

O'ZBEKISTON SUG'URTA BOZORI

VOL. 1 ISS: 12 (2024)

INSURANCE MARKET OF UZBEKISTAN  СТРАХОВОЙ РЫНОК УЗБЕКИСТАНА 

INSURANCE



№	MUNDARIJA	
1.	ЎЗБЕКИСТОН СУҒУРТА БОЗОРИДА ВОСИТАЧИЛИК ФАОЛИЯТИНИ ЭКОНОМЕТРИК ТАҲЛИЛ ҚИЛИШ ВА ПРОГНОЗЛАШ Матиязова Санобар Ражаббайовна	1
2.	СУҒУРТА БОЗОРИДА ИСТЕЪМОЛЧИЛАР ҲУҚУҚЛАРИНИ ҲИМОЯ ҚИЛИШНИНГ АЙРИМ МАСАЛАЛАРИ Жакбаров Сардор	4
3.	ТАКОФУЛ РИВОЖИНИНГ ТАРИХИЙ ЖИҲАТЛАРИ ВА ТАРҚАЛИШ ГЕОГРАФИЯСИ Абдуллаев Равшан Вахидович, Дадабаев Умиджон Абдусамат ўғли	7
4.	ЎЗБЕКИСТОНДА СУҒУРТА МАҲСУЛУТИНИ СОТИШ КАНАЛЛАРИНИНГ БУГУНГИ ХОЛАТИ Абдимўминова Саодат Тахиржонова	10
5.	ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИНИ СУҒУРТАЛАШДА КАДРЛАР ТАЙЁРЛАШ ТАЛАБИ ВА УНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ МАСАЛАЛАРИ Нуруллаев Абдулазиз Сирожиддинович	13
6.	O'ZBEKISTONDA SPORT SOHASINI MOLİYALASHTIRISHNING TASHKILIY-IQTISODIY JIHATLARI M.N.Mamatov	16
7.	SUVEREN KREDIT REYTINGNING MAMLUKAT MOLİYASIGA TA'SIRI Tog'ayniyazov Shohzodbek Ural o'g'li	19
8.	VENCHUR FONDLARINI TASHKIL ETISH: JARAYON VA STRATEGIYALAR Talapova Nargiza Baxriddinova	21
9.	ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИНИНГ БЮДЖЕТ СИЁСАТИНИНГ ЎЗИГА ХОС ЖИҲАТЛАРИ Имомов Хамдилла Хамдамович	24
10.	MILLIY IQTISODIYOTDA MAHALLIY BYUDJETLAR DAROMADLARINI SHAKLLANISHDA HUDUDLAR IQTISODIY VA INVESTITSION SALOHİYATINING NAZARIY ASOSLARI Yusupov Ruslan	27
11.	LOGISTIKA VA TA'MINOT ZANJIRI JARAYONLARINI INTEGRATSIYALASH UCHUN MOLİYAVIY BOSHQARUV STRATEGIYALARI Maxmudov Samariddin Baxriddinovich	31
12.	MDH MINTAQASIDA TRANSPORT SOHASIDAGI HAMKORLIKNI RIVOJLANTIRISHDA EOII TRANSPORT INTEGRATSIYASINING TASHQI OMILLARI VA XAVFLARI Xo'jayev Fazliddin Elmurodovich	35
13.	COMBATTING THE SHADOW ECONOMY AS AN IMPORTANT DIRECTION OF ECONOMIC POLICY FOR AN INCLUSIVE DEMOCRATIC SOCIETY (EXPERIENCE OF CENTRAL ASIAN COUNTRIES AS AN EXPAMPLE) Norbaev Tura, Abduraufov Jaloliddin	37
14.	EVROOSIYO IQTISODIY HAMJAMIYATI BILAN IQTISODIY HAMKORLIK MUNOSABATLARINI TASHKIL ETISH TAMOIYILLARI Hamdamova Nilufar Hamdullo qizi	42



MDH MINTAQASIDA TRANSPORT SOHASIDAGI HAMKORLIKNI RIVOJLANTIRISHDA EOII TRANSPORT INTEGRATSIYASINING TASHQI OMILLARI VA XAVFLARI

Xo'jayev Fazliddin Elmurodovich

TDIU "Biznes boshqaruvi" kafedrası dotsenti,

email: F.Xujayev@gmail.com

ARTICLE INFORMATION	ABSTRACT
Volume: 1 Issue: 12 DOI: https://doi.org/10.55439/INS/vol1_iss12/231	Ushbu maqolada EOII ga a'zo davlatlarning transport infratuzilmasi rivojlanishi darajasi ilmiy tahlil qilingan, xususan, dinamikada transport infratuzilmasining rivojlanish darajasini tavsiflovchi ikkita asosiy ko'rsatkichlari, yani yuk aylanmasi va yo'lovchi aylanmasi tahlil qilinadi. Natijada, EOII transport infratuzilmasini rivojlantirish strategiyasi qabul qilingandan keyin ushbu ko'rsatkichlarning barqaror o'sishi qayd etildi.
KEYWORDS	<i>EOII ga a'zo davlatlar, transport infratuzilmasi rivojlanishi, yuk aylanmasi, yo'lovchi aylanmasi, transport integratsiyasi, yuklarni tashish jarayoni, yuqori texnologiyali transport vositalari, mamlakatlarning transport tizimi.</i>

Kirish (Введение/Introduction)

EOII transport integratsiyasi jarayonining rivojlanishi va samaradorligiga ta'sir etuvchi tashqi omillar aniqlandi. EOIIga a'zo davlatlar transport infratuzilmasini rivojlantirish, xususan, eskilarini modernizatsiya qilish va yangi temir yo'l va avtomobil yo'llarini qurish, yangi aeroportlarni ishga tushirish va rivojlanishi orqali ittifoqning transport salohiyatini oshirishga katta ahamiyat beradi. Yuklarni tashish jarayonining o'ziga yangicha yondashuvlarni shakllantirish, eng xavfsiz va tejamon yangi yo'nalishlarni ishlab chiqish, zamonaviy yuqori texnologiyali transport vositalarini, shuningdek, yuklash-tushirish va saqlash uskunalari yaratishga katta ahamiyat berilmoqda.

Tadqiqotda transport integratsiyaning mohiyati va kontseptsiyasi, transport sanoatining barcha vakillarining munosabatlari, odamlar va bozorlarni yanada muvaffaqiyatli bog'lash uchun integratsiya imkoniyatlari ko'rib chiqilgan. Transport tadbirkorligi sohasidagi integratsiya jarayonining asosiy maqsadi aniqlandi, u mamlakat transport sanoatining mavjud salohiyatini ochishga imkon bermaydigan har-xil to'siqlarni bartaraf etishni o'z ichiga oladi.

Adabiyotlar tahlili (Обзор литературы/Literature review).

Klassik iqtisodiy nazariyalar va global geosiyosiy muammolar va inqirozli vaziyatlar kontekstida transport xizmatlarini rivojlantirishning zamonaviy kontseptsiyalari turli sohalar va iqtisodiyot tarmoqlari faoliyatiga, birinchi navbatda, milliy manfaatlarini ta'minlash uchun strategik "yutuq" bo'lganlarga nisbatan faol muhokama qilinmoqda. Bir necha o'n yillar davomida iqtisodiy integratsion guruhlar faoliyati muhokama qilingan asosiy masalalar transport va yuk tashish modellari bo'ldi. EOII ga a'zo davlatlarda yuklarni tashish va tashish modelini shakllantirish muammolari xarajatlar mexanizmini, resurslar bilan ta'minlash modellari - logistika faoliyatini rivojlantirish va uning samaradorligini takomillashtirish zarurati bilan bog'liq. Logistika iqtisodiy fanning eng muhim yo'nalishlaridan biri sifatida iqtisodiy materiya oqimini tashkil etishning qonuniyatlari va tamoyillarini va ushbu qonuniyatlarni ishlab chiqish nuqtai nazaridan va uning zamonaviy modellarga "integratsiyalashuvi" tamoyillarini o'rganadi.

Asosiy to'siqlar sifatida U. Baumol quyidagilarni nazarda tutgan: birinchidan, nostandart mahsulotlarga innovatsiyalarni kiritish bilan bog'liq masalalar;

ikkinchidan, tadbirkorlikni tavsiflash va uni oddiy matematik shakllardan foydalanishga imkon bermaydigan rasmiy optimallashtirish modellari ishlab chiqishda noaniqlik va nomuvofiqlik. Rasmiy optimallashtirish cheklangan va innovatsion tadbirkorlikni tahlil qilish uchun noqulay vositadir.

Tadqiqot usullari (Методология/Methodology).

Tadqiqotning uslubiy asosini transport xizmatlari ko'rsatish tizimini takomillashtirish sohasidagi xorijiy va o'zbekistonlik olimlarning ilmiy ishlarida bayon etilgan fundamental tushuncha va qoidalar tashkil etadi. Muallif, shuningdek, ilmiy jamoalarning transport xizmatlarini ko'rsatish tizimini takomillashtirish, transportning barcha turlaridan cheklangan va cheksiz foydalanish sharoitida ulardan foydalanish samaradorligi muammolarini o'rganish, shakllantirish, foydalanish sohasidagi tadqiqotlar natijalariga tayanadi. Iqtisodiyotda tovarlarni tashish va iste'mol qilishning yangi yo'nalishlarini ishlab chiqish, davlat organlari hisobotlari va statistik ma'lumotlar, qonunchilik va me'yoriy-huquqiy hujjatlar, O'zbekiston kompaniyalarining uzoq muddatli rivojlanish dasturlari va hisobotlari shular jumlasidandir. Tadqiqot jarayonida funktsional yo'naltirilgan qidiruv, iqtisodiy va statistik tahlil, prognozlash va modellashning turli usullari va vositalaridan foydalanildi.

Tahlil va natijalar (Анализ и результаты/Analysis and results).

EOII mamlakatlari o'rtasida transport integratsiyasini rivojlantirish bo'yicha kelishilgan va imzolangan transport strategiyasini amalga oshirishning asosiy bosqichlari kabi masalalar o'z aksini topgan, EOII doirasida 2025 yilgacha barcha transport turlarida tashishdagi barcha cheklavlarni olib tashlash bo'yicha qarorlar qabul qilingan.

Umuman olganda, EOII da o'rganilayotgan davrda yuk tashish hajmi 751,9 million tonnaga (o'sish sur'ati 106,9 foiz) oshganini ta'kidlash lozim. Biroq, alohida ishtirokchi mamlakatlarda pasayish kuzatildi. Masalan, Belarus Respublikasida 2022 yilda yuk aylanmasi 27,5 million tonnani tashkil etgan, 2023 yilda esa 45,4 million tonnani tashkil etgan.

Armaniston Respublikasi bo'yicha ham ko'rsatkichlar beqaror: 2023-yilda yuk tashish hajmi 2022-yilga nisbatan 3,2 baravarga o'sgan, 2021-yilda esa 2020-yilga nisbatan 2,1 baravardan ortiq pasayish kuzatilgan.

Qozog'iston Respublikasi, Qirg'iziston Respublikasi va Rossiya Federatsiyasida barqaror o'sish kuzatilmoqda. Tahlil natijalari 1-jadvalda keltirilgan.

1-jadval
2016-2023 yillar davomida EOII mamlakatlari tomonidan yuk tashish dinamikasini tahlil qilish. (million tonna)

Yil	Belorus Respublikasi	Armaniston Respublikasi	Qirg'iziston Respublikasi	Rossiya Federatsiyasi	Qozog'iston Respublikasi	EOII
2016	336,9	8,5	28,7	6928,3	3524,8	10827,2
2018	314,7	9,4	29,5	6827,0	3519,1	10699,7
2020	291,5	18,9	31,0	6866,1	3523,4	10730,9
2021	315,0	26,3	31,7	6934,3	3713,3	11020,6
2022	330,3	27,4	32,8	7095,3	3822,3	11308,1
2023	309,4	12,9	34,0	7262,3	3960,5	11579,1

Yuqoridagi 1-jadvalda 2016-2023 yillar davomida EOII mamlakatlari tomonidan yuk tashish dinamikasini tahlili keltirilgan. Undan ko'rinib turibdiki EvroOsiyo iqtisodiy ittifoqiga a'zo barcha davlatlarda koronavirus pandemiyasidan keyin yana asta sekin o'sishni ko'rishimiz mumkin.

Keyingi o'rinda yo'lovchi tashish bilan bog'liq vaziyatni ko'rib chiqamiz. Yo'lovchi tashish tahlili 2-jadval.

2-jadval
2016-2023 yillar davrida EOII mamlakatlarida yo'lovchi tashish dinamikasini tahlili. (milliard yo'lovchi-km)

Yil	Belorus Respublikasi	Armaniston Respublikasi	Qirg'iziston Respublikasi	Rossiya Federatsiyasi	Qozog'iston Respublikasi	EOII
2016	21,0	2,9	10,7	499,4	246,6	780,7
2018	19,9	2,4	10,9	474,7	250,9	758,9
2020	20,2	2,5	11,2	465,7	266,4	766,0
2021	20,8	2,6	12,2	507,0	272,8	815,4
2022	21,7	2,4	12,4	540,4	281,1	858,0
2023	27,2	2,7	13,1	570,6	295,2	908,9

2-jadvalda 2016-2023 yillar davrida EOII mamlakatlarida yo'lovchi tashish dinamikasini tahlili keltirilgan. Bu erda ham yuqoridagi yuk tashish bilan bog'liq bo'lgan holatni ko'rishimiz mumkin, EvroOsiyo iqtisodiy ittifoqiga a'zo barcha davlatlarda koronavirus pandemiyasidan keyin yana asta sekin passajirlar tashishni o'sishini ko'rishimiz mumkin.

EOII mamlakatlarida yo'lovchi tashish dinamikasini tahlil qilish natijasida shuni ta'kidlash kerakki, umuman olganda, yo'lovchi tashish hajmining o'sishi kuzatilmoqda, bu aholining harakatchanligi oshganidan, sharoit va qulayliklar yaxshilanganidan dalolat beradi. Turmush darajasini oshirish va tariflarni pasaytirishdan iborat bo'lishi mumkin bo'lgan harakatlanish imkoniyatlarini oshirish transport jarayonini va yuqori texnologiyali transport infratuzilmasini yuqori samarali tashkil etish orqali xarajatlarni optimallashtirishga yordam beradi.

O'rganilayotgan davrda ushbu ko'rsatkichning kamayishi faqat Armaniston Respublikasida atigi 0,2 milliard yo'lovchi-km ga kamayganini ta'kidlash kerak. Rossiya Federatsiyasida bu ko'rsatkich 2019-2021 yillarda, shuningdek, umuman EOII da biroz pasayish tendentsiyasiga ega bo'lgan.

Ammo, agar biz butun tahlil qilinayotgan davrga (2016-2023) nazar tashlasangiz, shuni ta'kidlash kerakki, Rossiyada bu ko'rsatkich 71,2 milliard yo'lovchi/km ga oshgan, Belarus Respublikasida esa 6,2 milliard yo'lovchi/km kamaygan, (keyin esa yana o'sishni kuzatilgan), Qirg'iziston Respublikasi va Qozog'iston Respublikasida bu ko'rsatkichning barqaror yillik o'sishi kuzatilgan.

Transport infratuzilmasi va transport sanoati integratsiyasini tavsiflovchi asosiy ko'rsatkichlarni tahlil qilish natijasida shuni ta'kidlash kerakki, alohida a'zo mamlakatlarda va umuman EOII da 2016 yildan 2019 yilgacha barqaror o'sish kuzatildi. Ya'ni Yevroosiyo iqtisodiy ittifoqiga a'zo davlatlarning kelishilgan transport siyosatini amalga oshirishning asosiy yo'nalishlari va bosqichlarida aks ettirilgan transport strategiyasi qabul qilingandan.

Shunday qilib, EOII transport sektori muammolarini faqat yuqori darajada rivojlangan transport infratuzilmasi bilan yagona integratsiyalashgan transport makonini shakllantirish orqali hal qilish mumkin.

Transport infratuzilmasini rivojlantirish va EOII transport strategiyasini amalga oshirishni tavsiflovchi asosiy ko'rsatkichlarni

o'rganish natijasida shuni ta'kidlash joizki, ko'rsatkichlar ijobiy o'sish tendentsiyasini aks ettiradi. Bu holat EOII transport strategiyasi doirasida qabul qilingan qarorlar samaradorligidan dalolat beradi.

Biroq, transport sohasida integratsiyalashuvning barqaror tendentsiyasi yuk va yo'lovchi tashish hajmining o'sishiga qaramasdan, ushbu strategiyani amalga oshirishda to'siq bo'layotgan bir qator texnik, siyosiy va ijtimoiy-iqtisodiy omillarga e'tibor qaratish zarur. Bularga quyidagi omillar va xavflar kiradi:

- transport-logistika infratuzilmasi va uning salohiyatining a'zo mamlakatlarda rivojlanish darajasining pastligi. Buni ayrim hududlardagi avtomobil yo'llarining sifatisizligidan yoki temir yo'l liniyalarini elektrlashtirishning etarli emasligidan (masalan, Armanistonda temir yo'llarning 40% ga yaqini ishlamasligi) dalolat beradi; (masalan, Belarusiyada temir yo'l liniyalarining butun ekspluatatsion uzunligining faqat to'rtidan bir qismi elektrlashtirilgan);

- me'yoriy-huquqiy hujjatlarning unifikatsiya darajasi pastligi sababli temir yo'l, havo va avtomobil transporti sohasida EOII institutsional va me'yoriy-huquqiy bazasining yetarli darajada rivojlanmaganligi.

Masalan, agar avtomobil transporti segmentini oladigan bo'lsak, Evroosiyo integratsiyasida, asosan, EOII avtomobil transporti tizimini davlatlararo modernizatsiya qilish jarayonida yuzaga keladigan munosabatlarni tartibga soluvchi huquqiy hujjatlarga e'tibor qaratiladi. Shu bilan birga, ushbu yo'nalishda ma'lum qarama-qarshiliklar mavjud, chunki qabul qilingan hujjatlarning bir qismi barcha mamlakatlar - EOII a'zolarining o'zaro hamkorligi, ikkinchi qismi esa - alohida davlatlar o'rtasidagi ikki tomonlama shartnomalar natijasidir.

Xulosa (Заключение/Conclusion).

Natijada shunday xulosa qilish mumkin: agar barcha integratsiya birlashmasining barcha ishtirokchilari umumiy muammolarni yagona transport siyosati doirasida hal etuvchi to'laqonli a'zolar bo'lsa, unda ikki tomonlama kelishuvlarning o'rni muxim?

Shuningdek, EOII ga a'zo davlatlarning havo transporti va aviatsiya xizmatlarini davlat tomonidan tartibga solishga yondashuvlaridagi farqlarni, a'zo davlatlarda yirik va (yoki) og'ir avtotransport vositalarining harakatlanishi uchun maxsus ruxsatnomalar berish tartibidagi farqlarni ta'kidlash joiz;

- transport infratuzilmasini saqlash va qurish bilan shug'ullanuvchi xodimlarning malaka darajasining etarli emasligi. Bu holat Kadrlar salohiyatini rivojlantirish bo'yicha takliflar ishlab chiqish bo'yicha Ishchi guruhi hamda transport va infratuzilma sohasida ilm-fan va innovatsiyalarni rivojlantirish bo'yicha Ishchi guruh yig'ilishi ishtirokchilari tomonidan ta'kidlangan;

- aylanma mablag'larning yetarli emasligi, bank tizimining infratuzilma loyihalarini moliyalashtirish imkoniyatlarining cheklanganligi (shu jumladan, siyosiy sabablarga ko'ra), transport infratuzilmasini qurish va avtotransport jarayonini tashkil etish sohasidagi farqni hisobga olgan holda ishtirokchi davlatlar o'rtasida qurilish va yo'llarni saqlash sohasidagi yondashuvlarda aloqa kanallarining samarasizligi;

- Rossiya va Qozog'iston yuk tashish bozorlarida jiddiy nomutanosiblik yuzaga kelgan yuk narxlarining pastligi bilan ajralib turadigan Xitoy avtomobil tashuvchilari bilan raqobat;

- Rossiya orqali tranzit yuk tashish hajmini oshirishdagi cheklovlar, xususan, eksport va ichki tashishlarda turli nomenklaturalarni konteynerlashirishning erishilgan yuqori natijalariga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan temir yo'l transporti sohasidagi nomutanosibliklar;

Yuqoridagi tashqi va ichki omillar va xatarlarga ta'sir qilish EOII transport strategiyasini amalga oshirish samaradorligini oshirishi mumkin. Ta'sirning asosiy vositalari ishtirokchi mamlakatlar hukumatlari darajasida ko'riladigan institutsional, qonunchilik, moliyaviy, iqtisodiy va boshqa choralar bo'lishi kerak.

References:

1. O'zbekiston Respublikasining Prezidenti Shavkat Mirziyoevning O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi qabul qilinganining 32 yilligiga bag'ishlangan tantanali marosimdagi ma'ruzasi
2. Аникин Б.А., Тяпухин А.П. Коммерческая логистика: учебник. М.: ТК Велби, изд. Проспект, 2021.-432 с.
3. Bauersoks Donald Dj., Kloss Deyvid Dj. Логистика: интегрированная цепь поставок/ пер. с англ. М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2020.-640.
4. Миротин Л.Б., Ташбаев И.Э. Логистика для предпринимателей: основные понятия, положения и процедуры: учебное пособие. М.: INFRA-M, 2021.
5. F.Xo'jaev. "Logistika" darslik. Toshkent. Innovatsion rivojlanish nashriyot matbaa uyi 2022 yil.
6. F.Xo'jaev, I.Muxtorova "Xalqaro logistika" o'quv qo'llanma Innovatsion rivojlanish nashriyot matbaa uyi 2023 yil...