доимий коэффицент (30,4; T_n , l_{e2} , β).

Автомобиль кузовларининг ҳажмини танлашни ўрганиш идишларга жойланган юк билан банд бўлган автомобиль кузовининг ҳисоб-китоб ҳажмини аниқлайдиган формулани ишлаб чиқиш имконини беради, яъни:

$$V = \frac{Q_n}{(1 - \frac{G_m}{Q_n})Z}, \text{ м}^3 \quad (2.3.4)$$

Бунда V – автомобиль кузови ҳисоб-китоб ҳажмининг катталиги, м^3 ;

Q_n – ташиладиган маҳсулотнинг оғирлиги (нетто), т;

G_m – бўш идишнинг оғирлиги, т;

Z – ташиладиган маҳсулотнинг ҳажмий оғирлиги, т/м^3 ;

Агар юкларнинг ўта хилма-хил бўлишини ҳисобга оладиган бўлсак, у ҳолда ҳаракатланувчи таркибни эксплуатация қилишнинг аниқ шарт-шароитларини ҳисобга олиш зарур бўлади. Шунда автомобиль кузовининг ҳисоб-китоб ҳажмининг катталигини аниқлайдиган формула қуйидаги математик-статистик моделшаклан қабул қилади:

$$V^{ji} = \frac{Q_n^{ji}}{(1 - \frac{G_m^i}{Q_n})Z^j}, \text{ м}^3 \quad (2.3.5)$$

Бунда V^{ji} – j –тартибли юк, i –тартибли ташиш усули учун автомобиль кузовининг ҳажми, м^3 ;

j – ассортиментнинг ташиш учун башорат қилинадиган тартиби (масалан, карам – 1, лимон – 2, янги узилган кўкат – 3 ва ҳоказо);

i – ташиш усулининг башорат қилинадиган тартиби) масалан, пакетлар билан – 1, контейнерлар билан – 2, уюлган ҳолда – 3 ва ҳоказо).

Узоққа чўзиладиган ташишлар пайтида тез бузиладиган юкларнинг юк штабели атрофида ҳаво айланиши ва изотермик фургонларда ҳарорат режимига амал қилиш учун полга баландлиги 0,025 м дан кам бўлмаган, деворларда вертикал бруслар ва гофрилар бўлганда эса – бўйлама ва ён деворлардан 0,040-0,050 масофада панжаралар жойлаштирилади. Юк билан ҳаво йўли, таглик ва шифт ўртасидаги оралиқ баландлик бўйича 0,10 м дан кам бўлмаслиги лозим. Мева-сабзавотлар билан банд бўлган автомобиль

кузовининг ҳақиқий ҳажмини аниқлаш учун жойлаштириш ўлчамларининг таъсирини ҳисобга олувчи коэффициентни ҳисоблаш зарур бўлади (K_{yp}). Шунда математик-статистик модель қуйидаги кўринишни қабул қилади:

$$V^{ji} = \frac{Q_n^{ji}}{(1 - \frac{G_m^i}{Q_n}) Z^j K_{yp}^{ji}}, \text{ м}^3 \quad (2.3.7)$$

Харажатларни бундай гуруҳлаштириш фақатгина ташиш учун транспорт воситаларини тўғри ҳисоблаш учун эмас, балки транспорт харажатларининг таркибини аниқлаш ва таҳлил қилиш пайтида транспорт харажатлари улар ҳисобига кўпроқ даражада ўзгарадиган харажатларни аниқлаш учун ҳам керак бўлади.

Ўзбекистоннинг иссиқ иқлим шароитларида автомобиль транспорти ишининг самарадорлигини ошириш ва юк эгаларининг харажатларини камайитириш мақсадида агросаноат мажмуасида транспорт воситаларини мажмуавий режалаштириш ва бошқаришга асосланган модель ишлаб чиқилган.

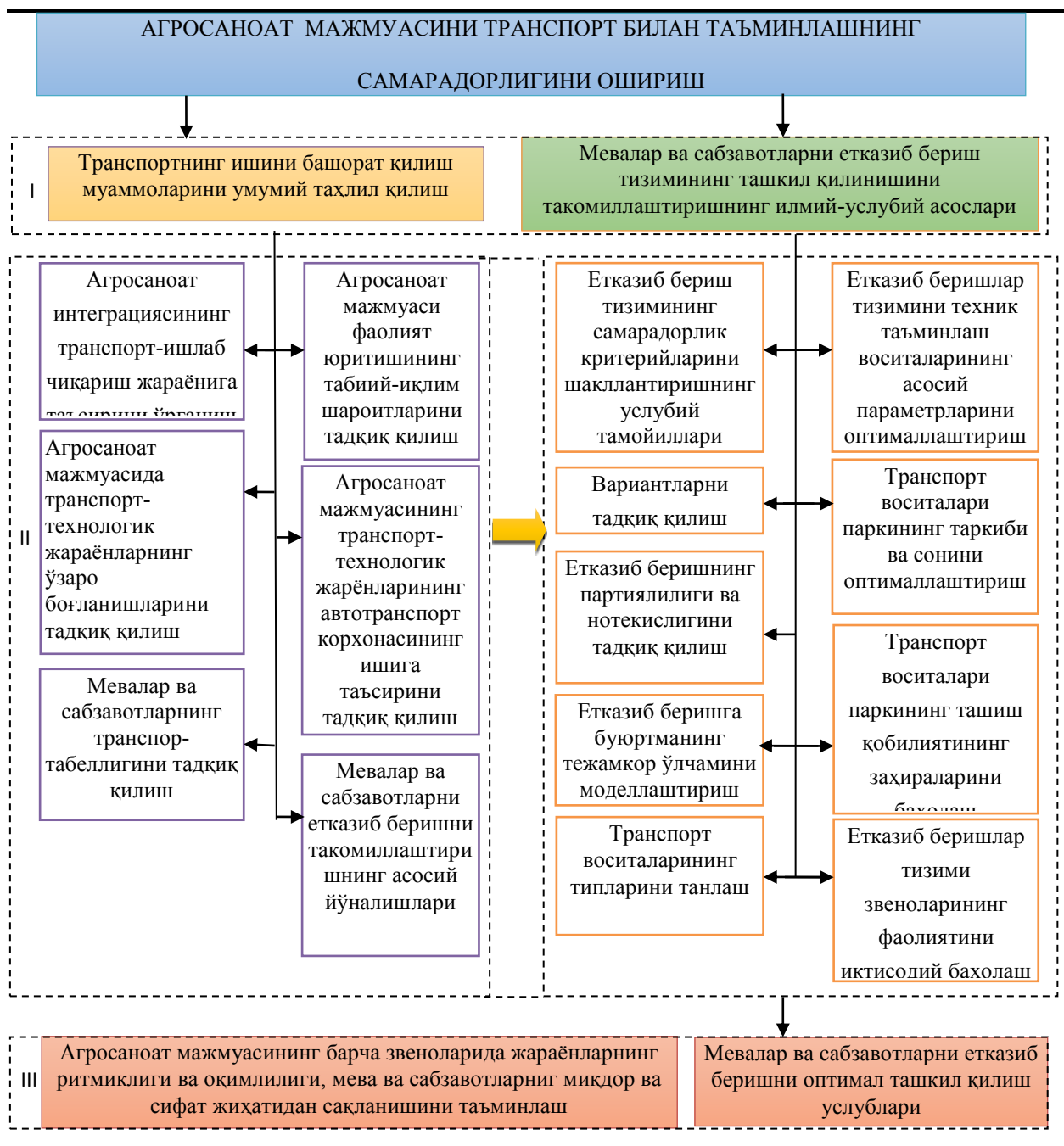
Агросаноат мажмуасининг звеноларида жараёнларнинг яхлитлиги ва технологиклиги қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш тизимида янада самаралироқ технологияларни қўллаш имкониятини таъминлайди. Истеъмол қилса бўладиган қисмларнинг жойлашиши бўйича барча мевалар ва сабзавотларни шартли равишда қуйидаги олтита гуруҳга ажратиш мумкин:

- 1) укроп, шпинат, кўкпиёз, щавель, хрен, спаржа, ревень, салат, баргли петрушка ва сельдерей;
- 2) қулупнай, малина, смородина;
- 3) узум;
- 4) олма, нок, беҳи, наъматак, ўрик, шафтоли, гилос, олча, олхўри, цитрус мевалар, анор, анжир, хурмо;
- 5) тарвуз, қовун, ошқовоқ, бодринг, помидор, бақлажон, қалампир;
- 6) картошка, пиёз, лавлаги, сабзи, саримсоқ пиёз, карам гуруҳи сабзавотлари, турп, шолғом, редиска, петрушка ва сельдерей илдизлари, брюква, пастернак.

Ўзбекистон агросаноат мажмуаси шароитларида қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб берувчиларда транспорт-технологик жараёнларнинг ўзаро боғланишларини ўрганиш қуйидаги асосий хулосалар ва таклифларни ифодалаш имконини беради:

- ҳар бир алоҳида қишлоқ хўжалиги корхонасида ҳам, туман, вилоят ва хоказолар кўламида ҳам ҳосилни миқдор ва сифат бўйича баҳолашни амалга ошириш зарур;

- мевалар ва сабзавотларни ўсимликда жойлашиш бўйича таснифлаш ҳам муҳим аҳамият касб этади; шу тариқа ўрим-йиғим техникасини унификациялаш имконияти пайдо бўлади.[14]



2.3.2- расм. Агросаноат мажмуасини самарали транспорт-логистика билан таъминлашнинг шажаравий модели.

Эслатма: I-тармоқ; II-минтақа; III-корхоналар

III. БОБ Халқаро йўналишларда ташиш жараёнини оптималлаштириш

3.1 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини ташишга мослашган транспорт воситаларини танлаш

Автотранспорт воситасининг техник-эксплуатацион кўрсаткичи

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини халқаро ташишлар учун Ўтир тортувчи **MERCEDES BENZ B1840 LSN36H** ва рефрижератор ярим тиркама **Schmitz SKO 24** танлаб олинди. Қулайлик учун бу транспорт воситаларининг техник эксплуатацион кўрсаткичлари келтирилади.



2.3.3-расм. Ўтир тортувчи MERCEDES BENZ B1840 LSN36H

Юк ўтир тортувчининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари

2.3.1-Жадвал

№	Кўрсаткич номлари	Ўлчов. бирлиги	Миқдори
1	Двигатель тип		Дизель
2	Қуввати	Л.с.	400
3	Двигатель синфи		Евро-5
4	Рухсат этилган энг юқори оғирлик	Кг	18000
	- олд ўққа	кг	11000
	- орқа ўққа	кг	7000
5	Автомобиль оғирлиги	Кг	6730
6	Узунлиги	мм	7405
7	Энига	мм	2300
8	Баландлиги	мм	3317
9	Ёқилғи сарфи	Л/100 км	30

Ташиш учун рефрижератор ярим тиркама Schmitz SKO 24 танлаб олинди.



2.3.4-расм. Ярим тиркама Schmitz SKO 24

Schmitz SKO 24 ярим тиркаманинг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари

2.3.2 Жадвал

N п/п	Кўрсаткич номлари	Ўлчов бирлиги	Миқдори
1	Транспортвоситасининг тури		Рефрижератор
2	Ўқлар сони	дона	3
3	Ишлаб чиқарилган йили	Йил	2010
4	Бўш ҳолатдаги оғирлиги	Кг	7100
5	Тўла оғирлиги	Кг	39000
6	- тақилганда яримтиркамага	Кг	26000
7	- тақилганда ўрта ўққа	Кг	13000
8	Юк кўтарувчанлиги	Кг	32000
10	- Узунлиги	мм	13410
11	- Кенглиги	мм	2460
12	- Баландлиги	мм	4009

АК «Ўрта Осиё Транс» нинг халқаро ташувлардаги фаолияти экспорт, импорт ва транзит юкларни ташишдан иборат. Корхонанинг халқаро ташишлардаги географияси жуда кенг бўлиб, турли хил юк турлари

жумладан тез бузилувчан, йирик габаритли ва бир қатор ҳавфли юклар ўрин олган.

Бу ерда, шунингдек АК «Ўрта Осиё Транс» нинг қуйидаги афзалликларини қайд этиб ўтиш керак:

1. Йирик автотранспортпаркиниг мавжудлиги;
2. Халқаро ташишларда автотранспортда хизмат кўрсатиш бўйича катта амалий тажрибага эга эканлиги;
3. Малакали ходимлар ва хайдовчилар таркиби;
4. Чет эллик ҳамкорлар билан узоқ муддатли алоқалар ва шартномалар мавжудлиги.

Бундан ташқари юқори малакали ходимлар юкларнинг тарқоқ жойлашишига қарамасдан юкларни хусусиятлари, уларнинг параметрларини ва етказиб бериш шартларини ҳисобга олган ҳолда энг маъқул маршрутни танлаб олишади

2017-йилда компания хизмат кўрсатиши мумкин бўлган асосий бозорлар ўзгармади.

2017 йилда компания қуйидаги йўналишлар бўйича йирик автотранспортда ташиш хизматини кўрсатди: Беларуссия, Россия, Қозоғистон, Марказий Осиё давлатлари, Афғонистон.

Ўтган йил давомида Компания 162,8 минг т. Тонна юкларни ташишамалга оширди, жумладан Экспортда – 1,5 минг.т., импортда – 0,4 минг.т, транзит – 4,6 минг. т., республика миқёсида – 156,3 минг.т.

Компания томонидан ташилган юклар номенклатураси қуйидагича тақсимланади:

- Пахта толаси – 148,5 минг т.
- Озиқ овқат маҳсулотлари – 5,2 минг т.
- Ускуналар – 1,5 минг т.
- Қурилиш материаллари – 1,5 минг т.
- Қоғоз – 1,5 минг т.
- ТНП – 1,5 минг т.

- Текстил ва трикотаж маҳсулотлари – 0,7 минг т.
- Бошқалар (химикалар, мебель, кабел маҳсулотлари ва бошқ.) – 2,4 минг т.

2015 йилда Компания юк ташишларни қуйидагича йўналишларда амалга оширди – экспорт йўналишида Афганистанга (0,5 минг тн.), Россияга (0,5 минг тн.), Марказий Осиё давлатларига (Қазақстан, Тожикистон ва Қирғизистонга – 0,5 минг тн.).

Ўзбекистонга импорт юкларни ташиш асосан Россиядан (0,2 минг тн.) ва Қозоғистондан (0,2 минг тн.).

Шунингдек, Ўзбекистон Республикаси орқали Марказий Осиё давлатлари (Қозоғистон, Тожикистон, Туркменистон) га транзит юклар ташилди – 2,1 минг тн., Афғонистонга (2,5 минг тн.).

2015 йил давомида АК «Ўрта Осиё Транс» 141,4 минг тн. Юкларни ташиди, жумладан:

- Республика ичида – 130,9 минг тн.
- экспортда – 0,6 минг тн.;
- импортда – 0,5 минг тн.;
- транзит – 9,4 минг тн.

2016 йилда АК «Ўрта Осиё Транс» экспортда қуйидаги маршрутлар бўйича қатновларни амалга оширди: Россияга (0,6 минг тн.) ва Ўрта Осиё давлатларига (Қозоғистон, Тожикистон ва Қирғизистон – 0,3 минг тн.).

Импорт юкларни ташиш асосан Россиядан (0,3 минг тн.) ва бошқа МДҲ давлатларидан (0,2 минг тн.).

Ўзбекистон Республикаси ҳудуди бўйлаб юкларни транзит ўтказиш Афғонистонга – 8,0 минг тн. ва Марказий Осиё давлатлари (Қозоғистон, Тожикистон, Туркменистон) – 1,4 минг тн.

2016 йилда ташилган асосий ташилган юклар номенклатураси.

Пахта толаси – 125,2 минг тн. (88,5%)

Озиқ овқат маҳсулотлари – 7,2 минг тн. (5,1%)

Ускуналар – 4,4 минг тн. (3,1%)

Қурилиш материаллари — 1,7 минг тн. (1,2%)
Металлконструкциялар — 1,0 минг тн. (0,7%)
Қишлоқ хўжалик маҳсулотлари — 0,5 минг тн. (0,4%)
Бошқа — 1,4 минг тн. (1,0%) (текстиль ва трикотаж маҳсулотлари, кабель
маҳсулотлари, химикатлар, мебель ва бошқ.)[15]

3.2 Халқаро йўналишларда логистик жараёнларни амалга ошириш учун зарур бўлган воситалар ва инфратузилмалар

Логистик инфратузилмалар

Инфратузилма ва логистик инфратузилма

Жамият тараққиётининг ҳозирги босқичида ривожланган логистика инфратузилмасини ривожлантириш, логистика соҳасида самарали инвестиция жараёнини ташкил қилиш, бозор инфратузилмасининг энг муҳим таркибий қисми сифатида логистика йўналишидаги бозор институтларини яратиш ва фаолият юритиш ҳар қандай ташкилот, минтақа ва бутун давлатнинг иқтисодий ўзгаришларининг асосий моментиدير.

Умумий бозор инфратузилмасини шакллантириш муаммоларини ўрганиш учун мутахассислар иқтисодиётнинг асосий тушунчаларидан бири сифатида инфратузилманинг моҳиятига асосланган турли ёндашувларни қўллашади. Ҳозир маълум ёндашувлар қуйидагилардир:

- хронологик;
- генеологик;
- тизимли ва мантикий;
- Функционал.[16]

Ушбу тўртта ёндашувнинг охириги иккиси муҳимроқдир, чунки улар асосли ҳисобланади.

Иқтисодий адабиётда "инфратузилмани" таҳлил қилиш асосида фойдаланишнинг дастлабки уринишларининг хронологияси сезиларли даражада аниқланмаган. Бир қатор илмий ишлар кейинги уруш даврини - XX асрнинг 40-йиллари охирини кўрсатади. Фарбда бу даврда инфратузилманинг моддий ишлаб чиқаришнинг нормал ишлашига ёрдам берадиган тармоқларнинг умумийлиги деб тушунилган эди. Батафсил адабий таҳлил қилиш 1955 йилда иқтисодга "инфратузилмани" киритишни америкалик иқтисодчи П. Росенстеин-Родари томонидан хусусий саноат учун зарур бўлган ижтимоий муҳитнинг барча шарт-шароитлари билан боғлиқлигини таъкидлаш имконини беради биринчи сакрашни амалга ошириши мумкин.

Ҳар қандай иқтисодий тоифанинг моҳияти ва уни шакллантириш ва ривожланиш методикаси объектив равишда концептуал аппаратни очишни ўз ичига олади, тоифадаги таркибни аниқлайди. Қабул қилинган атамалар ҳар қандай назариянинг моҳиятини очиқ беради. Ушбу ёндашув муаммони келиб чиқиши ва ривожланиши нуқтаи назаридан, жаҳон адабиётида муддатли "инфратузилмасини" генеологик икки йўл билан кўриш мумкин. биринчи йўналиш бино пойдеворига билан аниқлаш, қурилиш саноати учун инфратузилма учун аҳамият, унинг "скелети" (Лотин "Инфра" дан -. остида, пастда, ва "тузилиши" -споруда, жойлаштириш). Иккинчи - ҳарбий амалиётлар муваффақиятли таъминлаш, муассасалари ва коммуникациялар мажмуаси сифатида ҳарбий соҳа ва муомала инфратузилмасини муддатга пайдо

П.Самуелсон давлатнинг инфратузилмага катта сармоя киритаётганини таъкидлади, чунки "давлат томонидан қўллаб-қувватланадиган капиталнинг ўсиши катта фойда келтиради, шундан хусусий инвесторлар учун пул даромадларини кутиш мумкин эмас, чунки уларнинг айримлари чекланган хусусий капитал бозорлари учун жуда катта, ва бошқалар жуда узоқ муддатга пул тўлашади, шунинг учун хусусий инвесторлар уларни қизиқтирадilar.[17]

Яна бир нуқтаи назардан инфратузилмани "(" Энди дунёдаги "жамоа хизмати" деб аталади шароитлар мажмуи, яратиш, давлат капитализминини талаб классик инвестиция, унинг объекти сифатида бўлиши керак ", деб баҳс юритади А. Песенти томонидан алмашилади йўл тармоғи, транспорт воситалари, ер тизими, молиявий ва кредит муассасалари, ва ҳоказо. н.).[18] Ушбу тадбирлар капиталистик корхоналар юқоридаги, камайтириш, яъни қараган жараёнини осонлаштириш, бу фаолият билан иқтисодий муҳитини яхшилаш учун хизмат қилади.

Логистика инфратузилмаси таърифига яқинлашиш учун инфратузилманинг концепциясидан бошлаб, унинг мазмуни ва иқтисодий функцияларини бошлаш керак.

Россия иқтисодчиси К. Беляевский «бозор инфратузилмаси» концепциясини кўриб чиқади ва уни "асосий бозор жараёнларини ташкилий ва молиявий жиҳатдан таъминлайдиган бир-бирига ёрдамчи суб-секторлар ва фондлар мажмуаси" - сотувчи ва харидорлар томонидан ўзаро қидириш, товар айирбошлаш, иқтисодий тузилмалари ва молиявий фаолиятлари.В.Н. Стаханов инфратузилмани "ижтимоий ишлаб чиқариш ва инсон ҳаётида фаолиятни алмашишни таъминлайдиган хизматларни ишлаб чиқариш учун муайян меҳнат жараёнлари мажмуи" деб таърифлайди.[19]

"БУЮМЛАР бозори инфратузилмаси" ВП Федко ва бошқалар. Бозор инфратузилмаси остида Г. Федко бозор иқтисодиёти объектларининг самарали ишлашини ва муайян реал бозор шароитида уларнинг бирлигини таъминлайдиган фаолият мажмуини англатади.

Украина иқтисодчиси М. Соболев бозор инфратузилмасининг қуйидаги таърифини келтиради: "Бозор инфратузилмаси - иқтисодий алоқаларнинг узлуксиз кўп босқичли ишлашини таъминлаш ва тартибга солиш, бозор иқтисодиёти субъектларининг ўзаро ҳамкорлиги ва товар-пул оқимларининг ҳаракатини тартибга солувчи элементларнинг тўплами".[20]

"Инфраструктура - иқтисодий ҳаётнинг умумий тузилишининг бир қисми, ёрдамчи характерга ега ва умуман иқтисодий тизимнинг нормал ишлашини таъминлайди". "Бозор иқтисодиёти: асосий тушунчалар, тушунчалар ва таърифлар" ўқув-иқтисодий луғатида "тараққиёт" тушунчаси шундай таърифланади. Шу билан нашрда "саноат инфратузилмаси", "бозор инфратузилмаси", "ижтимоий инфратузилма", "компания инфратузилмаси" ва "иқтисодий инфратузилма" тушунчалари ҳам берилган.

"Инфраструктура" концепциясининг юқорида айтиб ўтилган тушунчалари ўртасидаги номувофиқлик жуда очиқ-ойдин, бироқ уларнинг ҳар бири ҳозирги замон иқтисодий муносабатларидаги инфратузилманинг ўрни ва ўрнини кўрсатмоқда, бироқ айтилган пайтда инфратузилманинг моҳиятини тушуниш учун ягона ёндашувнинг мавжуд эмаслигини кўрсатади.

Шундай қилиб, иқтисодиётда "инфратузилмани" атамаси етарлича аниқ ва барқарор таърифга эга эмаслиги таъкидланиши мумкин.

Иқтисодий адабиётни таҳлил қилиш, айниқса сўнгги йилларда, миллий иқтисодиёт тизимида бозор инфратузилмасининг табиати, ўрни ва ўрни ҳақида жуда кўп турли талқин, таърифлар ва нуқтаи назарлар мавжудлигини кўрсатди. Инфраструктурнинг устун роли замонавий иқтисодиётда монетаризм хусусиятларининг намоён бўлишидан бири нуқтаи назарга ега. Масалан, ВП Федко таъкидлашича, ушбу турдаги иқтисодиётда ноишлаб чиқариш манбалари, масалан, туризм, хизматлар, интеллектуал мулк, дастурий маҳсулотлар, ўйин-кулги, савдо-сотик ва бошқалар ишлаб чиқилган. бу ёки бошқа турдаги маҳсулотларни ишлаб чиқармаслик ва уларни бошқа давлатларга сотиб олиш емас, балки бу ривожланган инфратузилмани талаб қилади: ҳаво ва денгиз портлари, темир йўл ва автомобил йўллари, транспорт ва алоқа, юқори даражадаги божхона доимий нархларда, ва бошқа хизмат кўрсатиб чиқиш. Бошқача қилиб айтадиган бўлсак, етарли иқтисодий ривожланиш учун ҳар бир давлат логистика инфратузилмасини ривожлантиришлари керак. Шу нуқтаи назардан, профессор А.А Смайхон "бу инфратузилма илм-фан ва технологияларнинг замонавий ютуқларига, хусусан, кибернетикани ривожлантиришга асосланган. Логистикани ривожлантиришга эътибор бермаслик жуда ачинарли бўларди" деб айтади.[21]

Адам Смит, ҳар қандай мамлакатнинг иқтисодий ривожланишида 1776 йилгача бўлган даврда инфраструктуранинг асосий ролини тан олди. "Йўллар, каналлар ва навигация дарёлари - сезиларли даражада яхшиланишга ёрдам берадиган кучли омиллар".[22]

Профессор Е.В Крикавский ва Ассос. НВ Чернописка логистика инфратузилмасини қуйидагича белгилайди: "Логистик инфратузилма логистика оқимларини (моддий, ахборот, молиявий, инсоний), шунингдек ташкилий ва иқтисодий шароитларни яратадиган турли хил ташкилий-

хукукий шакллардаги корхоналар мажмуини бу оқимларни тегишли логистика хизматларининг имкониятларини яратиш йўли билан етказиш".

Нашрда «Макроиктисодий инфратузилма» атамаси - «турли хил ташкилий-хукукий шакллардаги корхоналар, ташкилотлар, муассасалар мажмуи», моддий ва бошқа оқимларнинг оқимини тезлаштириш ва оптималлаштириш, корхоналарнинг сармоявий салоҳиятини ошириш ва ташкилий-иктисодий шароитларни яратиш, иктисодиётнинг барча тармоқларини қўллаб-қувватлаш ва самарадорлигини ошириш.

Муаллиф электрон нашрда логистика инфратузилмасини «комплекс таркибида логистика ишларини ташкил етиш учун асос» деб таърифлайди.

Логистик инфратузилмаларнинг таркиби ва функцияси

Логистика инфратузилмасининг табиати, тузилиши ва иктисодий функцияларини кенг қамровли тадқиқ қилиш, унинг асосий функцияларидан камида иккитасини ажрата қилиш имконини бери: таъминлаш ва тартибга солиш. Биринчиси, бозор иктисодиёти субъектлари ва товар-пул оқимлари ҳаракати ўртасидаги иктисодий алоқаларнинг узлуксиз ишлашини таъминлашдан иборат. Ушбу функцияни таҳлил қилиш батафсил таҳлил қилишда ўзига хос хусусиятларга айланади: ҳар қандай бозор сегменти учун ички, имманент Лотин Имманенс - ўртада жойлашган) ва пассивдир. Агар ушбу функциянинг аҳамиятини тушунтирсак, у логистика инфратузилмаси логистика тизими ёки логистика таъминот занжири ўртасида бўлганлигини акс еттиради. Бу тизим ёки таъминот занжирининг ҳар бир йўналишидаги логистика фаолиятини (логистика операциялари, жараёнлар) амалга ошириш "ғилдираклари"дир. Логистика инфратузилмаси хизмат кўрсатишни режалаштирадиган логистика ҳудудида жойлашган. Шундай қилиб, келажакда логистика инфратузилмасини яратишда, унинг ички тузилишини аниқ белгилашга қаратилган имманент ёндашув қўлланилиши керак. Иккинчи функция-тартибга солишдир. Ҳеч қандай шубҳасиз, таъминловчи функциянинг бажарилиши ва давом етиши, чунки у логистика тизимининг ёки логистик таъминот занжирининг ўзаро боғлиқлигини тартибга солади ва

тартибга солади. Биринчи функциядан фарқли ўлароқ, бу функция ташқи ва фаолдир, чунки таъминот занжири таркибида логистика фаолиятини тартибга солиш инфратузилма объектлари орқали бевосита амалга оширилади. Ва улар қанчалик яхшироқ бўлса, улар космик вақтни ўзгартириш ва логистика оқимларининг ҳаракатлари билан таъминланади, ҳар қандай логистика объектининг ишлашини тартибга солиш барқарор ва самарали бўлади. Логистика инфраструктурасининг функцияларини таърифлаш инфратузилманинг ўзига хос хусусиятларини очиқ беради ва логистика инфратузилмаси умумий бозор инфратузилмасида бўлиниб турганда бошланғич нуқтаси бўлиб хизмат қилади. Логистика инфратузилмаси логистика фаолиятини амалга оширишга хизмат қиладиган логистика воситаларининг арифметик суммасини ҳисобга олмайди, яъни логистика операциялари ёки жараёнлар, масалан, транспорт, омборхоналар ва бошқалар. Логистика инфраструктурасини тақсимлаш логистика стратегиясини амалга ошириш учун ўзига хос логистик функцияни ёки функционал гуруҳни амалга оширадиган турли даражадаги логистика тизимини (микро, мезо ёки макро) ёки таъминот занжири яратилганда мустақил аҳамиятга эга бўлади.

Логистика оқимларини вақтинчалик ўзгартириши ва функционал-логистик мақсадлар ва бошқарувларни бирлаштирадиган ва муайян умумий хусусиятларга ега бўлган турли хил ташкилий-ҳуқуқий шакллар корхоналари комбинациясини фақат моддий-техник инфратузилма деб ҳисоблаш мумкин. Бундан ташқари, "логистика инфраструктурасининг одатий объектлари орасида ишлаб чиқариш корхоналари, омборлар, терминаллар ва чакана дўконларни юклаш ва тушириш ишлари мавжуд. Инфраструктура тармоғи ахборот ва транспорт воситаларини ўз ичига олади. Харидорларнинг буюртмаларини қайта ишлаш, инвентаризацияни бошқариш ёки сарфлаш каби алоҳида вазифалар логистика инфратузилмаси доирасида амалга оширилади. Юқорида келтирилган логистика инфратузилмаси таърифлари ва унинг асосий вазифалари, проф. Е.В Крикавский ва Ассос. Н.В Чернописка,

шунингдек Довбиш НА ўзининг асосий компонентларини, яъни техник ва ташкилий-иқтисодий жиҳатдан танитади. Логистика инфратузилмасининг техник таркибий қисмини оқимларни конвертация қилиш тизими мавжуд. Профессор Е.В Крикавский ва Ассос. НВ Чернописка техник таркибий қисм ўзида мавжудлигини таъкидлайди.

- Минтақа даражасида: автомобиллар, темир йўллар, ҳаво портлари, темир йўл вокзали, контейнер терминаллари, логистика марказлари, турли турдаги ва автотранспорт воситалари ва бошқалар;

корхона даражасида: омборлар, автомобил / темир йўл рампалари, ички йўллар, товарлар ва маълумотни кўчириш учун маҳаллийлаштирилган ускуналар, моддий оқимларнинг ўзгариши ва ҳаракатланишининг техник воситалари:

Элементларнинг бўлиниш белгилари

3.2.1-Жадвал

Элементларнинг бўлиниш белгилари	Элементлар
Чизиқли	1) автомобиль йўллари; 2) темирйўл алоқалари; 3) ҳаво йўллари; 4) сув йўллари; 5) қувур йўллари.
Пунктлар (марказлар)	1) автовокзаллар, ; 2) темир йўл стациялари, вокзаллар; 3) аэропортлар, ҳаво терминаллар; 4) денгиз (дарё) портлари; 5) логистические марказлар.

Ташкилий-иқтисодий таркибий қисмга кўра, Е.В Крикавский ва Н.В Чернописка таъкидлаганидек, "турли-хил ташкилий-ҳуқуқий шакллардаги корхоналар билан биргаликда улар ўз вақтида оптималлаштириш мақсадида моддий оқимларни ўтказиш учун ташкилий ва иқтисодий шароитларни яратади.

Бунга қўшимча равишда корхоналар мажмуини киритиш ва тушунтириш керак - бу фақат турли хил ташкилий-ҳуқуқий шакллардаги корхоналар мажмуини эмас, балки уларнинг турларини бўлиши мумкин. Бозор иқтисодиёти шароитлари учун чегара ҳудудларининг логистика инфратузилмасини ривожлантириш стратегиясини ўрганиш М. А. Довбиш бозор инфратузилмаси тизимида унинг ўрнини аниқлади. Муаллиф ўзининг логистика инфратузилмасининг молиявий, иқтисодий, ҳуқуқий, ташқи иқтисодий, савдо ва воситачилик, бозор инфратузилмаси ва меҳнат бозори инфратузилмаси билан яқин ва бир вақтда ўзаро боғлиқлигини исботлади. Бозор инфратузилмасининг рўйхатга олинган таркибий қисмлари билан логистика инфратузилмаси коммуникациялари модели расмда кўрсатилган. Н.А Довбишнинг фикрига кўра, логистика инфратузилмаси таркибида логистика операторлари, логистика марказлари, юк ташувчи ташкилотлар ва умумий омборлар жойлашган.

- 1) техник таркибли;
- 2) технологик таркибли;
- 3) ташкилий-иқтисодий таркибли.

да келтирилган материаллар таҳлили асосида логистика инфраструктурасининг таркибий қисмларини кенгайтириш бўйича таклифлар ишлаб чиқдик, логистика инфратузилмасини қуйидаги асосий элементлар учун тузиш мақсадга мувофиқ бўлади:

- 1) техник компонент;
- 2) технологик таркибий қисм;
- 3) ташкилий ва иқтисодий компонент.

Логистика инфратузилмасининг қўшимча технологик таркибий қисмини тақсимлаш амалиётда техник ва ташкилий ва иқтисодий компонентларнинг ягона роли логистика жараёнини ёки операцияни амалга ошириш учун технология билан амалга оширилади.[28]

Технологик компонентнинг элементар асослари, албатта, компьютер тизимлари ва тармоқлари учун қўлланиладиган махсус ҳисоблаш пакетлари ҳисобланади, масалан,

1. Маълум логистика зонасида жойлаштирилган мижозларга хизмат кўрсатишда йўриқлаш вазифаларини ҳал этиш учун стандарт пакетлар: ПАРАГОН, САСТ, ОПТРАСК ва бошқалар;
2. Таъминот занжири бошқаруви учун стандарт пакетлар - логистика тизимларини бошқариш учун ССОР намунавий модели, шу жумладан таъминот занжирлари (ОРАСЛЕ замонавий дастурий таъминот маҳсулоти ва бошқалар);
3. Логистика тизимлари ва технологиялари.

Логистика тизимларини қўллаб-қувватлаш учун материалларга ва бошқа ресурсларга бўлган талабни режалаштириш - МРП ва унинг модификациялари (ишлаб чиқариш йўналишларига эга, яъни ишлаб чиқариш жараёнини такомиллаштиришга йўналтирилган);

ДДТ, ҚР, СР (ушбу технологиялар маркетинг йўналишларига эга, яъни маркетинг каналларида тайёр маҳсулотларни тарқатиш тизимини такомиллаштиришга, тўғридан-тўғри "истеъмолчига" чиқариб ташланади) маҳсулотларни тақсимлашда ечимларни оптималлаштириш орқали логистика тизимларининг рақобатбардошлигини таъминлаш;

Ўзаро фаолият жойлаштириш (замонавий омборхона технологияси) ва бошқалар.

Амалиёт шуни кўрсатадики, моддий оқимни конвертация қилиш тизими; логистика инфратузилмасининг техник компоненти мавжуд бўлиб, технологик компонентнинг замонавий ускуналарида фойдаланишда самарали бўлиши мумкин) (Шундай қилиб, логистика инфратузилмаси

таркибида технологик таркибий қисмни ажратиш махсус логистика зонасида самарали функционал логистика инфратузилмасини яратиш учун долзарб зарурият ҳисобланади. Самарали логистика инфратузилмасини яратиш учун, биринчи навбатда, логистика сайтида логистика инфратузилмаси объектларини (ЛИО) жойлаштириш каби бундай масаланинг муҳимлигини еътиборга олиш керак. Шу муносабат билан Доналд Ж. Боверсох ва Давид Ж. Слосс, "классик иқтисодиёт инфратузилма иншоотларининг жойлашуви ва умуман инфратузилма тармоғини лойиҳалашга салбий таъсир кўрсатмади. Етказиб бериш ва талабнинг дастлабки иқтисодий тадқиқотларида инфратузилма объектларини жойлаштириш харажатлари ва транспорт харажатлари орасидаги фарқ нол деб ҳисобланади ёки барча рақобатчилар учун бир хил деб ҳисобланади. Айни пайтда логистика соҳасида фойдаланиладиган қувватларнинг сони, ҳажми ва географик жойлашуви бевосита миқдорларга хизмат кўрсатиш даражасига ва харажатларига таъсир қилади. Ҳар бир турдаги объектларнинг керакли сонини, уларнинг географик жойлашувини ва иқтисодий функцияларини аниқлаш логистика инфратузилмасини шакллантириш (лойиҳалаш) учун барча ишларнинг муҳим элементидир. Логистика соҳасидаги таниқли экспертларнинг баёнотидан келиб чиқиб, логистика мутахассисларининг асосий вазифаси логистика инфратузилмаси (ЛИО) объектларини керакли сонини танлаш ва уларнинг логистика жойларида жойлашишини аниқлашдир. Логистика жараёни ва логистика операциялари ҳажми маълум бўлса, биринчи вазифа жуда тез ҳал этилади. Иккинчи вазифа анча мураккаброқ кўринади, чунки ташкилот Доналд Ж. Боверсох ва Давид Ж. Слосс каби инфратузилмани яхшироқ жойлаштиришни танлайди, унга рақобатбардош устунликка ега бўлиш учун биринчи қадам бўлиши мумкин. Шу билан бирга, логистика самарадорлиги бевосита инфратузилмага боғлиқ. Шунинг учун логистика инфратузилмасини шакллантириш авваламбор қуйидагиларни таҳлил қилиш ва баҳолашга асосланган бўлиши керак:

а) логистика инфратузилмаси объектларининг жойлашишига таъсир етувчи омиллар;

б) логистика инфратузилмаси объектларини жойлаштириш усуллари танлаш.[32]

Логистика инфратузилмаси объектларининг жойлашишига таъсир кўрсатадиган омиллар

Логистика инфратузилмасини яратишда, логистика сайтида логистика объектларининг жойлашувини танлашнинг ўзига хос масъулиятига ега ва ўзига хос логистика фаолиятини амалга оширишда иштирок этади. Яъни, географик нуқтани танлаш ҳақида гапирадиган бўлсак, масалан, таркиби, тарқатиш маркази, транспорт бўлими ва бошқаларни жойлаштириш учун иқтисодий жиҳатдан қулайроқдир. Доналд Ватерс, ташкилотларнинг логистика инфратузилмаси объектларининг жойлашишини танлашга еҳтиёткорлик билан ва ҳар томонлама эътибор қаратиш кераклигини тушунтирувчи бир қатор сабаблар борлигини таъкидлайди. Доналд Ватерс шундай сабаблар рўйхатида қуйидагиларни келтиради;

- логистика фаолиятини амалга ошириш билан шуғулланадиган бинолар ва биноларнинг лизинги тугатилиши;
- янги географик ҳудудларга кириш;
- Харидорлар ёки етказиб берувчилар учун жойлаштиришни ўзгартириш;
- Амалга оширилган операциялар жараёнида ўзгаришлар;
- Муассасаларни модернизация қилиш, масалан, янги технологияларни жорий қилиш;
- Логистика жараёнини амалга оширишда иштирок этадиган транспорт воситаларини ўзгартириш;
- транспорт тармоқларида ўзгаришлар;
- бизнес тузилмаларини бирлаштириш, натижада операцияларни истисно қилиш керак, такрорланади.

Доналд Уатерснинг фикрига кўра, ЛИО ўрнини танлаш қарорларнинг иерархиясини қабул қилиш билан ҳамбарчас бўлиқ.

1) Биринчи навбатда, логистика фаолиятини амалга ошириш режалаштирилган географик минтақани танлаш билан бўлиқ кенг миқёсли қарорлар қабул қилинади;

2) Танланган ҳудуддаги айрим давлатлар ёки географик ҳудудларнинг маҳаллий хусусиятларини баҳолаш ўтказилади ва логистика фаолиятини амалга ошириш режалаштирилаётган маълум географик нуқтада қарор қабул қилинади;

3) Танланган давлат ёки жўғрофий ҳудуд доирасида логистик фаолиятни амалга ошириш режалаштирилган тегишли турар-жойларни таҳлил қилиш ва танлаш;

4) танланган аҳоли пункти ичида ЛИО нинг ўзига хос жойини танлаш бўйича қарор қабул қилинади. Логистика инфратузилмаси объектларини жойлаштиришни танлаш учун ечимларнинг иерархиясини юқоридаги алгоритми Доналд Уатерс, шакл.

Қарорларнинг иерархияси турли глобал омиллар омиллари гуруҳига ва маҳаллий таъсир омиллари гуруҳига бўлиниши мумкин бўлган турли омиллар мавжудлиги ва ҳаракатлари билан ҳамбарчас бўлиқ. Географик ҳудудларни ва айниқса, логистика инфратузилмаси объектларини аниқлаш мақсадга мувофиқ бўлган мамлакатни танлашда глобал ҳаракатлар омиллари гуруҳини, шунингдек, муайян аҳоли пунктларини ва алоҳида жойларни танлашда маҳаллий омилларни ҳисобга олиш керак.[23]

3.3 Қишлоқ хўжалик маҳсулотларини халқаро йўналишларда ташиш жараёнларини оптималлаштириш (моделлаштириш дастурлари асосида).

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташишнинг сифатини аниқлашда ташиш харажатларининг даражаси муҳим роль ўйнайди. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташишга кетадиган харажатларни аниқлаш услубиятини кўриб чиқамиз.

Бир тонна қишлоқ хўжалиги маҳсулотини ташишга кетадиган келтирилган харажатлар қуйидаги формула бўйича аниқланади:[24]

$$S_{np}^T = \frac{\sum_{j=1}^N C_j}{\sum Q} = \left(\frac{\sum C}{\sum Q} \right)^{\Pi} + \left(\frac{\sum C}{\sum Q} \right)^3 + \left(\frac{\sum C}{\sum Q} \right)^{nep} + \left(\frac{\sum C}{\sum Q} \right)^C, \text{ сўм/т, } (3.3.1)$$

бунда $\sum C^{\Pi}$, $\sum C^3$, $\sum C^{nep}$, $\sum C^C$ – мос равишда маҳсулот ишлаб чиқарувчилар, автотранспорт ва сотиш корхоналарининг йиллик (чораклик, ойлик, суткалик) харажатлар суммаси;

$\sum Q^{\Pi}$, $\sum Q^3$, $\sum Q^{nep}$, $\sum Q^C$ – мева-сабзавотларни йиллик (чораклик, ойлик, суткалик) ишлаб чиқариш, тайёрлаш, ташиш ва сотиш ҳажмлари.

Бошланғич-охирги операцияларга кетадиган харажатларни ҳисобга оладиган оптимал транспорт жараёни ташишларни бир тонна мева-сабзавотларни етказиб беришга кетадиган йиғинди келтирилган харажатларнинг минимал суммаси билан бажаришни таъминлаши лозим, яъни $\sum S_{np}^T \rightarrow \min$.

$$S_{np}^T = \left[\frac{\sum E + \sum \Pi_{\Pi} + E_H \sum K}{\sum Q} \right]^{\Pi} + \left[\frac{\sum E + \sum \Pi_{\Pi} + E_H \sum K}{\sum Q} \right]^3 + \left[\frac{\sum E + \sum \Pi_{\Pi} + E_H \sum \Pi + E_H \sum \Pi_3 + \sum E_o + E_H \sum K + E_H \sum K_o}{\sum Q} \right]^{nep} + \left[\frac{\sum E + \sum \Pi_{\Pi} + E_H \sum K}{\sum Q} \right]^C, \text{ сум/т} \quad (3.3.2)$$

бунда $\sum E^{\Pi}$, $\sum E^3$, $\sum E^{nep}$, $\sum E^C$ – мос равишда маҳсулотни ишлаб чиқарувчилар ва тайёрловчилар, автотранспорт ва сотиш корхоналарининг

ҳисобот давридаги эксплуатация харажатлари;

$E_H \sum K^H$, $E_H \sum K^3$, $E_H \sum K^{nep}$, $E_H \sum K^C$ – мос равишда маҳсулотни ишлаб чиқарувчилар ва тайёрловчилар, автотранспорт ва сотиш корхоналарининг ҳисобот давридаги капитал қўйилмалари;

$\sum C_\Pi$ – ҳисобот даврида етказиб бериш тизимида мева-сабзавотларнинг йўқотилиши ва яроқсиз ҳолга келишидан қўрилган зарар;

$\sum C$ – ташиладиган мева-сабзавотларнинг қиймати;

$\sum C_3$ – мева-сабзавотларнинг консервацияланадиган омбор захираларининг қиймати;

$\sum E_\phi$ – автомобиль йўллари ва кириш-чиқиш йўлларига хизмат кўрсатишга кетадиган харажатлар;

$E_H \sum K_\phi$ – йўл қурилишига капитал қўйилмалар.

Ишлаб чиқариш, тайёрлов, ташиш, сотиш (ИТТС) тизимида жараёнларнинг моделини шакллантириш алгоритмини график тарзда тасвирлашдан фойдаланиш тизимнинг барча элементларининг ўзаро ҳаракатларининг математик занжирини ҳосил қилиш имконини беради.

График кўринишда ҳар қандай жараённи (ИТТС тизимининг ҳар қандай тағтизимида ҳал қилинадиган функционал вазифани) кирувчи ва чиқувчи операцияларни белгилайдиган бошланғич ва охириги чўққиларга эга бўлган чизиқ билан тақдим қилиш мумкин. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ишлаб чиқариш, тайёрлов, ташиш ва сотиш тизимининг график моделини шакллантириш услуби расмда график тарзда кўрсатилган модель билан тасвирланади.

j -тағ тизимда мева-сабзавотлар сифатининг умумлаштирилган коэффиенти қуйидаги формула бўйича ҳисобланади:[25]

$$K_j = 1 + \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^N K_{ij} m_{ij} - \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^N K'_{ij} m'_{ij}, \quad (3.3.3)$$

Бунда $K_{ij} m_{ij}$, $K'_{ij} m'_{ij}$ – i -маҳсулот бирлиги даражасининг ортиш ва

камайиш коэффициентлари;

m_{ij} , m'_{ij} — i -маҳсулот бирлиги даражасининг ортиш ва камайишининг меъёрий коэффициентлари;

K_{ij} , K'_{ij} — i -маҳсулот бирлиги даражасининг ортиши ва камайишига, айнан эса y_{ij} ($i=1, 2, \dots, n$; $j=1, 2, \dots, N$) га функционал боғлиқ бўлган коэффициентлар.

Ишлаб чиқариш (И), тайёрлов (Т), ташиш (Т) ва сотиш (С) звеноларида мева-сабзавотларнинг йўқотилиши ва яроқсиз ҳолга келишини ҳисобга олиш коэффициентларини ҳисоблаш учун қуйидаги формулани таклиф қилиш мумкин:

$$\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^N K'_{ij} m'_{ij} = - \left[y'_{i1} \left(1 + \frac{y'_{i1} - \beta_{i1}}{y'_{i1} - \beta_{i1}} \right) \right]^{\Pi} - \left[y'_{i2} \left(1 + \frac{y'_{i2} - \beta_{i2}}{y'_{i2} - \beta_{i2}} \right) \right]^3 - \left[y'_{i3} \left(1 + \frac{y'_{i3} - \beta_{i3}}{y'_{i3} - \beta_{i3}} \right) \right]^{\text{ПЕР}} - \left[y'_{i4} \left(1 + \frac{y'_{i4} - \beta_{i4}}{y'_{i4} - \beta_{i4}} \right) \right]^C \quad (3.3.4)$$

бунда y'_i — ҳисобот ойида маҳсулотнинг йўқотилиши ва яроқсиз ҳолга келишидан келадиган зарар ва унинг таннархининг солиштирма оғирлиги, %;

β_i — йилнинг чорагида маҳсулотнинг йўқотилиши ва яроқсиз ҳолга келишидан келадиган зарарнинг солиштирма оғирлигининг ўртача арифметик қиймати (базавий кўрсаткич), %. (β_i нинг қиймати ҳар бир чоракнинг ичида вақт даврларининг давомийлигидаги фарқлар ва β_i ни таҳлил қилиш зарурлиги туфайли тўртта чоракда алоҳида ҳисобланади; ёзда юқори ҳарорат туфайли уларнинг давомийлиги куз ва қишдагига қараганда анчагина кам бўлиши лозим: масалан, ёзги вақтда β_i ни ҳар 3, 5, 10 кундан кейин, қишда эса ҳар бир ойдан кейин таҳлил қилиш лозим бўлади).

Формуладан кўриниб турибдики, K_j коэффициентларни аниқлашда фақатгина y'_i кўрсаткичларнинг ташкилий даврда йўл қўйиладиган амалдаги қиймати эмас, балки унинг ўзгариш динамикаси ҳам ҳисобга олинади. Касрнинг махражида $y'_i + \beta_i$ йиғиндидан фойдаланиш бу кўрсаткичнинг турли даражаларига эга бўлган тагтизим, унинг звенолари, корхоналар учун нисбатан тенг шарт-шароитларни таъминлайди. y'_i ($y'_i \leq \beta_i$, $y'_i \geq \beta_i$)

кўрсаткичларнинг қийматларини тасодифий танлаш қанчалик катта бўлмасин, формуладаги каср аъзо $(-1, +1)$ оралиқда қолаверади.

Мева-сабзавотларнинг сифат даражасининг ўзгариш динамикасини ҳисобга олиш тизимнинг звеноларининг маҳсулотнинг сифат жиҳатидан сақланиш даражасини оширишга интилишини рағбатлантиради ва мева сабзавотларни ишлаб чиқариш, тайёрлаш, ташиш ва сотиш бўйича режа топшириқларининг стандартларнинг талабларидан фарқ қиладиган бажарилишини ҳисобга оладиган K_{cm} , маҳсулотнинг стандартлилик коэффиценти катталигини тизимли равишда пасайтирадиган звеноларга устиворлик беради.

$$K_{cm} = \frac{y_{cm} - \beta_{cm}}{100 - \beta_{cm}}, \quad (3.3.5)$$

Бунда y_{cm} – ҳисобот ойининг охирида стандарт мева-сабзавотларнинг охирги маҳсулотнинг умумий ҳажмидаги солиштирма оғирлигининг амалдаги қиймати, %;

β_{cm} – стандарт мева-сабзавотларнинг солиштирма оғирлигининг ҳисобот ойининг охирига режалаштирилган қиймати, % .

Паст сифатли маҳсулотнинг борлигини ҳисобга оладиган коэффицентни аниқлаш учун қуйидаги кўринишдаги боғланишдан фойдаланиш мумкин:

$$K_{нк} = - \epsilon_{нк} N_{нк}, \quad (3.3.6)$$

бунда $\epsilon_{нк}$ – ностандарт маҳсулотни қайтаришнинг пропорционаллик коэффиценти;

$N_{нк}$ – ҳисобот даврида қайтариш ҳолатлари сони.

j -таг тизим томонидан режа топшириқларининг бажарилиш даражасини тавсифлайдиган ва ИТТС тизимининг мева-сабзавотларнинг сифатини ошириш бўйича фаолиятини баҳолашда фойдаланиладиган коэффицентлар қуйидаги формула бўйича ҳисобланади:

$$K_{ij} = f(y''_{ij}) - f(\beta_{ij}),$$

бунда y''_{ij} – i -маҳсулот бирлигининг режага нисбатан амалдаги

катталиги, %;

β_{ij} – i -махсулот бирлигининг режалаштириладиган катталиги, %.

Ташишларнинг умумлаштирилган сифат коэффиценти (УСК) одатда бир оралигида ўрнатилади – масалан $0 \leq \text{УСК} \leq 1,5$; бунда коэффицент ёки бевосита, ёки унинг таркиб тўғрисида таъминчиларнинг ўзгаришини чегаралайдиган мос келувчи оралиқларини киритиш билан чегараланади.

Мамлакатда мева-сабзавотлар ишлаб чиқариш ҳажмларини кескин ошириш, аҳолини мева-сабзавотлар билан таъминлашни яхшилаш учун бу ишнинг кўламлари ва суръатларини босқичма-босқич режали тарзда ривожлантириш босқичларини, мева-сабзавот маҳсулотларини ишлаб чиқариш, тайёрлаш, ташиш ва сотиш жараёнларининг самарадорлигини ошириш босқичларини аниқлаш жуда муҳим бўлади.

Бу ишларнинг биринчи навбатдаги йўналишларига қуйидагилар киради:

- мева-сабзавотларни ишлаб чиқариш, тайёрлаш, ташиш ва сотишнинг бутун мураккаб жамланмасида, хусусан, бу маҳсулотларни етказиб бериш тизимида фаолият кўрсатиш қонуниятларини аниқлаш;

- транспорт-технологик ва транспорт-ишлаб чиқариш жараёнларини самарали ташкил қилишни ишлаб чиқиш;

- мева-сабзавотларни етказиб бериш тизимининг самарадорлик критерийлари тизимини асослаш ва об ҳаво-иқлим шароитларининг унинг фаолият кўрсатишига таъсирининг миқдорий баҳосини аниқлаш;

- юклаш-тушириш ва транспорт-омборхона ишларини амалга ошириш технологиялари ва уларни ташкил қилишни танлашни белгилайдиган омилларни аниқлаш;

- етказиб беришнинг мева-сабзавотларни етиштириш жараёни ва ИТТС тизими контуридаги бошқа жараёнлар билан яхши кооперацияланадиган ягона транспорт-технологик схемаларини лойиҳалаш;

- бутун Ўзбекистон Республикаси ҳудуди бўйича қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ишлаб чиқариш, тайёрлаш, ташиш ва сотиш

жараёнларининг технологиклигини таъминлашнинг асосий аспектларини (жиҳатларини) аниқлаш .[26]]



3.3.1-расм. Ўзбекистон Республикасида ҚХМ ларининг ҳудудлар бўйлаб тақсимланиши

УМУМИЙ ХУЛОСАЛАР

1. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари сектори — Ўзбекистон иқтисодиётида шиддат билан ривожланаётган ва истиқболли тармоқлардан биридир. Ўзбекистонни стратегик ривожлантириш стратегиясининг асосида ички ва ташқи бозорларда талабнинг таркибига мослаштирилган рафобатбардош ишлаб чиқариш ва фаолият турланини яратиш ва ривожлантириш, экспортни кенгайтириш, янги иш ўринларини яратиш, аҳолининг даромадини ошириш, одамга инвестицияларнинг устиворлиги, иқтисодиётда илғор технологик ва тармоқ таркибий силжишларини тезлаштириш, ишлаб чиқариш самарадорлигини ошириш, миллий валютани мустаҳкамлаш ва барқарор иқтисодий ўсишга эришиш ётади.
2. Қишлоқ хўжалигида транспорт фақатгина ишлаб чиқариш жараёнининг катта қисмини бажариб қолмасдан, балки унинг таркибий қисми бўлиб ҳисобланиши қайд қилинади. Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш бўйича логистик технологиянинг жараёнлари тасвирланади, унга технология билан шартланадиган (мева-сабзавот маҳсулотлари, ўғитлар, заҳарли химикатлар, озуқалар, қуруқ мевалар ва бошқалар) бир қатор транспорт ишлари ҳамроҳлик қилади.
3. Қишлоқ хўжалигида ер асосий ва ҳеч нарса билан алмаштириб бўлмайдиган ишлаб чиқариш воситаси бўлиб ҳисобланади. Ер фақатгина одамларнинг меҳнат фаолияти кечадиган жой бўлиб хизмат қилмасдан, балки зарурий маданий ўсимликларнинг етиштирилиши содир бўладиган жой ҳам бўлиб ҳисобланиши сабабли, вазифа уларни етиштириш учун қулай шарт-шароитларни яратишдан иборат бўлади. Бунинг учун фақатгина тегишла агротехника талабларини бажариб қолмасдан, балки катта миқдорда минерал ва органик ўғитларни киритиш ҳам зарур бўлади, бу катта ҳажмдаги транспорт ишларини бажариш билан боғланади.
4. Қишлоқ хўжалигида катта миқдорлардаги ўғитлар, уруғлик, етиштирилган ҳосил, ёқилғи-мойлаш материаллари ва бошқа юкларни катта ҳудудларга кўчириш талаб қилинади, бу транспорт воситаларининг ишини

дала йўллари, кўпинча эса йўлсиз шароитларда ташкил қилишни талаб қилади. Шу сабабли қишлоқ хўжалигини қандайдир бир битта, ҳатто энг самарали бўлган транспорт тури билан чегаралаб бўлмайди. Қишлоқ хўжалиги корхоналарида экадиган, йиғадиган ва бошқа агрегатларга технологик хизмат кўрсатишни ҳисобга олиш билан эксплуатация қилиш шароитларига жавоб бера оладиган транспорт воситалари мажмуаси керак бўлади.

5. Қишлоқ жойлардаги йўлларнинг ҳолати, шунингдек аксарият қишлоқ хўжалиги корхоналарининг темир йўл станцияларидан узоқда жойлашганлиги транспорт воситалари ва йўл тармоғини доимо яхшилаб боришни, шунингдек янги логистика марказлари, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини саралаш ва қайта ишлаш марказларини яратишни талаб қилади, бу Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ривожлантиришнинг муҳим омилларидан бири бўлиб ҳисобланади.

6. Ўзбекистон Республикасида қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқарувчиларининг Ўзбекистон Республикасининг охириги 3 йиллик даврида ишлаб чиқариш-хўжалик фаолиятининг таҳлили келтирилади, шунингдек тайёр маҳсулотни истеъмолчиларга етказиб беришни ташкил қилиш тажрибаси очиб берилади.

7. Учинчи бобда қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш логистик технологиярининг ташкил қилиниши, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини истеъмолчиларга етказиб бериш масаласининг маълум бир ечимлари, қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш тизимини иқтисодий баҳолаш бўйича тавсиялар, шунингдек қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини етказиб бериш бўйича логистик технологиялардан самарали фойдаланиш бўйича таклифлар келтирилади.

Келтирилган алгоритм қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини автомобиллар билан ташиш сифатини оширишга кўмаклашади, бунга қуйидагилар орқали эришиш мумкин:

- етказиб бериш тизими фаолиятининг барча босқичларида транспорт жараёнининг ташкил қилинишини такомиллаштириш;
- ишлаб чиқариш, тайёрлов, ташиш ва сотиш жараёнлари бажарилишининг мувофиқлашганлиги, кетма-кетлиги ва параллеллиги;
- ташиладиган идишларни тўғри танлаш ва максимал мумкин бўлган даражада унификациялаш (контейнерлар ва тагликларни ҳам);
- турлари ва юк кўтарувчанлик бўйича оптимал бўлган ҳаракатланувчи таркиб паркини шакллантириш;
- тегишли юклаш-тушириш техникаси ва бошқа асбоб-ускуналарга иш фронтини яратиш;
- ҳаракатланувчи таркибдан фойдаланиш даражаси ва ишончилигини ошириш мақсадида ташиш жараёни параметрлари билан ташиш сифати параметрлари ўртасида ўзаро боғланишларни ўрнатиш;
- қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташишни оптималлаштирадиган моделлар ва ташиш жараёнларининг элементларини ишлаб чиқариш, тайёрлов ва сотиш жараёнларининг элементлари билан мувофиқлаштириш ҳисобига ташишлар сифатини ошириш услубларини ишлаб чиқиш;
- қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини ташиш усулларига стандартларни (техник шартларни) жорий қилиш.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли 2015-2019 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантириш инвестицион дастури.
2. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш.М.Мирзиёевнинг 2017 йил яқунлари бўйича нутқидан.
3. Саматов Ғ.А., Бўриева Н.Х. Қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ислоҳ қилиш иқтисодий механизмларини такомиллаштириш// Ўзбекистон Аграр Фани. – Тошкент, 2003. – №2(12). – 92-97 бетлар.
4. Саматов Ғ.А., Бўриева Н.Х. Қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ислоҳ қилиш иқтисодий механизмларини такомиллаштириш// Ўзбекистон Аграр Фани. – Тошкент, 2003. – №2(12). – 62-63 бетлар.
5. Халқаро савдо ҳуқуқи. Дарслик ю.ф.д., проф. С.Гулямов – I-боб 2016. 28-бет;
6. ТОШКЕНТ, 5 апр — Sputnik. 1-2 бетлар
7. Лукинский В.С. Логистика назариясининг моделлари ва услублари: Ўқув қўлланмаси. 2-нашри. – СПб.: Питер, 2007. – 448 бет;
8. Манба: Н.Попов. Экономика сельскохозяйственного производства. С основами рыночной агроэкономики и сельского предпринимательства. – М., 2004. 125 с.
9. Миротин Л.Б. Самарали логистика. – М.: «Экзамен» нашриёти, 2003. – 160 бет; Николайчук В.Е. Таксимлаш сферасида логистика. – Санкт-Петербург: Питер, 2001. – 160 бет;
10. Манба: Н.Попов. Экономика сельскохозяйственного производства. С основами рыночной агроэкономики и сельского предпринимательства. – М., 2004. 144 с.
11. Буриев Х.Ч., Саматов Ғ.А., Рустамова И.Б. Агрологистика асослари. – Т.: Ўзбекистон миллий энциклопедияси, 2003. – 272 б.;
12. Манба: Современные проблемы конкурентоспособности сельскохозяйственного производства. Труды Азербайджанского Научно-

- исследовательского института экономики и организации сельского хозяйства. Баку, 2003. 201 с. Чориев К. Қишлоқ хўжалигининг ресурс потенциалидан самарали фойдаланиш механизмини шакллантириш ва такомиллаштириш (Ўзбекистон Республикаси мисолида): Иқтисод фанлари докторлигига диссертация автореферати. – Т.: 2003. – 38 бет.
13. Манба: Страны мира. Справочник. -Москва, 2005.
 14. Белых С.А. Агросаноат мажмуасининг логистик таъминоти. – Ростов-Дон: «Феликс», 2002.
 15. БК Интранс АК маълумотлар базаси 2017й 23-24-бетлар.
 16. Кристофер М. Логистика ва етказиб беришлар занжирларини бошқариш / В.С. Лукинский умумий таҳрири остида инглиз тилидан таржима. – СПб.: Питер, 2005. – 316 бет
 17. Кристофер М. Логистика ва етказиб беришлар занжирларини бошқариш / В.С. Лукинский умумий таҳрири остида инглиз тилидан таржима. – СПб.: Питер, 2005. – 325 бет
 18. Кристофер М. Логистика ва етказиб беришлар занжирларини бошқариш / В.С. Лукинский умумий таҳрири остида инглиз тилидан таржима. – СПб.: Питер, 2005. – 316 бет.
 19. Лукинский В.С. Логистика назариясининг моделлари ва услублари: Ўқув қўлланмаси. 2-нашри. – СПб.: Питер, 2007. – 448 бет.
 20. Лукинский В.С. Логистика назариясининг моделлари ва услублари: Ўқув қўлланмаси. 2-нашри. – СПб.: Питер, 2007. – 453 бет.
 21. Кристофер М. Логистика ва етказиб беришлар занжирларини бошқариш / В.С. Лукинский умумий таҳрири остида инглиз тилидан таржима. – СПб.: Питер, 2005. – 312 бет.
 22. Миротин Л.Б. тўплаш тақсимлаш мажмуаларида интеграллашган логистика (омборлар, транспорт тугунлари, терминаллар. – М.: Экзамен, 2003. – 420 бет.
 23. Кристофер М. Логистика ва етказиб беришлар занжирларини бошқариш / В.С. Лукинский умумий таҳрири остида инглиз тилидан таржима. –

СПб.: Питер, 2005. – 310 бет

24. Саматов Ғ.А., Бўриева Н.Х. Қишлоқ хўжалиги ишлаб чиқаришини ислоҳ қилиш иқтисодий механизмларини такомиллаштириш// Ўзбекистон Аграр Фани. – Тошкент, 2003. – №2(12). – 56-60 бетлар.
25. Миротин Л.Б. тўплаш тақсимлаш мажмуаларида интеграллашган логистика (омборлар, транспорт тугунлари, терминаллар. – М.: Экзамен, 2003. – 448 бет.
26. Ключач В.А., Логинов Д.А. Агросаноат мажмуасида маркетинг:
27. Рузиев Д.Т., Касымов Г.М. Ўзбекистон қишлоқ хўжалигини ривожлантиришда автомобиль транспортининг роли. – Т.: Фан, 1981. – 104 бет.
28. МИИ нинг «Ўзбекистонда қишлоқ хўжалигининг ривожланиши» таҳлилий баённомаси. ПРООН, 2010 йил.
29. «Ўзбекистон қишлоқ хўжалиги – 2017» статистик тўплами.
30. МИИ, «Ўзбекистон альманахи – 2017» таҳлилий тўплами.
31. МИИ, «Ўзбекистон иқтисодиёти – 2017» таҳлилий тўплами.
32. БМТ, ФАО, ПРООН нинг «Мева-сабзавот хавфсизлигининг ҳолати, қишлоқ хўжалиги ва барқарорликни ривожлантириш» таҳлилий баённомаси.

Интернет сайтлар:

1. www.gov.uz

2. www.mineconomy.uz

3. www.cer.uz

4. www.review.uz

5. www.stat.uz

6. www.cisstat.ru

7. www.ziyonet.uz