

**MANAGEMENT AND ECONOMICS
SCIENTIFIC RESEARCH JOURNAL**

**MENEJMENT VA IQTISODIYOT
ILMIY-TADQIQOT JURNALI**

**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ЖУРНАЛ МЕНЕДЖМЕНТА И ЭКОНОМИКИ**



MUNDARIJA

Шарипов К.А., Хотамов И.С.	Основные направления развития «зелёной» энергетики в Узбекистане.....	2
Хашимов Б.А., Ахмедов Х.Д., Махкамова С.Г.	Совершенствование учета поступления и выбытия нематериальных активов по договору обмена в нефтегазовой отрасли Республики Узбекистан.....	10
Narbayev Sh.K., Sadullayev S.N.	Dehqon xo'jaliklarida yerdan foydalanish samaradorligining o'zgarish tendensiyalari.....	20
Nosirova N.J.	Reklama – marketing kommunikatsiyasining biznesga ta'siri.....	26
Samadov A.N.	Innovative Service Marketing: Russian Experience.....	34
Temirov A.A.	Prospects for digitalization of corporate governance in corporate structures of the Republic of Uzbekistan.....	42
Sobirov A.A.	Sanoat klasterlari – sanoat salohiyatini oshirishning strategik yo'nalishi sifatida.....	51
Rajabov N.R., Adilova M.T., Xasanova N.N.	Mintaqalar iqtisodiy-ekologik barqaror rivojlanishining tashqi va ichki tahdidlari.....	60
Azlarova M.A.	Waste management activities and methods.....	71
Кадирова И.Б.	Анализ состояния и тенденций развития свободных экономических зон в Республике Узбекистан.....	74
Fozilova F.K.	Importance of children's financial education and behavior	78
Фарходова Ш.Ш.	Новые тенденции развития современного менеджмента в цифровой экономике: проблемы и решения.....	83
Ostanaqulov X.M.	Sun'iy intellekt va avtomatlashtirishning iqtisodiy ta'siri: O'zbekiston misolida.....	87
Karrieva Y.K.	Ways of development of innovative logistics in Uzbekistan	95
Masharipova Sh.A.	Transport-logistika klasterlari faoliyati bo'yicha xorij tajribasi va uni O'zbekistonda qo'llash imkoniyatlari.....	100
Xudayberdiyev O'.E	Mamlakatda qoramolchilik mahsulotlari marketingini rivojlantirish yo'nalishlari.....	111
Каримов В.А.	Қишлоқ хўжалиги маҳсулот ишлаб чиқаришида қишлоқ хўжалиги техникаларининг аҳамияти	116
Qahhorov Sh.G'.	O'zbekiston tijorat banklarining "muammoli kreditlari"	122
Муратов Ф.Д.	Конституция: ижтимоий адолатнинг кафолати.....	125
Karimova S. T.	Konstitutsiya – ishonchli kelajak va farovon hayot Qomusi	131
Arziqulov E.A.	Konstitutsiya farovon taraqqiyotimiz garovi.....	137
Azim Davron.	Jadid matbuoti: Ismoil Gasprali va Hamza Hakimzoda.....	142
Baxanurov O. O.	Digital Currencies and Central Banks: An Analysis from a National Economic Security Perspective	148
Akbarov Sh.X.	Raqamli texnologiyalarni qo'llash orqali korxonalarda HR menejment tizimini takomillashtirish ("O'zbekiston temir yo'llar" AJ misoolida)	155
Kodirov S.Q.	Logistika va Iqtisodiyot	160

TRANSPORT-LOGISTIKA KLASTERLARI FAOLIYATI BO'YICHA XORIJ TAJRIBASI VA UNI O'ZBEKISTONDA QO'LLASH IMKONIYATLARI

Masharipova Shakhlo Adambaevna

TMII Biznesni boshqarish va moliya kafedrası dotcenti,
PhD Iqtisod fanlari

Annotatsiya. Maqolada transport-logistika klasterlarining xalqaro tajribasi tahlil qilingan va ularning samarali faoliyat yuritish usullari o'rganilgan. Xususan, rivojlangan mamlakatlardagi klaster tizimining transport infratuzilmasi va logistika xizmatlaridagi o'ziga xos jihatlari ko'rib chiqilgan bo'lib ushbu tajribalar O'zbekistonda logistika sohasini rivojlantirishda qanday qo'llanilishi mumkinligi haqida fikrlar va takliflar berilgan. O'zbekistonda transport-logistika klasterlarining yaratilishi va rivojlanishi uchun zarur infratuzilma, davlat siyosati va xususiy sektorning ishtiroki muhimligi ta'kidlangan.

Kalit so'zlar: Transport-logistika, klasterlar, xalqaro tajriba, logistika infratuzilmasi, iqtisodiy rivojlanish, O'zbekiston, transport tizimi, davlat siyosati, xususiy sektor, logistika sohasida innovatsiyalar.

Abstract. The article analyzes international experiences of transport-logistics clusters and explores the effective methods of their operation. Specifically, it examines the unique aspects of transport infrastructure and logistics services in developed countries. The paper also discusses how this experience can be applied to the development of the logistics sector in Uzbekistan. The importance of creating and developing transport-logistics clusters in Uzbekistan is emphasized, considering infrastructure, state policies, and private sector participation.

Key words: Transport logistics, clusters, international experience, logistics infrastructure, economic development, Uzbekistan, transport system, state policies, private sector, logistics innovations.

Аннотация. В статье анализируется международный опыт работы транспортно-логистических кластеров и исследуются эффективные методы их функционирования. Особое внимание уделено особенностям транспортной инфраструктуры и логистических услуг в странах с развитой экономикой. Рассматриваются возможности применения этого опыта в Узбекистане для развития логистической отрасли. Подчеркивается важность создания и развития транспортно-логистических кластеров в Узбекистане, с учетом инфраструктуры, государственной политики и участия частного сектора.

Ключевые слова: Транспортная логистика, кластеры, международный опыт, логистическая инфраструктура, экономическое развитие, Узбекистан, транспортная система, государственная политика, частный сектор, инновации в логистике.

Transport-logistika klasteri mintaqaviy klasterlarning alohida turi bo'lib, ularning infratuzilmaviy kelib chiqishiga ko'ra boshqa mintaqaviy darajadagi iqtisodiy klasterlar va tarmoqlarni shakllantirish va rivojlantirish uchun

asos bo'lib, qo'shma loyihalarni amalga oshirish uchun vaqtincha birlashayotgan xo'jalik yurituvchi subyektlar guruhlaridan tomonidan iqtisodiy faoliyatni rejalashtirish tushunchasini anglatadi. Shuningdek, "klaster" va

“sanoat parki”, “texnopark”, “sanoat zonasi” va boshqa ba’zi tushunchalardagi, asosan, tuzilmaviy xususiyatlarni aks ettiruvchi aniq farqlarni ta’kidlash kerak. “Klaster” tushunchasi tarkibiy xususiyatlardan tashqari, avvalo funksional xususiyatlarni – amaldagi munosabatlar tizimini aks ettiradi. Bu munosabatlar quyidagilarni o’z ichiga oladi: kooperatsiya aloqalari, bitimlar, raqobatbardosh munosabatlar, axborot almashinuvi va hokazo.

Sanoat parki yoki texnopark klasterning “yadrosi” bo’lishi mumkin, sanoat mintaqasida klasterlar, proto- va subklasterlar paydo bo’lishi mumkin. Sanoat hududi asosan katta klaster chegaralarini geografik jihatdan belgilashi mumkin. Shu bilan birga, potentsial klasterni konstruktiv rivojlantirish uchun hudud iqtisodiyoti samaradorligini oshirishga qiziqqan hokimiyat organlarining faol aralashuvi talab etiladi. Ba’zi holatlarda klasterlarni samarali rivojlantirish uchun ozgina kuch talab etiladi (trigger – effekt), boshqalarda esa yirik loyihalarni amalga oshirish uchun katta hajmdagi klasterlar talab etiladi. Kompaniyalar klasterlarini qo’llab-quvvatlashga qaratilgan iqtisodiy siyosat alohida tuzilmani shakllantiruvchi korxonalarni qo’llab-quvvatlashga qaratilgan siyosatdan sezilarli darajada farq qiladi. Davlat ko’magi va qo’llab-quvvatlashning tanlab olingan usullari klaster infratuzilmasini rivojlantirish bo’yicha amalga oshirilayotgan umumiy tadbirlarga yo’l ochmoqda.

Klasterlar uchun maxsus infratuzilma mavjudligi, shu jumladan, biznes sohasidagi hamkorlik kanallarining ma’lum bir sanoat yo’nalishi klasteri

ehtiyojlariga moslashtirilgan maxsus tayyorlangan xodimlar guruhi raqobatdoshlikning asosiy omili hisoblanadi. Geografik jihatdan klasterlar alohida ishlab chiqarish zonalarini (mikroklasterlar), hududlar jihatidan joylashgan bo’lishi mumkin; ba’zi holatlarda transchegaraviy klasterlar rivojlanib boradi (masalan, Finlyandiyaning qog’oz va yog’ochni qayta ishlash klasteri, Rossiyadagi chegara daraxtlarni kesish sanoatini kabilar bunga yaqqol misob bo’la oladi). Firmalarning geografik jihatdan konsentratsiyalashuvining uchta asosiy sababi bor:

✓ Birinchisi, bir nechta kompaniyalar uchun umumiy bo’lgan resurslarni saqlash va rivojlantirish uchun xarajatlarni taqsimlashdan foyda olish imkoniyati bilan bog’liq.

✓ Ikkinchi sabab geografik yaqinlikning o’ziga tegishli, biznes uchun zarur bo’lgan tovar yoki xizmatlarni arzon narxlarda va tez yetkazib berish imkoniyatini ta’minlash.

✓ Uchinchi sabab shundaki, firmalarning bir joyda joylashgan konsentratsiyasi ya’ni bir-biriga yaqinlashuvi va markazlashuvi boshqaruv sohasidagi bilimlarning tezroq tarqalishiga yordam beradi, ya’ni osonlikcha rasmiylashtirilishi va o’tkazilishi mumkin bo’lmagan bilim va tajriba markazlashgan tizim orqali joylarga tezroq yetib kelishi mumkin.

Geografik yaqinlik ma’lum darajada bunday mavhum bilimlar almashinuvi yengillashtiradi. Aynan shu iqtisodiy fenomenon hunarmandchilikning ayrim turlari yoki hunarmandchilikka yondashuvlar odatda qat’iy cheklangan hududiy chegaralar doira-

sida ishlab chiqilishi va amalga oshirishi ko'p hollarda ma'qullanadi. Xuddi shunday, kompaniya vakillari va uning hududida joylashgan mahsulotlar iste'molchilari o'rtasida norasmiy aloqa imkoniyati ham muhimdir. Transport va logistika klasteri – transport sohasi iqtisodiy subyektlarining norasmiy birlashuvi bo'lib, bu hududiy yaqinlik va faoliyatning umumiy strategik yo'nalishi singari xususiyatlar bilan ajralib turadi, bir-birini to'ldiradi va alohida kompaniyalarning raqobatbardoshlik ustunliklarini oshiradi.

Transport klasterini yaratishdan maqsad mintaqaning transport infrazuzilmasi oboroti va yo'lovchilar aylanmasini ko'paytirish va uning raqobatbardoshligini oshirishdir.[4]

Klaster yondashuvi Germaniya, Finlyandiya, Yaponiya, Xitoy, Hindiston, AQSh singari rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyotida keng qo'llaniladi. Yevropa Ittifoqi hududida 80 dan ortiq TLC ajratilgan.[5] Bu raqam 217 ming km temir yo'llarni (8,9 ming km tezyurar aloqa), 77,4 ming km avtomobil yo'llarini, 36 ming km quvur liniyalarini, 325 aeroportlarni o'z ichiga olgan Yevropa Ittifoqi transport tarmog'ining yuqori darajada rivojlanganligi va ko'p tarmoqli ekanligi bilan bog'liq,[6] shuningdek, bir qator muhim me'yoriy-huquqiy hujjatlarni qabul qilish: 2006 yil iyul oyida Yevropa Ittifoqi "Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida klasterizatsiyalash uchun Manifest" ni tasdiqladi va qabul qildi, 2007-yil dekabrda esa "Yevropa klasterlari to'g'risida memorandum" ni tasdiqladi va tasdiqlash uchun taqdim etdi, 2008-yil 21-yanvarda Stokgolmda Yevropa prezi-

dentlarining Innovatsiyalar va klasterlar konferensiyasida u nihoyat tasdiqlandi.

Klaster tizimi dunyoning bir qancha yirik davlatlarida o'z samaradorligini namoyon etdi. Masalan, klaster tizimi Frantsiya va Gollandiyada qishloq xo'jaligida qo'llaniladi. Sloveniyadagi transport-logistika klasteri 2003-yilda tashkil etilgan bo'lib, transport ekspeditsiyasi va yetkazib berish bilan shug'ullanadigan, ta'lim dasturlarini ishlab chiqadigan va havoning ifloslanishi bilan bog'liq muammolarni hal qiladigan 13 ta kompaniya va 3 ta muassasani o'z ichiga oladi. Klasterning asosiy maqsadi uning a'zolariga Yevropa bozorida muvaffaqiyatga erishish uchun keng qamrovli transport va logistika xizmatlarini ko'rsatishga imkon beradigan qulay muhitni yaratishdir.

Yevropada transport-logistika xizmatlarini tashkil etishning klaster shakli sifatida davlat chegaralari bilan yirik xalqaro transport koridorlari kesishgan joylarida transport markazlari asosida shakllangan Danborodadagi Padborg shahridagi chegara TLC-ni ham misol qilib keltirish mumkin. Asosiy tavsiflari: klaster maydoni 5 kv. km, transport, logistika va terminal operatorlari soni 150 ga yaqin, xizmat ko'rsatuvchi kompaniyalar – 50 ga yaqin, ishchilarning umumiy soni 3000 kishidan ortiq. Ishtirokchilarning yaqinligi va norasmiy mahalliy aloqalari, klaster shakllanishining yanada moslashuvchanligi va samaradorligini belgilaydi. Klasterga kiruvchi firma va tarmoqlar samaradorligini oshirish, klaster chegaralarini kengaytiradigan

yangi korxonalarni rag'batlantirish muhim hisoblanadi...[7]

Finlyandiyada mamlakat bo'ylab logistika tarmog'i bo'lgan Limova transport-logistika klasteri mavjud. Tegishli biznesning rivojlangan tizimi mavjudligi (xizmat ko'rsatish, konsalting va boshqalar) klaster ichida yangi kompaniyalar yaratish xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishi va mavjud kompaniyalarining raqobatbardoshligini oshirishi mumkin. Klaster bir-biridan 80 kilometr radius uzoqlikda joylashgan bir nechta fin kompaniyalari guruhi atrofida shakllandi. Klaster quyidagi logistika korxonalarini birlashtiradi – AlfaRoc, EP-Logistics, LogiSec, Logmaster, Logistikas, Itella; transport-ekspeditorlik kompaniyalari – Finavia, Innorail; konsalting kompaniyalari – Fidacom, Varova; sanoat – Cargotec, Huurre; ilmiy-tadqiqot va ta'lim tashkilotlari; davlat va ma'muriy muassasalar. Bosh kompaniya – Tech Villa Technology Center – Hyvinkäada joylashgan.[8]

Yaponiya klasterlarining o'ziga xos xususiyati bu yirik, o'rta va kichik korxonalar o'rtasidagi subpudrat munosabatlar tizimidir. Yaponiya klasteri yetakchi kompaniya maqomiga ega bitta yirik bosh kompaniyadan va unga yaqin joyda joylashgan ikki yoki uch darajadagi subpudratchilardan iborat. Shu bilan birga, birinchi darajali subpudratchilar bosh kompaniya bilan uzoq muddatli shartnomalar bilan bog'langan. Ikkinchi va keyingi darajadagi yetkazib beruvchilar o'rtasidagi munosabatlar birinchi darajali subpudratchilar tomonidan tartibga solinadi.[9]

Rossiyada transport infratuzilmasini rivojlantirish sohasidagi klaster siyosati bir qator milliy va mintaqaviy strategiyalarda, rivojlanish dasturlarida, xususan, 2020-yilgacha bo'lgan davrda Rossiya Federatsiyasini uzoq muddatli rivojlantirish konsepsiyasida, 2030-yilgacha bo'lgan davrda Rossiyaning transport strategiyasida, amalga oshirish bo'yicha uslubiy tavsiyalarda aks ettirilgan. Rossiya Federatsiyasining ta'sis obyektlarida klaster siyosati...[10] Rossiya temir yo'llarida multimodal transport-logistika markazlaridan foydalangan holda klasterli yondashuvga asoslangan xalqaro transport koridorlari faoliyatini tashkil etish metodikasini ishlab chiqilgan.

Qozog'iston Respublikasining 2020-yilgacha istiqbolli milliy klasterlarini shakllantirish konsepsiyasida mahalliy klasterlarning global ta'minot zanjirlariga kirishi ko'zda tutilgan, bu esa milliy texnologik xavfsizlik darajasini sezilarli darajada ko'taradi, iqtisodiy o'sish sifatini yaxshilaydi va klasterlarning bir qismi bo'lgan biznesning xalqaro raqobatbardoshligini ta'minlaydi.

Mamlakatimizda transport-logistika klasterlarini rivojlantirish uchun potentsialdan foydalanish samaradorligini oshirish zarurati iqtisodiyotning raqobatdoshligi va diversifikatsiyasini oshirishning ustuvor yo'nalishlaridan biri hisoblanadi. Bu jarayonda yetakchi rolni yuklarni muqobil transport turlariga ko'chirish uchun chegara temir yo'l stansiyalarida xalqaro transport koridorlari kesishmasida yaratilishi kerak bo'lgan transport-logistika klasterlari o'ynaydi.

O'zbekiston Respublikasida tranzit yuklarni raqobatbardosh choralar va mexanizmlardan foydalangan holda alternativ temir yo'ldan ichki temir yo'lga yo'naltirish orqali yuk tashish hajmini oshirishga qaratilgan transport-logistika klasterlarini yaratish kerak.

Hozirgi kunda Yevropa Ittifoqi, Rossiya, Qozog'iston va boshqa MDH mamlakatlaridan, shuningdek, Xitoydan Pokiston va Hindistonga yuklarni tashish dengiz transporti orqali amalga oshirilmoqda. Shu bilan birga, Tovarlarni o'z vaqtida yetkazib berishda bir qator to'siqlar mavjud. Shunday qilib, Eron portlari Fors ko'rfaziga boradi. Bu shuni anglatadiki, Suvaysh kanaliga yuklarni yetkazib berish uchun Arabiston yarim orolini aylanib o'tish va Hind okeanining portlariga borish uchun Arab dengizini kesib o'tish kerak.

Shunday qilib, Yevropaga va Janubi-sharqiy Osiyoga tovarlarni yetkazib berish mumkin bo'lgan muqobil quruqlik yo'llarini topish masalasini hal qilish zarurati transport jarayonida ishtirok etadigan mamlakatlarni birlashtiradigan yangi temir yo'l liniyalarini qurish muhimligini belgilaydi.

Transport infratuzilmasi sohasidagi klaster siyosatining asosiy maqsadi transport va logistika xizmatlarining ichki va jahon bozorida Tovarlarni va yo'lovchilarni saqlash, tashish, eskport qilish va yetkazib berishga ixtisoslashgan turli tuzilmalarni, shuningdek, infratuzilma va boshqa tashkilotlarga xizmat ko'rsatuvchi tashkilotlarni birlashtirish orqali raqobatbardoshlikni oshirishdir.

Transport-logistika klasteri ma'lum bir tashkiliy shakl sifatida

ma'lum bir hududning logistika salohiyatining rivojlanishi va o'sishiga hissa qo'shgan holda, xomashyo yetkazib beruvchilardan, ishlab chiqarish tuzilmalaridan iste'molchilarga yuk oqimlari harakatining texnologik zanjirlarini boshqarish samaradorligini oshirish muammosini hal qiladi.

Transport-logistika klasterlarini shakllantirish bir qator vazifalarni samarali hal etish, tovar aylanmasini optimallashtirish, shu jumladan ekspeditorlik va terminal ombor komplekslarini oqilona qurilishini ta'minlash, transportning bir nechta turlari bilan bog'liq yuklarni tashish jarayonlarini ratsionalizatsiya qilish, tranzit salohiyatini rivojlantirish va undan samarali foydalanish, operatsion o'zaro ta'sir tizimini shakllantirish, rejalashtirish, transport markazlarida muvofiq-lashtirish va dispetcherlik faoliyatini tartibga solish, tovar oqimlariga optimal xizmat ko'rsatishni ta'minlash, klaster a'zolari o'rtasida samarali ma'lumot almashinuvini ta'minlovchi logistika axborot tizimini ishlab chiqish kabi masalalar ko'ndalang qo'yiladi.

Belgilangan maqsadni amalga oshirish doirasida klaster siyosatining asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- mintaq hududida transport-logistika klasterlarini shakllantirish va rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, ularning ishtirokchilarining raqobatbardoshligi o'sishini ta'minlash;

- yuk oqimlariga xizmat ko'rsatish uchun klasterning transport-logistika va terminal va ombor majmualarining samarali hududiy qurilishini ta'minlash;

- transport sohasidagi investitsiya loyihalarini, shu jumladan davlat-xususiy sheriklik loyihalarini samarali qo'llab-quvvatlashni ta'minlash;

- transport sohasidagi kichik va o'rta korxonalarning kooperatsiyasi va umumiy logistika konsepsiyasiga integratsiyalashuviga ko'maklashish;

- transport sohasida yangiliklarni yaratish va amalga oshirish maqsadida o'quv va ilmiy muassasalarning transport-logistika klasterining boshqa ishtirokchilari bilan o'zaro ta'sir mexanizmlarini ishlab chiqish va takomillashtirish.

Transport-logistika klasterlari – infratuzilma va tovarlarni va yo'lovchilarni saqlash, eskort qilish va yetkazib berishga ixtisoslashgan kompaniyalar, dengiz, daryo, quruqlik, havo transporti, logistika majmualari va boshqalarga ixtisoslashgan kompaniyalar majmuasidir va tranzit muhim bo'lgan mintaqalarda rivojlanmoqda.

Transport-logistika klasterining o'ziga xos xususiyati shundaki, u boshqa klasterlardan farqli o'laroq, bu yerda moddiy ishlab chiqarish sohasiga ustuvor ahamiyat beriladi. Bu xizmatlarning klasteri bo'lib, uni shakllantirishda muayyan qiyinchiliklar kelib chiqadi, Shunga qaramay, turli xil biznes yo'nalishlarini integratsiyalashgan zamonaviy sharoitda qayta ishlab chiqish va moddiy oqimlarni boshidan oxirigacha samarali boshqarish zarurligi, transport-logistika klasterlarini yaratish davr talabidir.

Odatda, quruqlikdagi klasterlar transport-logistika terminallari asosida shakllanadi va muvaffaqiyatli rivojlanib kelmoqda, ularning asosiy vazifasi

transkontinental yuklarni turli transport turlariga qayta yuklashni amalga oshirish va tranzit yuk oqimlarini temir yo'l va avtomobil transporti rejimlari o'rtasida qayta taqsimlashdir.

Markaziy Osiyo mintaqasi tranzitining o'ziga xosligi transport koridorlarini rivojlantirishning tegishli yo'nalishlari va shunga mos ravishda ushbu maxsus geografik va iqtisodiy sharoitlarda shakllangan va faoliyat yuritayotgan transport-logistika klasteri faoliyatini belgilaydi:

- respublikaning tranzit siyosatini shakllantirish;

- respublika hududi orqali yuklarni tranzit qilishda transport va texnologik ta'minotning investitsiya tarkibiy qismini shakllantirish;

- transport va texnologik infratuzilma va tegishli xizmatlarning samarali va muvozanatli rivojlanishini ta'minlash;

- respublika hududidan o'tuvchi xalqaro transport yo'laklari qismlarining raqobatbardoshligini oshirish;

- yangi loyihalarni amalga oshirish uchun haqiqiy davlat ko'magi (tashkiliy, huquqiy va iqtisodiy jihatdan);

- multimodal transportining ko'payishini hisobga olgan holda xalqaro transport koridorlarini kompleks rivojlantirish;

- qo'shni hududlarning muqobil tranzit transport koridorlariga bog'liqlikni kamaytirish uchun zarur shart-sharoitlarni yaratish;

- transport infratuzilmasini rivojlantirish va samarali ishlashi uchun tashkiliy, iqtisodiy, huquqiy va ijtimoiy sharoitlarni yaratish;

– samarali kadrlar siyosatini amalga oshirish (tranzit tashishni tashkil etish va transport yo'laklariga yuk oqimlarini jalb qilish bilan shug'ullanuvchi xizmat ko'rsatuvchi xodimlarga talablarni ishlab chiqish, xodimlarni tayyorlash va qayta tayyorlash uchun sharoit yaratish);

– mintaqaviy va eksport-import yuk oqimlarini hisobga olgan holda yangi tranzit inshootlarini qurish va mavjudlarini rekonstruktsiya qilishni muvofiqlashtirish;

– investitsiya faoliyatini faollashtirish va samarali innovatsion siyosatni amalga oshirish asosida transport tashkilotlarining ishlab chiqarish-texnik bazasini mustahkamlash va infratuzilma obyektlarini rivojlantirish;

– ekspeditorlik xizmatlarini, shu jumladan terminal inshootlarini rivojlantirish;

– transportning barcha turlarini Markaziy Osiyo davlatlarining mintaqaviy darajasida o'zaro ta'sirini takomillashtirish va muvofiqlashtirish bo'yicha takliflarni ishlab chiqish.

Transport-logistika klasterini yaratish resurslarni, kapitalni mahalliyashtirish va konsentratsiyalash va boshqa ishtirokchilarni jalb qilishga qaratilgan katta mablag'larni talab qiladi. Uning shakllanishi turli ijtimoiy guruhlarining manfaatlariga ta'sir qiladi. Odatda, na biznes va na davlat o'z-o'zidan klaster yaratish uchun barcha zarur shart-sharoitlarni yaratishga qodir emas. Zamonaviy transport-logistika klasterini faqat davlat va ishbi-larmon doiralar o'rtasidagi konstruktiv, o'zaro manfaatli va uzoq muddatli sheriklik doirasida yaratish mumkin.

Transport-logistika klasteridagi tashkiliy munosabatlar xo'jalik yurituvchi subyektlar va davlat idoralari manfaatlari uyg'unligini ta'minlaydigan tarzda qurilishi kerak.

Klaster siyosatining tashabbuskori sifatida davlat manfaatlariga ustuvor ahamiyat beriladi, shu bilan transport-logistika klasterini yaratish maqsadga muvofiqligining asosiy sharti:

▪ birinchi navbatda, respublikani rivojlantirish strategiyasiga, shu jumladan raqobat muhitini shakllantirish va investitsiya jozibadorligiga muvofiqligi;

▪ ikkinchidan, modernizatsiya qilish, infratuzilma kompleksini yaratish, transport sohasining raqobatbardoshligini oshirish siyosatini olib borish, shu jumladan davlat-xususiy sheriklik loyihalarini moliyaviy qo'llab-quvvatlash bo'yicha davlatning ustuvor vazifalarini hal qilish.

O'zbekistonda transport sanoatini rivojlantirish bo'yicha klaster siyosati bir qator milliy strategiyalarda, Markaziy Osiyoning mintaqaviy darajadagi strategiyalarida, rivojlanish dasturlarida, xususan, 2040-yilgacha bo'lgan davr uchun uzoq muddatli rivojlanish konsepsiyasida, 2035-yilgacha bo'lgan davrda O'zbekistonning transport strategiyasida aks ettirilishi kerak. Tranzit siyosati, O'zbekiston Respublikasining klaster siyosatini (tranzit va transport-logistika salohiyatini rivojlantirish nuqtai nazaridan) amalga oshirish bo'yicha uslubiy tavsiyalar mavjud.

Turizm klaster hududning bir yoki bir nechta hududlarida yaratilgan va joylashgan turizm va rekreatsion maxsus iqtisodiy zonalar majmuasi.

Maqsad - turizm klasterini yaratish – sinergetik ta'sir orqali turizm bozorida hududning raqobatbardoshligini oshirish, shu jumladan:

- klasterga kiritilgan korxona va tashkilotlar samaradorligini oshirish,
- innovatsiyani rag'batlantirish,
- yangi yo'nalishlarning rivojlantirishini rag'batlantirish.

Turizm (yoki turizm-rekreatsioon) klasterini yaratish aslida hududning joylashishini belgilaydi va mintaqa qiyofasining shakllanishiga ta'sir qiladi. Dastlab klaster yondashuvi sanoat ishlab chiqarishiga tatbiq qilingan va uning asoschilari A. Marshall va B.S. Yastremskiy, ammo Garvard biznes maktabi professori Maykl Porter mintaqaviy raqobatbardoshlikni oshirish uchun sanoat klasterlari g'oyasini ommalashtirgan olimlar bo'ldilar. "Klaster paydo bo'lishining obyektiv shartlari M. Porter tomonidan ishlab chiqilgan taniqli "Raqobat rombiga" da umumlashtirildi.

An'anaviy omillardan tashqari – raqobat muhiti, talab sharoitlari va qo'llab-quvvatlovchi tarmoqlar mavjudligi – ma'lum bir hududda malakali kadrlar, infratuzilma va kapital singari ixtisoslashtirilgan omillar yaratilishi kerak (va ular meros qilib olinmaydi!). bunday ixtisoslashtirilgan omillarni yaratish uzoq va barqaror investitsiyalarni talab qiladi, ularni ko'paytirish murakkab jarayon hisoblanadi. Bu klaster uchun raqobatdosh ustunlikni yaratadi, bu protsedura biroz qiyin.

Turizm klasterlarining asosiy xususiyatlari quyidagilardan iborat:

•turizm sohasida va turdosh sanoat tarmoqlarida (davlat-xususiy sheriklik, uyushmalar, birlashmalar va boshqalar shaklida) faoliyat yuritadigan turistik klaster subyektlari (biznes tuzilmalari, hokimiyat va davlat idoralari, jamoat tashkilotlari) o'rtasida hamkorlik mavjudligi:

•mavjud turizm infratuzilmasi (turistik klaster obyekti) bilan turistlarni jalb etuvchilar joylashgan hududning turistik resurslaridan turizm klasteri subyektlari tomonidan birgalikda foydalanish:

•turizm klasteri ishtirokchilari o'rtasida vertikal (turizm sanoatining mahsulot zanjiri ichida) va gorizontal munosabatlarning (turizm mahsuloti ishlab chiqarishga jalb qilingan tuzilmalar o'rtasida) mavjudligi:

•turizm klasteri faoliyati uchun klaster obyektlari va subyektlarining raqobatbardoshligini oshirishdan, shuningdek, mintaqaning turizm mahsulotini shakllantirish, targ'ib qilish va sotish orqali rekreatsioon ehtiyojlarni qondirishdan iborat yagona maqsad mavjudligi.

Agrosanoat klasteri qishloq xo'jaligi mahsulotlarini ishlab chiqarish, qayta ishlash va sotish, atrof-muhitni muhofaza qilish maqsadida geografik jihatdan bir mintaqada to'plangan turli xil sanoat tashkilotlarining ixtiyoriy va norasmiy birlashmasiga nisbatan ishlatiladigan termin hisoblanadi. Qiymat zanjiri, jonlantirish qishloq joylari, nafaqat mamlakatning oziq-ovqat xavfsizligini ta'minlash, investorlar uchun yanada manfaatli soha bo'lib, mamlakat aholisi sog'lig'ini saqlash uchun ekologik toza mahsulotlar

ishlab chiqarish ularning maqsadi hisoblanadi.

Shu munosabat bilan agrosanoat biznesiga investitsiya oqimlarini cheklovchi va agrosanoat klasterlarini yaratish va rivojlantirishga to'sqinlik qiluvchi omillarni tahlil qilish agrosanoat biznesining investitsiya jozibadorligini oshirish mexanizmlari va vositalarini belgilovchi dolzarb vazifadir. Davlatimiz rahbarining innovatsion g'oyalardan biri – odamlar farovonligi sezilarli ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan klaster tizimi mamlakatimizda keng tatbiq etish va qishloq xo'jaligi sohasida ularni qo'llash orqali yaxshi natijalarga erishishdir. Davlatimiz rahbari tashabbusi bilan amalga oshirilayotgan 2017-2021-yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasiga muvofiq, iqtisodiy sohalar, xususan, qishloq xo'jaligining paxtachilik sohasi tub o'zgarishlarga uchrayapti.

So'nggi uch yil ichida mamlakatda, boshqa barcha sohalarida bo'lgani kabi, qishloq xo'jaligida ham yangidan-yangi dasturlar ishlab chiqildi, yo'l xaritalari izchil amalga oshirildi va qishloq xo'jaligi ishlab chiqarishini tashkil etishning klaster usuli keng qo'llanilmoqda. So'nggi ikki yil ichida paxtachilik to'qimachilik klasterlariga ajratilgan yer maydoni ushbu ekin uchun ajratilgan qishloq xo'jaligi yerlarining 52 foizini tashkil etdi. Agar mustaqillikning dastlabki yillarida o'zimiz yetishtirgan paxta tolasining atigi 6-7 foizini qayta ishlagan bo'lsak, bugungi kunda kamida 80 foizini qayta ishlash mumkin.

Sirdaryo viloyatida agrosanoat sohasida tajriba sifatida birinchi klaster – "Bek klaster" mas'uliyati cheklangan jamiyati shaklidagi o'zbek-ingliz qo'shma korxonasi tashkil etildi. Ushbu tajriba butun mamlakat bo'ylab tarqaldi. Muxtasar qilib aytganda, mamlakatimiz iqtisodiyotida yangi tuzilma – paxta va to'qimachilik klasterlari yuqori natijalarga erisha boshladi.

Ta'kidlash joizki, mamlakat Prezidentining g'oyasi xorijiy davlatlarning nufuzli kompaniyalari tomonidan qo'llab-quvvatlandi va ushbu sohada hamkorlik qila boshladi. Xususan, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 8-avgustdagi "Indorama kompaniyasi (Singapur) tomonidan O'zbekiston Respublikasida zamonaviy paxta-to'qimachilik mahsulotlarini yaratish chora-tadbirlari to'g'risida" gi qarori asosida, Indorama Singapur kompaniyasi tomonidan mamlakatimizda paxta-to'qimachilik klasterini tashkil etish bo'yicha tizimli ishlar amalga oshirish bo'yicha dastur ishlab chiqildi va 340 million dollarlik investitsiyani amalga oshirish bo'yicha reja ishlab chiqildi. Shuningdek, kompaniya mamlakatimizda bir qator yirik loyihalarni amalga oshirmoqda. Shunday qilib, Qo'qon To'qimachilik kombinati majmuasining qurilishi tugallanmaganligi asosida 2010-yilda "Indorama Kokand Textile" qo'shma O'zbekiston-Singapur qo'shma korxonasi tashkil etildi. O'shandan beri loyiha asosida 164 million AQSh dollari miqdoridagi to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar o'zlashtirildi. Ayni paytda bu yerda 1000 ishchi va xizmatchi

mehnat qilmoqda. Ishlab chiqarilayotgan mahsulotlarning aksariyati chet elga eksport qilinadi.

Indorama Group-ning 2019-2023-yillarga mo'ljallangan paxta va to'qimachilik klasteri loyihasi ikki bosqichdan iborat. Hozirgi kunda Sirdaryo va Qashqadaryo viloyatlarida, Farg'ona va Jizzax viloyatlarida ishlar boshlandi, kelasi yildan ish boshlanadi. 225 million dollar paxta xomashyosi, makkajo'xori va boshqa mahsulotlarni yetishtirishga sarflanadi. Bundan tashqari, kompaniya yana 115 million dollarlik sarmoyani paxtani chuqur qayta ishlashga yo'naltiradi (ikkinchi bosqich) – ip-kalava ishlab chiqarish.

Zavodlar Indorama Qo'qon To'qimachilik qo'shma korxonasining mavjud korxonalarida joylashgan. Qishloq xo'jaligida klaster usuli yerni haydash, o'simliklarni ekish va parvarish qilish, yetishtirilgan xomashyodan tayyor mahsulotlar ishlab chiqarish kabi jarayonlarni o'z ichiga oladi. Ushbu yagona texnologik zanjir korxonalar majmuasini birlashtiradi va ilm-fan, ta'lim va ishlab chiqarish integratsiyasini chuqurlashtirishga, yangi texnologiyalarni amaliyotga tatbiq etishga imkon beradi. Paxta va to'qimachilik klasterlari nafaqat yengil sanoatni, balki oziq-ovqat mahsulotlarini qayta ishlash, farmatsevtika, qurilish materiallari va boshqa sohalarni o'z ichiga olgan o'nlab boshqa sohalarni qamrab oladi.

Bu tizimning pirovard maqsadi – "O'zbekiston" brendi ostida yuqori sifatli mahsulotlarni yaratish, aholini ijtimoiy himoya qilish, ish bilan ta'minlash, munosib mehnat sharoitlarini yaratish va boshqa muhim vazifalarni hal

etish kabilardir. Raqobatbardosh paxta mahsulotlarini ishlab chiqarishni yo'lga qo'yish maqsadida 2017-yil 14-dekabrdagi "To'qimachilik va tikuvchilik-trikotaj sanoatini jadal rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Prezident farmoni qabul qilindi. Uning asosida Vazirlar Mahkamasi paxta va to'qimachilik sanoati va klasterlari faoliyatini tashkil etish bo'yicha qo'shimcha chora-tadbirlar rejasini qabul qildi. Natijada klaster korxonalari yordamida paxtachilikda ilg'or qishloq xo'jaligi texnologiyalari joriy etilmoqda, klasterlar va fermer xo'jaliklari zamonaviy qishloq xo'jalik uskunalari bilan ta'minlanmoqda.

Birgina 2018-yilning o'zida Qoraqalpog'iston Respublikasi va mamlakat viloyatlarida 14 ta paxta va to'qimachilik klasterlari tashkil etildi. Ular 368 ming tonna paxta xom ashyosini yetishtirdilar va qayta ishlashdi. Bu yil mamlakat bo'ylab 48 ta paxta-to'qimachilik klasteri tashkil etildi. Klaster tizimining yana bir afzalligi uskunalarni sotib olishda namoyon bo'ladi. Ya'ni 2020-yil 1-yanvargacha paxta va to'qimachilik klasterlari yangi qishloq xo'jaligi uskunalari chet eldan sotib olishda bojxona to'lovlaridan ozod qilinadi. Ushbu imtiyozlardan foydalangan holda klaster korxonalari 2018-yilda 1400 ga yaqin zamonaviy iqtisodiy qishloq xo'jaligi uskunalari sotib olishdi. Xomashyoni emas, balki tayyor mahsulotni sotish va eksport qilish ishlab chiqaruvchiga ham, davlatga ham ko'proq foyda keltirishi sir emas. Bunga klaster tizimida erishish mumkin.

Mamlakatimiz Prezidenti Shavkat Mirziyoyev ta'kidlaganidek, qishloq xo'jaligida paxtachilikning kelajagi,

uning iqtisodiy samaradorligi klasterlar bilan bog'liq. Klasterlar qishloq xo'jaligi sohasini jadal rivojlantirish lokomotiviga aylanishi kerak. Davlatimiz rahbari rahnamoligida amalga oshirilgan ushbu ulkan islohotlar mamlakat tarixiga oltin harflar bilan bitiladi va Vatanimiz taraqqiyoti va ravnaqi uchun xizmat qiladi. Agar 2017-yilda O'zbekistonda bitta klaster bo'lsa, 2018-yilda u allaqachon 15 tani tashkil etgan bo'lsa, 2019-yilda ularning soni 75 taga etdi, 2020-yilda 165 tani tashkil etdi.

Bu oddiy dehqonchilikdan nimasi bilan farq qiladi? Ilgari dehqonlarimiz "O'zpaxtasanoat" bilan to'g'ridan-to'g'ri

shartnoma tuzib, ularni paxta tolasi bilan ta'minladilar. To'qimachilik korxonalari paxtani "O'zpaxtasanoat" dan sotib oldi. Endi munosabatlar to'g'ridan-to'g'ri fermer va to'qimachilik kompaniyasi o'rtasida o'rnatiladi.

Klaster tizimi ikki yo'nalishda tashkil etiladi.

- Birinchisi, fermerlar va to'qimachilik biznesi o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishuv.

- Ikkinchidan, katta salohiyatga ega bo'lgan to'qimachilik korxonalari o'zlari dehqonchilik qilishadi. Bu amaliyot Quyi Chirchiq tumanidagi "TCT klasteri" da qollanilmoqda.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati

1. Orlov S.V. Transport klasteri transport kompleksini hududiy tashkil etish shakli sifatida. // Zamonaviy texnologiyalar. Tizim tahlili va modellashtirish №2 (38), 2013 yil
2. Titov A.V., Volinskiy I.A. Yevropada transport-logistika klasterlarini yaratish xususiyatlari. Astraxan davlat texnika universiteti xabarnomasi. Ser.: Dengiz muhandisligi va texnologiya. 2015. № 4. S. 103-108.
3. Evropa Ittifoqi transporti. Statistical Pocket Book 2019. [Elektron resurs]. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>
4. S.V. Orlov. Transport klasteri va eri transport kompleksini hududiy tashkil etish shakli sifatida. // Zamonaviy texnologiyalar. Tizim tahlili va modellashtirish №2 (38), 2013 yil
5. Titov A.V., Volinskiy I.A. Evropada transport-logistika klasterlarini yaratish xususiyatlari ne // Astraxan davlat texnika universiteti xabarnomasi. Ser.: Dengiz muhandisligi va texnologiya. 2015. № 4. S. 103-108.
6. Evropa Ittifoqi transporti. Statistical Pocket Book 2019. [Elektron resurs] URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>
7. Pokrovskaya O.D. Transport logistikasida klasterlar yaratish bo'yicha xorijiy tajribaning xususiyatlari / O.D. Pokrovskaya // Sibir va Uzoq Sharqda transportning ilmiy muammolari. - 2014. - № 4. - S. 39-42.
8. Diter V. Rebitzer, Evropa logistika bozori, Evropaning ko'chmas mulk yilnomasi, 2007 yil.
9. T.A. Prokofiev, O. V. Kashpurov. Evropa-Osiyo xalqaro transport koridorlarining logistika infratuzilmasini rivojlantirishni boshqarish bo'yicha klasterli yondashuv. // Transport byulleteni - 6/2013.
10. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113283/

Ingliz tili muharriri: Nosirova Nargiza Jamoliddin qizi
Musahhih: Vahobova Marfua Mirkamalovna
Sahifalovchi va dizayner: Zoirov Sardor Ziyodin o'g'li

2024. 1-son

© Materiallar ko'chirib bosilganda **"Management and Economics Scientific Research Journal"** jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar ma'sul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelamasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga maqola, reklama, hikoya va boshqa ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.
Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

El. pochta: journals@timeedu.uz

Tel.: +998 95 651 90 00

"Management and Economics Scientific Research Journal" jurnali 19.09.2024-yildan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Adminstratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan 404368-son reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan. Litsenziya raqami: C-5669639
PNFL: 308906510

Manzilimiz: Toshkent shahar, Yakkasaroy tumani
Shota Rustaveli ko'chasi, 114