



O'ZBEKISTONDA TRANSPORT-LOGISTIKA KLASTERI BO'YICHA XORIJ TAJIRIBALARIDAN FOYDALANISH MASALALARI

Karrieva Yakutjan Karimovna

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti, Biznesni boshqarish va logistika
kafedrası professori, Iqtisod fanlari doktori
yakuthan58@mail.ru

Karrieva Bibidjan Karimovna

Toshkent davlat transport universiteti, yol harakatini tashkil qilish kafedrası
katta o'qituvchisi,

Karriev Karim Safarbaevich

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti, biznesni boshqarish va logistika
kafedrası assistenti.

Annotatsiya. Ushbu maqolada mualliflar tomonidan O'zbekistonda transport-logistika klasteri bo'yicha amalga oshirilayotgan ishlar va ularni holatini organigan holda, xorij tajribalarini qo'llash amaliyoti atroflicha yoritilgan. Shuningdek, rivojlangan mamlakatlarda transport logistika klasterlar bo'yicha tajribalar tahlil qilingan. Shulardan kelib chiqqan holda maqolada xorij tajribalarini organish va mamlakatimizda samarali qollash masalalari oz aksini topgan. Jumladan, Finlyandiya, Yaponiya, Rossiya, Qozogiston kabi mamlakatlarda transport-logistika klasteri bo'yicha tajribalari qiyosiy tahlil qilinib uni O'zbekistonda qo'llash uchun bir qator tavsiyalar berilgan.

Kalit so'zlar: Klaster, transport, logistika, strategiya, iqtisodiyot, liberalizatsiya, texnoparklar, diversifikatsiya, raqobatbardoshlik, modernizatsiya, kichik sanoat zonalar, transport infratuzilmalari, xizmatlar bozori, klaster texnologiyalari, innovatsion klasterlar, erkin iqtisodiy zonalar, mikroklasterlar, xizmatlar bozori, transport-logistika, xalqaro transport, transport koridorlari, ekspeditor-kur'yerlik, ekspeditor-agentlik, brokerlik, aralash yuk tashish operatorlik faoliyatlari, ekspeditorlik kompaniyalari, omborxona komplekslari, taqsimlash markazlari va terminallarni logistic klasterlar.

KIRISH

O'zbekiston Respublikasini 2017–2021-yillarda rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishlari bo'yicha Harakatlar Strategiyasining iqtisodiyotni rivojlantirish va liberallashtirishning ustuvor yo'nalishariga bag'ishlangan bandida "Tarkibiy o'zgartirishlarni chuqurlashtirish, milliy iqtisodiyotning yetakchi tarmoqlarini modernizatsiya va difersifikatsiya qilish hisobiga uning raqobatbardoshligini oshirish, erkin iqtisodiy zonalar, texnoparklar va kichik sanoat zonalarini tashkil etish, amaldagi zonalarining samaradorligini oshirish,



klasterlar faoliyatini tashkil etish, xizmatlar ko'rsatish sohasini jadal rivojlantirish, yalpi ichki mahsulotni shakllantirishda xizmatlar roli va ulushini oshirish, ko'rsatilayotgan xizmatlarning tuzilmasini eng avvalo xizmatlarning zamonaviy yuqori texnologik turlari hisobiga tubdan o'zgartirish, logistika va yo'l-transport infratuzilmasini yanada rivojlantirish, iqtisodiyot, ijtimoiy sohaga, boshqarish tizimiga raqamlashtirish usullarini joriy etish, qishloq xo'jaligi mahsulotlarni saqlash, transportirovka qilish va sotish, moliyaviy va boshqa zamonaviy bozor xizmatlarni ko'rsatish infratuzilmasini yanada kengaytirish" kabi vazifalar keltirilgan [1]. Shulardan kelib chiqqan holda, bugun mamlakatimizni modernizasiya qilish va yangilash, yangi O'zbekistonni yaratish, iqtisodiyotimizning sifat jihatdan yangi, zamonaviy tarkibiy tuzilmasini shakllantirish, hududlarimizni kompleks rivojlantirish bo'yicha barcha rejalарimizning muvaffaqiyatli amalga oshirilishi yo'l-transport va kommunikasiya infratuzilma tarmoqlarini yuksak sur'atlar bilan rivojlantirishga uzviy bog'liqdir.

O'zbekistonda oxirgi yillarda logistikani, klasterlarni, innovasion faoliyatni, raqamlashtirishni shiddat bilan rivojlantirish masalalari davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biri bo'lib qoldi.

Bu esa o'z o'rnida raqamlashtirish mamlakatimiz iqtisodiyoti raqobatbardoshligini rivojlantirish, inson taraqqiyoti darajasini oshirish, yoshlarni ish bilan bandligini taminlash, mehnat unumdorligini o'stirishdagi hissasi to'g'risida xulosa chiqarish uchun O'zbekistonning raqamli rivojlanishi bo'yicha to'la miqyosli uzoq muddatga ega bo'lgan strategiyali davlat innovasion siyosatini rivojlantirishni va iqtisodiyotimizni raqamlashtirishni taqozo etmoqda. Shu o'rinda ta'kidlash joizki transport va logistika klasterlar tizimida yuklarni tashishda raqamlashtirishdan, ya'ni axborot kommunikasion texnologiyadardan, innovasion logistikadan foydalanish katta ahamiyatga egadir.

Asosiy tadqiqotlar va usullar

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 sub'ektlar guruhlar tomonidan iqtisodiy faoliyatni rejalashtirish kabi tushunchani anglatadi. Shuningdek, "klaster" va "sanoat parki", "texnopark", Mamlakatimizda barcha sohalarda logistic xarajatlarni optimallashtirish va ularda boshqaruv jarayonlarini takomillashtirish, soha korxonalarini tarkiban o'zgartirish va ularda ishlab chiqarishda hamda xizmat ko'rsatish jarayonlarini diversifikatsiya qilish, tarmoqda qo'shilgan qiymat zanjirining to'laqonli shakllantirish orqali korxonalarining iqtisodiy salohiyatini oshirish, shu orqali bandlikni ta'minlash, aholining mahsulotlariga bo'lgan ehtiyojini qondirish hamda turmush faravonligini oshirishga katta e'tibor



berilmoqda. 2022-2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning Taraqqiyot strategiyasi ham logistika xizmatlari bozorini rivojlantirish bo'yicha ustuvor vazifalari belgilangan. Mazkur vazifalarni samarali ijrosini ta'minlash logistik zanjirlarida boshqaruvning takomillashtirishni taqozo etadi. Ko'zda tutilgan vazifalarning muvaffaqiyatli bajarilishi logistic zanjirlarida boshqaruv jarayonlarini modernizatsiyalash orqali korxonalarining raqobatbardoshligini hamda logistic zanjirlarida harajatlar optimallashtirishni ta'minlashga qaratilgan boshqaruv mexanizmlari va modellarini takomillashtirish yo'nalishdagi chora-tadbirlarni ishlab chiqishni amalga oshirishni taqozo etadi.

"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 hk. *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 hollarda 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 infratuzilmaning 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 zonolari (mikroklasterlar), hududlar jihatdan joylashgan bo'lishi mumkin; ba'zi hollarda 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 kontsentratsiyalashuvining 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 tovarlar 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 ushbu mavhum bilimlar almashinuvini yengillashtiradi. Aynan shu iqtisodiy fenomenon hunarmandchilikning ayrim turlari yoki hunarmandchilikka yondashuvlar odatda qat'iy cheklangan hududiy chegaralar doirasida ishlab chiqilishi va amalga oshirilishi 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 – bu transport sohasi iqtisodiy subyektlarining norasmiy birlashuvi bo'lib, bu hududiy yaqinlik va faoliyatning umumiy strategik yo'nalishi kabi xususiyatlar bilan ajralib turadi, bir-birini to'ldiradi va alohida kompaniyalarning raqobatbardoshlik ustunliklarini oshiradi.

Transport klasterini yaratishdan maqsad mintaqaning transport infratuzilmasi va yo'lovchilar aylanmasini ko'paytirish va uning raqobatbardoshligini oshirishdir.⁶

Klaster yondashuvi Germaniya, Finlyandiya, Yaponiya, Xitoy, Hindiston, AQSh va boshqalar kabi rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyotida keng qo'llaniladi. Yevropa Ittifoqi hududida 80 dan ortiq TLC ajratilgan⁷. Ushbu 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.⁸Shuningdek, bir qator muhim me'yoriy-huquqiy hujjatlarni qabul qilindi. 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 prezidentlarining Innovatsiyalar va klasterlar konferensiyasida u nihoyat tasdiqlandi.

⁶S.V. Orlov. Transport klasteri va eri transport kompleksini hududiy tashkil etish shakli sifatida. // Zamonaviy texnologiyalar. Tizim tahlili va modellashirish №2 (38), 2013 yil

⁷Titov 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.

⁸Evropa Ittifoqi transporti. Statistical Pocket Book 2019. [Elektron resurs]
URL:<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>



Klaster tizimi dunyoning bir qancha yirik davlatlarida o'z samaradorligini namoyish 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 firmalar va tarmoqlar samaradorligini oshirish, klaster chegaralarini kengaytiradigan yangi korxonalarni rag'batlantirish muhim hisoblanadi⁹...

Finlyandiyada mamlakat bo'ylab logistika tarmog'i bo'lgan Limova transport-logistika klasteri mavjud. Tegishli biznesning rivojlangan tizimining 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 – TechVilla Technology Center – Hyvinkäada joylashgan.¹⁰

Yaponiya klasterlarining o'ziga xos xususiyati bu yirik, o'rta va kichik korxonalar o'rtasidagi subpudrat munosabatlar tizimidir. Yaponiya klasteri yetakchi kompaniya maqomiga ega bo'lgan 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

⁹Pokrovskaya 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.

¹⁰ Diter V. Rebitzer, Evropa logistika bozori, Evropaning ko'chmas mulk yilnomasi, 2007 yil.



muddatli shartnomalar bilan bog'langan. Ikkinchi va keyingi darajadagi yetkazib beruvchilar o'rtasidagi munosabatlar birinchi darajali subpudratchilar tomonidan tartibga solinadi.¹¹

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 siyosati¹²... Rossiya temir yo'llari multimodal transport-logistika markazlaridan foydalangan holda klasterli yondashuvga asoslangan xalqaro transport koridorlari faoliyatini tashkil etish metodikasini ishlab chiqdi.

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

Hozirgi vaqtda Evropa 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 zaruriyati transport jarayonida ishtirok etadigan mamlakatlarni birlashtiradigan yangi temir yo'l liniyalarini qurish muhimligini belgilaydi.

¹¹T.A. Prokofiev, O. V. Kashpurov. Evropa-Osiyo xalqaro transport koridorlarining logistika infratuzilmasini rivojlantirishni boshqarish bo'yicha klasterli yondashuv. // Transport byulleteni – 6/2013.

¹²http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113283/

Natijalar

Transport infratuzilmasi sohasidagi klaster siyosatining asosiy maqsadi transport va logistika xizmatlarining ichki va jahon bozorida tovarlarni va yo'lovchilarni saqlash, tashish, eskort 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, xom ashyo 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 muvofiqlashtirish va dispatcherlik faoliyatini tartibga solish, tovar oqimlariga optimal xizmat ko'rsatishni ta'minlash, klaster a'zolari o'rtasida samarali ma'lumot almashinuvini ta'minlaydigan logistika axborot tizimini ishlab chiqish kabi masalalar ko'ndalang qo'yiladi. Belgilangan maqsadni amalga oshirish doirasida klaster siyosatining asosiy vazifalari quyidagilardan iboratdir.

1-jadval

Transport-logistika klasterlari siyosatining asosiy vazifalari				
mintaqahududida transport-logistika klasterlarini shakllantirish va rivojlantirish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, ularning ishtirokchilarini raqobatbardoshligi o'sishini ta'minlash	yuk oqimlariga xizmat ko'rsatish uchun klasterning transport-logistika va terminal va ombor majmualarini 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 korxonalarining kooperatsiyasi va umumiy logistika kontseptsiyasiga 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



1-rasm. Transport infratuzilmasi sohasidagi klaster siyosatining asosiy vazifalari [4]

Transport-logistika klasterlari – bu 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'nalishlarini va shunga mos ravishda ushbu maxsus geografik va iqtisodiy sharoitlarda shakllangan va faoliyat ko'rsatayotgan transport-logistika klasteri faoliyatlarini belgilaydi:

- mamlakatning tranzit siyosatini shakllantirish;
- mamlakatning hududi orqali yuklarni tranzit otkazishda transport va texnologik ta'minotning investitsiya tarkibiy qismini shakllantirish;
- transport va texnologik infratuzilma va tegishli xizmatlarning samarali va muvozanatli rivojlanishini ta'minlash;
- mamlakat hududidan o'tuvchi xalqaro transport yo'laklari qismlarining raqobatbardoshligini oshirish;
- yangi loyihalarni amalga oshirish uchun 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;
- sohaga doir kadrlar siyosatini amalga oshirish (xalqaro tashishni tashkil etish va transport yo'laklariga yuk oqimlarini jalb qilish bilan shug'ullanadigan



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 ob'ektlarini 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 konsentratsiyalashga 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 ishbiarmon doiralari 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 manfaatlarini 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 ishlab chiqish maqsadga muvofiq. Klasterlar turlarini samarali rivojlantirish zamon talabidir.

Turistik klaster- bu hududning bir yoki bir nechta hududlarida yaratilgan va joylashgan turistik va rekreatsion maxsus iqtisodiy zonalar majmui. Maqsad- turistik klasterlarni yaratish-sinergetik ta'sir orqali turizm bozorida hududning raqobatbardoshligini oshirish va shu jumladan:

- klaster tizimiga kiritilgan korxona va tashkilotlar samaradorligini oshirish

- innovatsiyani rag'batlantirish

- yangi yo'nalishlarning rivojlanishini rag'batlantirish.

Turistik (yoki turistik-rekreatsion) klasterlarni 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'ldi. "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 tarmoqlarning mavjudligi - ma'lum bir hududda malakali kadrlar, infratuzilma va kapital kabi ixtisoslashtirilgan omillar yaratilishi kerak. Ushbu ixtisoslashtirilgan omillarni yaratish uzoq va barqaror investitsiyalarni talab qiladi. Bu jarayon qiyin bo'lsada, klasterlar uchun raqobatdosh ustunlikni yaratadi. Turistik klasterlarning asosiy xususiyatlari quyidagilardan iborat:

2-jadval.

Turistik klasterlarning asosiy xususiyatlari				
-turizm sohasida va turdosh sanoat tarmoqlarida (davlat-xususiy sheriklik, uyushmalar, birlashmalar va boshqalar shaklida) faoliyat yuritadigan turistik klaster subyektlari (biznes tuzilmalari,		-mavjud turistik infratuzilma (turistik klaster ob'ekti) bilan turistik jalb etuvchilar joylashgan hududning turistik resurslaridan turistik klaster subyektlari tomonidan birgalikda foydalanish:	subyektlari tomonidan birgalikda foydalanish: -turistik klaster ishtirokchilari o'rtasida vertikal (turizm sanoatining mahsulot zanjiri ichida) va gorizontal munosabatlarning (turistik mahsulot ishlab chiqarishga jalb	-turistik klaster faoliyati uchun klaster obyektlari va subyektlarining raqobatbardoshligini oshirishdan, shuningdek mintaqaning turistik mahsulotini shakllantirish, targ'ib qilish va sotish orqali rekreatsion ehtiyojlarni qondirishdan



hokimiyat va davlat idoralari, jamoat tashkilotlari) o'rtasida hamkorlikning mavjudligi			qilingan tuzilmalar o'rtasida) mavjudligi	iborat yagona maqsadning mavjudligi
---	--	--	---	-------------------------------------

2-rasm. Turistik-rekreatsion klaster xususiyatlarining oziga xosligi.

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 ular 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 belgilaydigan dolzarb vazifadir. Davlatimiz rahbarining innovatsion g'oyalaridan 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 sohasida tub o'zgarishlar bo'ldi.

So'nggi uch yil ichida mamlakatda, boshqa barcha sohalarda 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.



Xulosa.

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 sarmoyani 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. Hozirda 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. Ushbu tizimning pirovard maqsadlari – "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 dekabrda "To'qimachilik va tikuvchilik-trikotaj sanoatini jadal rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida" 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 uskunalarni 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 uskunalarni sotib olishdi. Xom ashyoni 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 olardi, endi munosabatlar to'g'ridan-to'g'ri fermer va to'qimachilik kompaniyasi o'rtasida o'rnatiladi. Ushbu yonalishda klaster tizimi ikki yo'nalishda tashkil etiladi.

Birinchisi, fermerlar va to'qimachilik tadbirkorligi o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri kelishuvlarga erishish.

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

Umuman olganda, transport-logistika klasteri bo'yicha xorij tajribalari va uni O'zbekistonda qollash amaliyoti bo'yicha quyidagi xulosalarni keltirish mumkin.

Ya'ni, logistik klasterlar samarali ishlashi uchun o'z ichiga quyidagi funksiyalarni qamrab olishi zarur:

– moddiy oqimlarni shakllantiruvchi, iste'mol qiluvchi, qayta shakllantiruvchi bozor sub'yektlarini yani ishlab chiqaruvchilarni, istemolchilarni, tijorat vositachilarini;



- yer usti, suv, havo transport turlarining faoliyati bilan shug'ullanuvchi transport kompaniyalarini;
- ekspeditor-kur'yerlik, ekspeditor-agentlik, brokerlik, aralash yuk tashish operatorlik faoliyatlari, ekspeditorlik kompaniyalari;
- omborxona komplekslari, taqsimlash markazlari va terminallarni;
- kichik sanoat zonalari, texnoparklar, innovasion markazlarni;
- institusional organlar (transport vazirligi, avtomobil va daryo transporti agentligi, bojxona qo'mitasi, sanitar-epidemiologiya va veterinary nazorat xizmati);
- yordamchi mutaxassislar yani sug'urta kompaniyalari, ilmiy-tekshirish tashkilotlari, xodimlarni malakasini oshirish va qayta tayyorlash institutlari, konsalting va analitik tashkilotlar, marketing tashkilotlari;
- transport vositalariga xizmat ko'rsatuvchi texnik yordam ko'rsatuvchi korxonalar, yo'l-transport kompaniyalari, servis xizmat ko'rsatuvchi tashkilotlari.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида” ПФ-4947-сон фармони
2. S.V. Orlov. Transport klasteri transport kompleksini hududiy tashkil etish shakli sifatida. // Zamonaviy texnologiyalar. Tizim tahlili va modellashtirish №2 (38), 2013 yil
3. Titov A.V., Volinskiy I.A. Evropada transport-logistika klasterlarini yaratish xususiyatlari. Astraxan davlat texnika universiteti xabarnomasi. Ser.: Dengiz muhandisligi va texnologiya. 2015. № 4. S. 103-108.
4. Karrieva Y.K., Ibragimov F.A. O'zbekistonda klasterlar faoliyatini innovatsion rivojlantirishda logistikani qollaash. Biznes Ekspert jurnal. №5, 2019 yil.
5. Evropa Ittifoqi transporti. Statistical Pocket Book 2019. [Elektron resurs]. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f0f3e1b7-ee2b-11e9-a32c-01aa75ed71a1>