

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

---

**DENOV TADBIRKORLIK PEDAGOGIKA INSTITUTI**

**ESHQOBILOVA NARGIZA MENGNAROVNA**

**MINTAQA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGINI  
OSHIRISH YO‘LLARI (SURXONDARYO VILOYATI MISOLIDA)**

**MONOGRAFIYA**

**Denov -2025**

**UDK: 658.7**

**Eshqobilova Nargiza Mengnarovna. Mintaqa transport-logistika samaradorligini oshirish yo‘llari. // Monografiya //, 2025. , 2025.**

**- b.**

Mazkur monografiya mamlakatimiz transport-logistik tizimlarini ko‘rsatuvchi korxonalar samaradorligini oshirish, xizmatlar bozorida sog‘lom raqobat muhitini qo‘llab-quvvatlash, samaradorlik ko‘rsatkichlari asosida moddiy rag‘batlantirish me‘yoriy-uslubiy asoslarini takomillashtirish, hududiy va milliy iqtisodiyotda mintaqa transport-logistika tizimlarining ulushini oshishini ta‘minlash, xizmat ko‘rsatish sifatini yaxshilash, xizmat ko‘rsatish vaqtini qisqartirish, mintaqa transport-logistika tizimlarini raqamlashtirishning samaradorlikni oshirishdagi ahamiyati yo‘nalishlarida ilmiy apparatni boyitish bilan izohlanadi.

Monografiya soha korxonalarini raqobat-bardoshlikni ta‘minlash, samaradorlikni oshirish, me‘yoriy hujjatlarni tayyorlash (takomillashtirish), xizmat ko‘rsatish korxonalarini rivojlantirish chora-tadbirlar majmuini ishlab chiqish hamda “Transport-logistikasi”, “Logistika” “Sifat menejmenti”, “Xizmat ko‘rsatish tarmoqlar iqtisodiyoti” fanlari bo‘yicha o‘quv dasturlarini takomillashtirish, darslik, o‘quv va uslubiy qo‘llanmalar tayyorlashda foydalanish mumkinligi bilan izohlanadi.

Mazkur monografiya magistrilar, tadqiqotchilar, doktorantlar va soha muammolari bilan qiziquvchilarga mo‘ljallangan.

**Mas’ul muharrir:** i.f.d., prof. R.X.Ergashev

**Taqrizchilar:**

O‘.D.Rajabov – Denov tadbirkorlik va pedagogika instituti “Raqamli iqtisodiyot” kafedrası professori, iqtisodiyot fanlari doktori;

I.G.Sadikov -Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti “Soliq va soliqqa tortish” kafedrası v.v.b dotsenti, i.f.f.d

*Monografiya Denov tadbirkorlik va pedagogika instituti Kengashining 2025-yil 28- maydagi 10-sonli majlis bayoni bilan nashr etishga tavsiya etilgan.*

## MUNDARIJA

<b>KIRISH.....</b>	<b>4</b>
<b>I-BOB. MINTAQA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGINI OSHIRISHNING ILMIY-NAZARIY ASOSLARI.....</b>	<b>7</b>
1.1-§. Transport-logistika tizimlari va ularni samaradorligi tushunchalarining ilmiy talqini .....	8
1.2-§. Transport-logistika tizimi samaradorligiga ta'sir etuvchi omillarning tasnifiy va tavsifiy asoslari .....	26
1.3-§. Transport-logistika tizimi samaradorligini ifodalovchi ko'rsatkichlar, ularni baholash metodlari va uslublari tadqiqi .....	35
I-bob bo'yicha xulosalar.....	49
<b>II-BOB. SURXONDARYO MINTAQASIDA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGI HOLATI VA UNGA TA'SIR QILUVCHI OMILLAR TAHLILI .....</b>	<b>51</b>
2.1-§. Mintaqa transport-logistika tizimi subyektlarida samaradorlikning joriy holati tahlili.....	51
2.2-§. Transport-logistika tizimi samaradorligini oshirishning ilg'or xorij tajribalari va uni mintaqa iqtisodiyotiga qo'llash imkoniyatlari.....	70
2.3-§. Milliy transport-logistika tizimi samaradorlik ko'rsatkichlarining prognoz parametrlari.....	78
II-bob bo'yicha xulosalar .....	84
<b>III-BOB. MINTAQADA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGINI OSHIRISHNING TASHKILY-IQTISODIY MEKANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH .....</b>	<b>86</b>
3.1-§. Transport-logistika tizimidagi mavjud muammolarni bartaraf etish orqali tizim samaradorligini oshirish .....	86
3.2-§. Transport-logistika tizimi samaradorligini oshirish mexanizmlari va ularni takomillashtirish .....	97
3.3-§. Mintaqada logistik klasterlar - transport-logistika tizimi subyektlari faoliyati samaradorligini oshirishning muhim vositasi .....	109
III-bob bo'yicha xulosalar .....	119
<b>XULOSA VA TAKLIFLAR.....</b>	<b>120</b>
<b>FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI.....</b>	<b>123</b>

## KIRISH

Har bir mamlakat iqtisodiyotining rivojlanishida uning qon tomiri bo'lgan logistika tizimi juda muhim ahamiyatga ega. Samarador logistika tizimi ichki bozorda tayyor mahsulot va xom-ashyo harakatini optimallashtirish orqali tovar va xizmatlarning xaridorlar uchun qulay sharoit va arzon narxlarda yetkazib berilishini ta'minlaydi, bozordagi raqobatni rag'batlantiradi. Tashqi bozorda esa mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshiradi va jahon iqtisodiyotiga integratsiya jarayonini tezlashtiradi. Rivojlanib borayotgan mamlakatimiz uchun samarador logistika tizimini tashkil qilish juda ham muhim.

Jahon xizmatlar bozorida transport – logistik tizimi xizmatlarning o'rni va ahamiyati borgan sari oshib bormoqda. Ushbu transport – logistik tizimi xizmatlarning dunyo miqiyosida amalga oshirilayotgan barcha xizmatlar eksporti va importidagi ulushi 24 foizni tashkil qiladi<sup>1</sup>. 2023-yilda transport – logistik tizimi xizmatlari bozori hajmi 16,52 trillion AQSh dollariga teng bo'ldi<sup>2</sup>. Dunyo miqiyosida YaIMda transport va saqlash xizmatlarining ulushi 5,01 foizni tashkil qilib, bu xizmatlarning ulushi ortib bormoqda<sup>3</sup>. Xalqaro miqiyosda globallasuv, tashqi savdo faoliyati borgan sari kuchayotgan hozirgi kunda transport – logistik tizimi xizmatlarini zamonaviy AKT va boshqa tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarni yanada takomillashtirish asosida rivojlantirish hamda samaradorligini oshirish muhim ahamiyat kasb etmoqda.

Dunyo miqiyosida muqobil transport yo'laklarini shakllantirish, barqaror logistika zanjirlarini yaratish, tranzit yo'llardagi yangi yo'nalishlarni ochish, dunyo okeaniga chiqish yo'lidagi sa'y-harakatlarda samarali "raqobatli hamkorlikka o'tish, davlatlarning tabiiy-geografik joylashuvidan kelib chiqib, ichki va xalqaro tashqi yuk tashishlar uchun zaruriy infrastrukturallarni, chunonchi zamonaviy klasterlarni yaratish, tariflar va bojxona tizimlarini takomillashtirish, transport-logistika xizmatlari subyektlarining investitsion jozibadorligini oshirish, mazkur xizmatlar istiqbollarni belgilash kabi muammolarni tadqiq etish muhim ahamiyat kasb etmoqda.

---

<sup>1</sup> World Trade Statistical Review 2023 [World Trade Statistical Review 2023 \(wto.org\)](https://www.wto.org/)

<sup>2</sup> <https://procurementtactics.com/logistics-statistics/>

<sup>3</sup> <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/freight-logistics-market-study>

O‘zbekistonda suv yo‘llariga chiqish yo‘laklarini mavjud emasligi sababli ichki va tashqi yuklar importi va eksportida temir yo‘l, havo yo‘llari va avtomobil yo‘llari tizimlariga asoslangan transport-logistika tizimlarini rivojlantirish yo‘li tanlangan. Qabul qilingan “O‘zbekiston – 2030” strategiyasi”da<sup>4</sup> “O‘zbekiston Respublikasining global transport-logistika tarmoqlariga integratsiyasini chuqurlashtirish va milliy transport tizimining salohiyatini oshirish” nomli maxsus 53-bandida respublikamiz transport tizimlarini modernizatsiyalash va isloh qilishga doir ustuvor maqsad va vazifalar belgilangan. Ushbu maqsad va vazifalarni hal etish transport-logistik tizimlarni rivojlantirish yo‘llari va istiqbollari, ular samaradorligini oshirish omillari, imkoniyatlari, tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini takomillashtirishga qaratilgan chuqur ilmiy tadqiqotlarni olib borishni zarurat qilib qo‘yadi.

O‘zbekiston Respublikasining 2021-yil 3-martda qabul qilingan “Transport to‘g‘risida”gi qonuni, 2022-yil 28-yanvardagi “2022-2026- yillarga mo‘ljallangan yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida”gi PF-60-son, 2023-yil 11-sentyabrdagi “O‘zbekiston-2030 strategiyasi to‘g‘risida”gi PF-158-son Farmonlari, 2017-yil 2-dekabrdagi “2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3422 son, 2022-yil 18-maydagi “Xalqaro reyting va indekslar bilan ishlashda ilmiy salohiyat hamda amaliy faoliyat uyg‘unligini ta‘minlash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-246-son qarorlari, O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 12-apreldagi “Transport Vazirligi huzuridagi Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazi faoliyatini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi 305-son, 2021-yil 27-dekabrdagi “Tovar-xom ashyo birjalarida fyuchers savdolarini joriy qilish hamda mahsulotlarni avtotransportda tashish xizmatlarining elektron logistika savdo portalini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi 777-son qarorlarida belgilangan vazifalarni amalga oshirishda mazkur dissertatsiya tadqiqoti muayyan darajada xizmat qiladi.

---

<sup>4</sup> O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023 yil 11 sentyabrdagi PF-158-son «O‘zbekiston — 2030» strategiyasi to‘g‘risidagi farmoni bilan tasdiqlangan

Transport-logistika tizimlari sohasini rivojlantirishning nazariy, uslubiy va tashkiliy masalalari, samaradorlikni oshirish muammolari G.Dantzig, J.Ramser, M.A.Quddus, Y.V.Lun, M.Wooldrige, N.Jennings, S.B.Lyovin, L.E.Eremeeva, A.Kisun, A.Yu.Kurova, K.A.Alekseevskiy, Ye.S.Maslov, M.M.Kovalev, A.A.Koroleva, A.M.Gadjinskiy, B.A.Anikin, A.A.Dutina, Y.Gubi, John Johansen, Jan Stentoft Arlbjùrn kabi xorijlik olimlar<sup>5</sup> tomonidan o'rganilgan. Jumladan, transport-logistika tizim sohasini rivojlantirish yuzasidan A.Kisun transport-logistika tizimlari sohasi rivojiga ta'sir etuvchi omillarni guruhlagan, Y.S.Maslov esa transport-logistika tizimlari sohasini boshqarishni raqamli texnologiyalar vositasida tashkil qilishni, M.M. Kovalev, A.A.Koroleva va A.A.Dutinalar esa transport-logistika tizimlari rivojlanish amaliyoti va istiqbollarini tadqiq etishgan. John Johansen va Jan Stentoft Arlbjùrnlar o'z tadqiqot ishlarida logistika va ta'minot zanjiri boshqaruvini kompleks ravishda o'rganish masalasini ko'rib chiqqan.

O'zbekistonda transport-logistika tizimini rivojlantirishning nazariy-uslubiy masalalari R.G.Samatov, I.B.Rustamova, F.Galimova, H.Ch.Bo'riyev, Q.Dadaboev, F.C.Agzamov, Z.M.Otaqo'ziyeva, V.K. Yarashova, T.U. Kodirov, Z.Y.Yusufxonov, D.T.Axmedov kabi tadqiqotchilarning<sup>6</sup> ishlari transport-logistika obyektlari va ularni boshqarish bo'yicha fikr va tavsiyalar berilgan.

Yuqorida keltirilgan olimlarning ilmiy izlanishlarida transport-logistik tizimlar samaradorligini oshirishning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlari chuqur tadqiq etilmagan. O'zbekistonda transport-logistika markazlari faoliyati va ular samaradorligini oshirish yo'llari yetarlicha o'rganilmagan. Shuningdek, transport-

---

5 D.Topolšek, k. Čiziūnienė, T. Cvahte Ojsteršek. Defining transport logistics: a literature review and practitioner opinion based approach, Dantzig, G. B.; Ramser, J. H. 1959. The truck dispatching problem, *Management Science* 6(1): 80–91. Lai, K.-H.; Ngai, E. W. T.; Cheng, T. C. E. 2004. An empirical study of supply chain performance in transport logistics, *International Journal of Production Economics* 87(3): 321–331. Lun, Y. H. V.; Lu, C.-S.; Lai, K.-H. 2009. Introduction to the special issue on transport logistics and physical distribution, *International Journal of Production Economics* 122(1): 1–3. Wong, C. W. Y.; Lai, K.-H.; Ngai, E. W. T. 2009b. The role of supplier operational adaptation on the performance of IT-enabled transport logistics under environmental uncertainty, *International Journal of Production Economics* 122(1): 47–55.

6 Саматов Р.Г., Ахмедов Д.Т., Юсуфхонов З.Ю. Перспективы развития эффективности логистики, Ярашова В.К. Методы повышения эффективности логистики в международных рейтингах, Zokirkhan Yusufkhonov, Malik Ravshanov, Akmal Kamolov, and Elmira Kamalova. Improving the position of the logistics performance index of Uzbekistan. *E3S Web of Conferences* 264, 05028 (2021), Кодиров Т.У., Юсуфхонов З.Ю. У., & Ахмедов Д.Т. У. (2021). Анализ факторов, влияющих на рейтинг индекса эффективности логистики Республики Узбекистан. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(6), 245-252.

logistika tizimlari samaradorligi va uning mamlakat iqtisodiyotiga ta'siri masalalarini tizimli va majmualiy tadqiq qilish zarurati mavjud.

**I-BOB. MINTAQA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI  
SAMARADORLIGINI OSHIRISHNING ILMIY-NAZARIY ASOSLARI**

## 1.1-§. Transport-logistika tizimlari va ularni samaradorligi tushunchalarining ilmiy talqini

Bugungi kunda iqtisodiy faoliyat bilan shug'illanayotganlar har bir jarayonda murojaat qilayotgan transport-logistika tizimlari tushunchasi boshqa tushuncha va atamalar kabi o'ziga xos tarixiga ega. Aynan hozirgi kundagidek shaklda mavjud bo'lmagan bu tizim turining paydo bo'lishi logistika atamasining paydo bo'lishi bilan bog'liq.

Logistika atamasi asosan tor doirada ishlatilgan atama bo'lib, u ilk bor eramizning IX asrlarida Vizantiyada jangchilarni zaruriy anjomlar va oziq-ovqat bilan ta'minlab

t  
u  
r  
i

s Logistika atamasi yunoncha λογιστική so'zidan olingan bo'lib, "hisob –kitob san'ati" deb tarjima qilinadi<sup>8</sup>. Asosan armiya va askarlar faoliyatiga aloqador bo'lgan bu atama XX asrga kelib urush bilan bog'liq holda ifodalanishdan to'xtab boshqa sohalarda ham keng qo'llanila boshladi. Jumladan, XX asrning 60-70 yillariga kelib logistika iqtisodiyotda keng qo'llanila boshladi. Bunga o'z navbatida axborot kommunikatsiya sohasidagi rivojlanish ham katta hissa qo'shdi. Xomashyoning kelishidan tortib tayyor mahsulotning ishlab chiqarilishigacha bo'lgan jarayonlarni kuzatib borish imkonini beradi.

s Logistika matematik logika sifatida ta'riflangan holat ham mavjud bo'lib, uning muallifi nemis faylasufi va matematigi Gotfrid Vilgelm Leybnis hisoblanadi. U

o

‘ Alohida bir fan sifatida logistikani tilga olinishi XIX asrda fransuz harbiysi Antuan Anri Jomini nomi bilan bog'liq.

ä

ñ

---

Гаджинский А.М Логистика учебник 22- издание 2019

<sup>8</sup> Гаджинский А.М Логистика учебник 22- издание 2019

Гаджинский А.М Логистика учебник 22- издание 2019, 12-бет

g

l

Logistikaga jahon tan olgan alohida fan sifatida ta'rif berilish 1974-yilda Berlinda bo'lib o'tgan Logistika bo'yicha birinchi Yevropa Kongressida sodir bo'lgan. Bu kongressda, **logistika** – bu atrofimizdagi hayotda bor bo'lgan har xil turli tizimlarda moddiy, axborot va moliyaviy oqimlarning harakatini rejalashtirish, boshqarish va nazorat qilishga oid fandır<sup>10</sup>.

Demak logistikani muayyan harakatlar kompleksi yoki xo'jalik faoliyati nuqtai nazaridan ko'rib chiqish mumkin. Ilmiy tadqiqotimizda logistikaga xo'jalik faoliyati deb qarab, logistika- ishlab chiqarish va iste'mol jarayonlarida moddiy, moliyaviy va axborot oqimlarni boshqarishni qamrab oladi, degan fikr bilan izlanishlarimizni olib boramiz.

Shunday qilib, logistika ta'minot, moddiy va nomoddiy oqimlarni boshqarish, vaqt va xarajatlarni optimallashtirishni o'z ichiga olar ekan. Endi logistik xizmatlar tushunchasi paydo bo'ladi. Y.S. Yakuninaning fikricha logistik tizimlar sohasi 1960-yillarda paydo bo'lib hozirgi kunda qadar rivojlanib kelmoqda.

Logistika paydo bo'lishidan boshlab to bugungi kungacha bir qancha rivojlanish bosqichlarini bosib o'tgan. Bu butun dunyoda va ayrim mamlakatlarda turlicha kechgan. Biz ilmiy izlanishlarimiz asosida transport logistikasining evolutsiyasini dunyo va O'zbekistonda qanday kechganligini jadvallarda ifodalashga harakat qildik. Butun dunyoda logistikaning evolyusiyasi 4 ta bosqichga bo'lingan<sup>11</sup>. Bu bosqichlar yillar oralig'ida ifodalanib, o'ziga xos jihatlarga ega bo'lgan.

Biz mavjud bosqichlarni o'rganib, hozirgi zamonaviy tendensiyalarni tadqiq qilgan holda 5-bosqich "Zamonaviy logistikaning taraqqiyot" bosqichini kiritishni taklif qilamiz. Chunki 1990-yildan beri logistika sohasida ancha o'zgarishlar bo'ldi. Aynan 2019-yilgi pandemiya logistikaning taraqqiyotiga katta hissa qo'shdi deyish mumkin. Bu bosqichlar hamma mamlakatlarda ham aynan shu yillar oralig'ida bo'lgan deb bo'lmaydi.

## 1.1-jadval.

---

<sup>10</sup> <https://logistika.uz/info/articles/1476>

<sup>11</sup> Аникин Б.А. Логистика учебное пособия 2013, 17-18 бетлар

## Logistika evolyusiyasi bosqichlari va ularning o'ziga xos jihatlari<sup>12</sup>

Bosqich nomi va davri	Logistikaning funksiyasi	Oqim turlari	Boshqaruv konsepsiyasi
-1950 yillar Fragmentlashuv bosqichi	-moddiy-texnik ta'minot -qadoqlash, tashish va saqlashni tashkillashtirish -yetkazib berish	Moddiy	TMBni boshqarish, moddiy buyumlar
-1970 yillar Shakllanish bosqichi	-moddiy-texnik ta'minot -qadoqlash, tashish va saqlashni tashkillashtirish -yetkazib berish taqsimlashni boshqarib turish marketing	Moddiy	moddiy buyumlar taqsimlash
-1990 yillar Rivojlanish bosqichi	-moddiy-texnik ta'minot - taqsimlashni boshqarib turish -yetkazib berish -ishlab chiqarish jarayonlarini boshqarish -qadoqlash, tashish va saqlashni tashkillashtirish -marketing - tashish sifatni boshqarish	Moddiy, axborot	Logistika
-2010 yillar Integratsiya bosqichi	-moddiy oqimni bir butun tizim sifatida boshqarish -axborot oqimini boshqarish -moliyaviy oqimlarni boshqarish kompleks logistik servis	Moddiy, axborot, moliyaviy, xizmatlar	Logistika, ta'min zanjirini boshqarish
2010 yildan hozirgacha Zamonaviy logistikaning taraqqiyot bosqichi <sup>13</sup>	-logistik xizmatlar assortimentining kengayishi -outsorsing -tashish jarayonlarini atrof-muhitga zararsiz tashkil etish -raqamli texnologiyalardan foydalanib yetkazishni boshqarish	Moddiy, axborot, moliyaviy, xizmatlar	Logistika, ta'min zanjirini boshqarish, Atrof-muhitni muhofaza qilish

Bunga turli omillar boshqaruv shakli, urushlar, iqtisodiyot, geografik joylashuv kabilarga ta'sir ko'rsatgan.

Bu bosqichlarda mamlakatimizda logistikaning o'ziga xos jihatlari quyidagicha ifodalash mumkin (1.1-rasm):

<sup>12</sup> Аникин Б.А. Логистика учебное пособие 2013, 17-18 betlardan foydalanilgan holda muallifning ilmiy izlanishlari natijasi

<sup>13</sup> Muallif izlanishlari natijasida berilgan taklif

<b>O‘zbekistonda logistikaning evolyusiya davrlarida xarakterli jihatlari</b>	-yillar Fragmentlash uv bosqichi	foydalanish, turib qolish va bo‘sh qatnashlarning mavjudligi -aloxida statistikaning yuritilmasligi -
	-yillar Shakllanish bosqichi	-mustaqillikdan so‘ng transport turlari va yo‘l infratuzilmasining - -
	-yillar Rivojlanish bosqichi	-
	hozirgacha Integratsiya bosqichi	-xalqaro reytinglarda o‘z pozitsiyasini mustahkamlash
	2030-yildan Zamonaviy logistikaning taraqqiyot bosqichi	- barcha xalqaro reytinglarda o‘z o‘rniga ega bo‘lish -mintaqaviy va umumjahon yuk tashish faoliyatini tartiblovchi tashkilotlariga a‘zo bo‘lish;

### 1.1 – rasm. O‘zbekistonda logistikaning evolyusiya davrlarida xarakterli jihatlari<sup>14</sup>

Aynan shu yillar oralig‘ida bosqichlarning davom etganligi mazkur faoliyat haqida ma’lumotlarning rasmiy manbalarda qayd etilishiga asoslangan. Bizning fikrimizcha biz hali ham jahon logistika bozorida o‘z o‘rnimizni topishga va uni mustahkam egallashga harakat qilmoqdamiz. Shuning uchun ham hali 5-bosqichga o‘tganmiz deb aytolmaymiz. 2030-yilgacha mo‘ljallangan taraqqiyot strateriyasini amalga oshirish natijasida erishamiz degan fikrdamiz.\

<sup>14</sup> Muallif izlanishlari asosida ishlab chiqilgan.

Rivojlanish va integratsiya bosqichlarini bir biri bilan uzviy holda sodir bo'lganligini ham ayrim sohalarda ko'rish mumkin. Lekin umumiy olib qaraganda ularni shu yillar oralig'ida sodir bo'lgan deb hisoblash mumkin.

Yillar davomida logistikaning ko'llanish sohasini o'zgarishi uning turli guruhlanishlari paydo bo'lishiga ham olib kelgan.

B.A. Anikinning tavsifiga ko'ra logistika funksional sohasiga ko'ra quyidagi turlarga bo'linadi:

1. Ta'minot logistikasi
2. Ishlab chiqarish logistikasi
3. Sotish logistikasi
4. Zaxiralar logistikasi
5. Ombor, yukni qayta ishlash va qadoqlash logistikasi

Transport logistikasi

7. Axborot logistikasi
8. Moliyaviy logistika
9. Teskari oqimlar logistikasi<sup>15</sup>

Ko'rinib turibdiki transport logistikasi ham logistikaning alohida tarmog'i ham tizimi sifatida o'z o'rniga ega. Biz bular orasida aynan transport logistikasiga diqqatimizni qaratganimizning sababi

1. Transport logistikasi tashqi savdoda raqobatbardoshlikni oshirish yo'llaridan biri hisoblanadi.

2. Logistikadagi xarajatlarning 50%<sup>16</sup> transport xarajatlari bilan bog'liqligidir.

3. Transport logistikasi yukni bir joydan ikkinchi joyga eng kam xarajatlar e

v 4. Uning maqsadi kerakli yuk kerakli vaqtda kerakli joyga minimal xarajatlar bilan etkazlishidir.

z Uning asosiy vazifalari uning aynan nima uchun kerakligini ifodalaydi. Bularga: i

---

<sup>15</sup> Аникин Б.А. Логистика учебное пособие 2013

<sup>16</sup> <https://logistika.uz/info/articles/1476>

<sup>17</sup> М. Куринна "Идеология" транспортной логистики, БОСС №5 2000;

- tashish uchun mos transport vositasini belgilab olish;
- yuklarni saqlovchi omborlar va ishlab chiqaruvchilar bilan o‘zaro aloqador jarayonlarda transportda tashishni hamohanglikda bo‘lishini rejalashtirish;
- har xil (multimodal) tashishlarda zarur bo‘ladigan transport vositalarini tanlash va ularni harakatini reja asosida bo‘lishini ta’minlash;
- transportda tashish va omborlarda saqlash ishlarini texnologik jihatdan hamohang, o‘zaro mutanosiblikda bo‘lishini ta’minlash;
- yetkazib berish jarayonida eng optimal bo‘lgan yo‘nalishni belgilash;

Olib borgan ilmiy tadqiqotimiz mobaynida transport-logistika tizimlariga ta’rif berishda, logistik, transport hamda ekspeditorlik tizimlari singari bir biriga o‘xshaydigan va odatda ko‘p adashtiriladigan tushunchalarni nazariy jihatdan farqlab olishni maqsadga muvofiq deb bildik.

Logistik tizimlar deganda yukni bir punktdan ikkinchi punktga yetkazishni tashkil qilish bilan bog‘liq kompleks tizimlar tushuniladi.

Bu ta’rif eng qisqa va sodda ta’rif deyish mumkin. Uning to‘liq mohiyatini ochib berish uchun esa yana boshqa tariflarga murojaat qilamiz.

Logistik tizimlar bu iste’molchining oqimlarni boshqarish va tashkillashtirishga aloqador bo‘lgan buyurtmani optimal bajarishda amalga oshiriladigan tizimlar kompleksi tushuniladi<sup>18</sup>.

Logistik tizimlarning adabiyotlarda uchraydigan eng umumiy klassifikatsiyasi:

- transport tizimlari tashiladigan transport vositasi turi, harakatlanish yo‘nalishi, tashishni uchun ketadigan vaqtini aniqlash xizmatlari;
- omborxonalar tizimlari tashish kerak bo‘lgan yukni vaqtincha, maxsus (alohida xususiyatlarga ega joylarda) saqlash joyi, omborning kattaligi, ombor ichidagi havo harorati, bosimi, kirish va chiqish yo‘llarini tashkil etish va doimiy ishlashini ta’minlash xizmatlari;
- taqsimlash tizimlari belgilangan vaqtda yuklarni sotish joyiga eltish xizmatlari;
- ta’minot tizimlari xomashyo va materiallarni ishlab chiqarish uchun yoki qayta ishlash uchun kerakli joyga eltish tizimlari;

---

<sup>18</sup> Финам- электрон молиявий атамалар луг‘ати, [www.finam.ru](http://www.finam.ru)

Yuqoridagilarga asoslanadigan bo'lsak, logistik tizimlar faqat transportda yuklarni tashish emas balki yuklarni talofatsiz saqlash, ta'minot zanjiri ishtirokchilari o'rtasida taqsimlash va yukni yakuniy iste'molchiga yetib borguncha bo'ladigan xizmatlar jamlanmasidan iborat ekan.

Umuman olganda yuklarni yetkazib berish jarayonini 2 ta qismga bo'lish mumkin. Asosiy ya'ni tashish va qo'shimcha tashish jarayonida yuzaga keladigan, mehnat talab etadigan qiyin operatsiyalar majmuasidan iborat bo'lgan qism. Bu tashuvchining vazifasi doirasidan tashqarida bo'lib, ular bilan transport jarayonining alohida ishtirokchisi ekspeditorlar shug'illanadi.

Ekspeditor lotincha "expedire" hamrohlik qilish so'zidan olingan bo'lib<sup>19</sup>, yuk tashishga aloqador o'tirish, saqlash, sug'urtalash va h.k operatsiyalarin yuk jo'natuvchining mablag'lari evaziga bajaruvchi yuridik shaxsdir. Bu korxonalar o'z transport vositalariga ega bo'lmaydi. Ularni transport korxonalaridan ijaraga olib foydalanadi.

Demak, transport logistikasi va ekspeditorlik faoliyati ancha bir biriga yaqin tushunchalardir. Bu tushunchalarni aniq ajratib qo'yadigan farq mavjud emas.

Transport-logistika tizimlari yer yuzidagi hamma mamlakatlarda mavjud xizmat ko'rsatish sohasida muhim ahamiyatga ega hisoblanadi. Biroq, ushbu tizimlarning ilmiy asoslangan maqomi, ta'rifi, mazmuni va tarkibi masalasida yaxlitlik mavjud emas. Chunonchi, bizning respublikamizda rasmiy e'lon qilinadigan statistik ma'lumotlar to'plamida "transport-logistika tizimlari" atamasi (tushunchasi) mavjud emas. Mamlakatimizda mavjud bo'lgan "Iqtisodiy faoliyat turlari umumdavlat tasniflagichi (IFUT-OKED)da, shuningdek, davriy chop etilib turadigan statistik to'plamlarda bu tizimlar "Tashish va saqlash tizimlari" deb keltirilgan. Aynan 2022-yildan keyin statistik ma'lumotlarning rasmiy internet saytlaridagi ma'lumotlarda bu tizimlar endilikda transport tizimlari deb keltirilmoqda. Misol uchun, statistika rasmiy saytining press-relizlar bo'limidagi yillik to'plamlarda: "transport tizimlari deyilganda transportning barcha turlarida yuklarni va yo'lovchilarni tashish faoliyati, shuningdek,

---

<sup>19</sup> <https://logistika.uz/info/articles/1476>

transportirovka qilishda ko‘rsatiladigan yordamchi xizmat turlari, jumladan, logistik tizimlari tushuniladi<sup>20</sup>” deb ta’riflangan.

Fikrimizcha, barcha transport turlarida yuk va yo‘lovchil tashish bilan shug‘illanuvchilar, shuningdek, bu faoliyatni amalga oshirish uchun logist bajaradigan ishlarni qamrab oluvchi tizimlarni yaxlit holda “transport-logistika tizimlar” deb atash, va xuddi shunday nomda ularni IFUT (OKED)ga va statistik to‘plamlarga kiritish maqsadga muvofiq bo‘ladi. Bu faoliyat turlarini umumiy holda “transport-logistika tizimlari” deb atashimizning asosida ularning o‘zaro bog‘liqligi, bir-birini to‘ldirishi, yuridik shaxs xo‘jalik faoliyatini tashkil qiluvchi jarayonlar majmuasi sifatida namoyon bo‘lishi turibdi. Shuningdek, bu davlat miqiyosida nafaqat transport bilan, balki logistika bilan ham bog‘liq statistik ma’lumotlarni jamlash imkonini beradi.

Biz transport-logistika tizimlariga butun jamiyat (makro iqtisodiyot) darajasida doimiy ravishda bo‘lib turadigan jarayon sifatida va jamiyatimizdagi ish yuritayotgan korxonalar (mikroiqtisodiyot) darajasida iqtisodiy faoliyatning bir turi sifatida qarab, ularga o‘z ta’riflarimizni berdik:

Makrodarajada “transport-logistika tizimlari – bu turli xil transport vositalarida yo‘lovchi va yuklarni ham mahalliy ham xalqaro yo‘nalishlarda tashish, yuklarni amalga oshirishda qulay marshrutlarni va sarf-xarajatlarini oldindan belgilash, ularni bajarlishini boshqarish va nazorat qilib borish jarayonidir<sup>21</sup>.

Mikrodarajada “transport-logistik tizimlar – bu ixtisoslashgan korxonalarining turli xil transport vositalarida yo‘lovchi va yuklarni ham mahalliy ham xalqaro yo‘nalishlarda yuklarni tashish, ortib-tushirish, tashish va saqlash bilan bog‘liq hujjatlarni rasmiylashtirish, iste’molchilar tizimdan qoniqishi uchun zarur maslahatlarni butun jarayon davomida berib borish kabi tadbirkorlik faoliyati tushuniladi<sup>22</sup>.

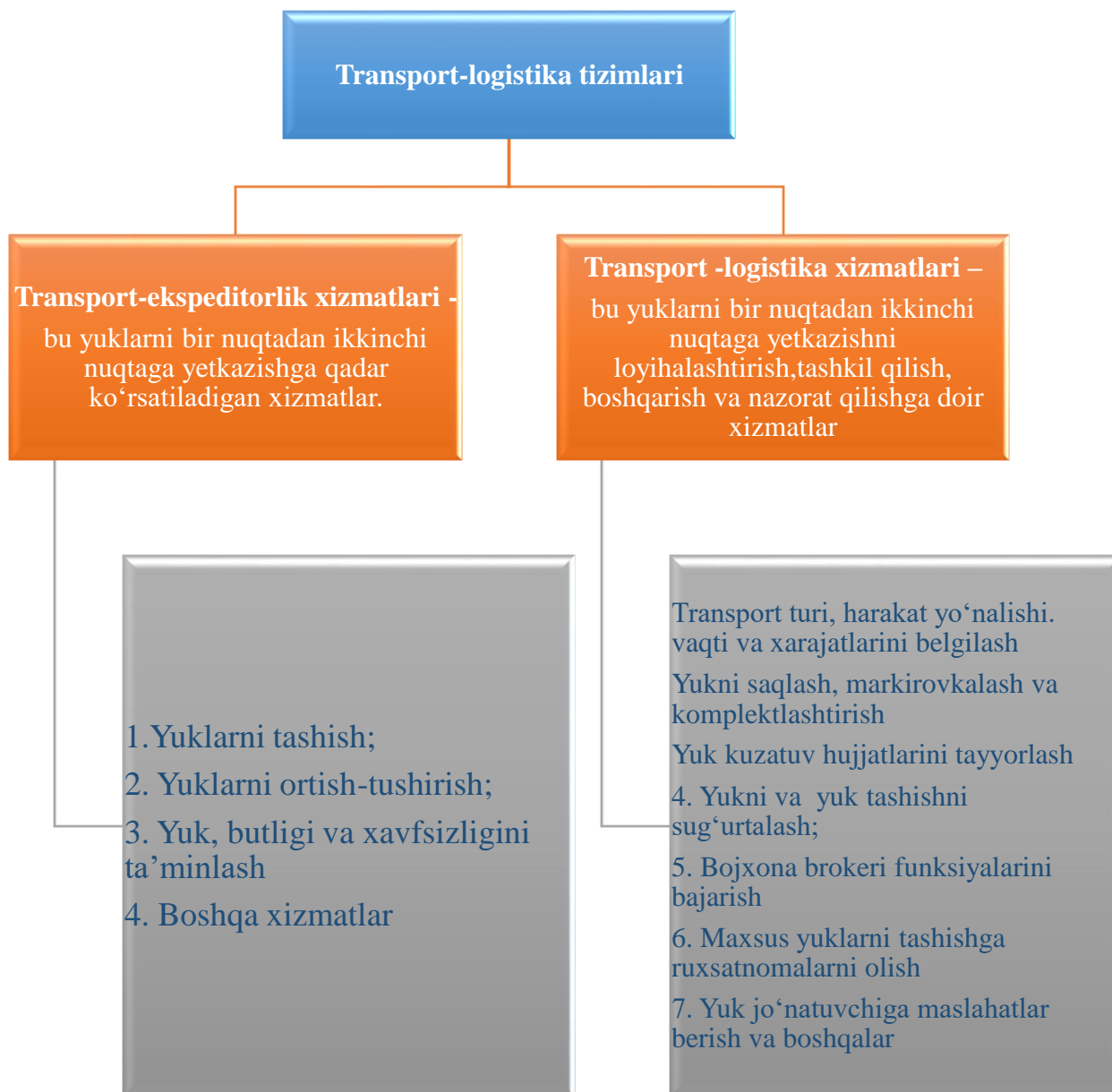
---

<sup>20</sup> <https://stat.uz/uz/default/press-revizlar/17505-2022>

<sup>21</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

<sup>22</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Olib borgan ilmiy izlanishlarimiz natijasida, yuk tashish bilan shug'illanuvchi korxonalar ko'rsatiladigan transport-logistika tizimlari ularning mazmun-mohiyatiga ko'ra, "transport-ekspeditorlik tizimlari" va "transport-logistika tizimlari" degan ikkita guruhlariga ajratishni maqsadga muvofiq deb bildik. Bu ikki guruhga kiruvchi asosiy xizmatlar tavsifi va tarkibi belgilandi.



**1.2-rasm. Transport logistika tizimlarining tasniflanishi<sup>23</sup>**

Transport-logistika tizimlari deganda yuklarni tashishda yuzaga keladigan, ortib-tushurish, hujjatlarni rasmiylashtirish, eng qulay va mos harakatlanish

<sup>23</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

yoʻnalishini tanlash, yuk turiga asosan mos transport turini aniqlab olish, yakuniy

s Mazkur taʼrifimiz boshqa taʼriflardan farqli jihati faqatgina yukni tashish bilan emas balki istʼemolchi tizimdan yuqori darajali qoniqish olishi uchun kerakli maslahatlar bilan hamrohlik qilib borish bilan bogʻliq tizimlarni ham oʻz ichiga olishida namoyon boʻladi.

m Koʻpincha taʼriflarda asosiy urgʻuni transport tizimlari yoki logistik tizimlarga berishadi. Bunga sabab transport tizimlarini tashkil etish ham logistik yondashuvni talab etishidadir. Shuni inobatga olib, biz aynan qaysi tizimlarni transport qaysilari logistik tizimlar ekanligini ajratib koʻrsatamiz (1.2- rasmga qarang).

h Transport-logistik tizimlarida bor eʼtibor tashish xarajatlarini kamaytirish va tashishni optimallashtirishga qaratilgan boʻlsa, transport-ekspeditorlik tizimlarida yukni talofatsiz, zarar etkazmagan holda belgilangan vaqtda yetkazishga qaratiladi. Transport va logistika tizimlari deb ajratishimizdan qatʼiy nazar ular oʻzaro bogʻliq va bir birini ichiga kirib ketadi.

l Bizning fikrimizcha transport tizimlari va logistika tizimlari bir biridan ayro holda, mustaqil holda mavjud boʻla olmaydi. Ular bir birini toʻldirib, majmuaviy tizimlar sifatida amalga oshirilgandagina kutilgan natijani beradi.

i Ixtiyoriy ravishda biror yukni yubormoqchi boʻlsak ham avvalo qator savollarga javob topib, tashkiliy masalalarga toʻqnash kelamiz. Katta yuk oqimlarining harakatini esa logistik yondashuvsiz amalga oshirish samaradorlikka yomon taʼsir etadi. Faoliyatimiz yakunida erishgan natijamiz va shu uchun qilgan xarajatlarimizni baharhisob qilar ekanmiz transport logistik tizimlarning samaradorligi muhim ahamiyatga egaligiga amin boʻlamiz.

t Samaradorlik umumeʼtirof etilgan yagona taʼrifga ega boʻlmagan iqtisodiy tushunchalardan biri hisoblanadi. Tadqiqotchilarning fikricha samaradorlikning mohiyati oʻrganilayotgan obyekt, faoliyat va operatsiyaning mazmuni, oʻziga xos xususiyatlariga, samaradorlikning oʻlchashning maqsadi, oʻlchash metodlariga qarab harlicha boʻlishi mumkin.

---

<sup>24</sup> Muallif tomonidan tadqiqotlar asosida ishlab chiqilgan

Quyida samaradorlikning bir nechta ta'riflarini keltirib, ularni ko'rib chiqamiz:

Samaradorlik – mumkin bo'lgan minimal xarajatlar bilan muayyan natijaga

e

r Samaradorlik - 1. Iqtisodiy-matematik atama sifatida samaradorlik nuqtasi,

shamaradorlik chegarasi kabi tushunchalar tarkibida o'rganilib, ma'lum bir maqsadga

€

h

i

s Samaradorlik – iqtisodiy mazmuniga ko'ra ishlab chiqarishning pirovard natijasi

h bilan unga avanslangan resurslar, mablag'lar yoki qilingan xarajatlar o'rtasidagi nisbat

tushuniladi <sup>28</sup>.

y Yuqorida keltirib o'tilgan atamalarning barchasidagi umumiy bir jihat bu natija va

g unga erishish uchun qilingan harakatlar o'rtasidagi bog'liqlikdir. Ko'plab iqtisodiy

K adabiyotlarda samaradorlik tushunchasini ta'rifi e'tibor qilinganda, gap iqtisodiy

i samaradorlik haqida borayotganligini ko'rish mumkin. Shuningdek, samaradorlikni

pi iqtisodiy va texnik jihatdan ta'riflash, ishlab chiqarish va resurslar taqsimotidagi

h samaradorlik haqidagi ta'riflar doimo yonma-yon kelishi, bir birini ta'riflashni

to'ldirishda foydalanilishini ko'rish mumkin.

€ Biz yuqoridagilar asosida samaradorlikni aynan xizmat ko'rsatish sohasidagi

h holatni ifodalovchi quyidagi ta'rifni keltiramiz.

s Xizmat ko'rsatish sohasida samaradorlik – xizmat ko'rsatuvchi tomonidan

m

u Bu ta'rifimizda xizmat ko'rsatishdagi samaradorlikni ham ishlab chiqarish

h jarayonidagi kabi erishilgan natija va qilingan sarflar nisbati kabi ifodalash mumkin.

s Ammo moddiy ishlab chiqarish va nomoddiy ishlab chiqarish yakuniy natijalarini

d iste'molchi tomonidan o'zlashtirilishidagi o'ziga xoslik bunda e'tibordan chetda

a

h

<sup>25</sup> «Ekonomika» izohli lug'ati, I.M. Osadchaya umumiy taxriri ostida, 2000 y

<sup>26</sup> Экономико-математический словарь: Словарь современной экономической науки. Л.И.Лопатников., М.: Дело. 2003

<sup>27</sup> Finam- elektron moliyaviy atamalar lug'ati, www.finam.ru

<sup>28</sup> «Iqtisodiyot nazariyasi» Sh.Shodmonov, U.V. G'ofurov, Darslik, Toshkent, 2005, 77 bet.

<sup>29</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

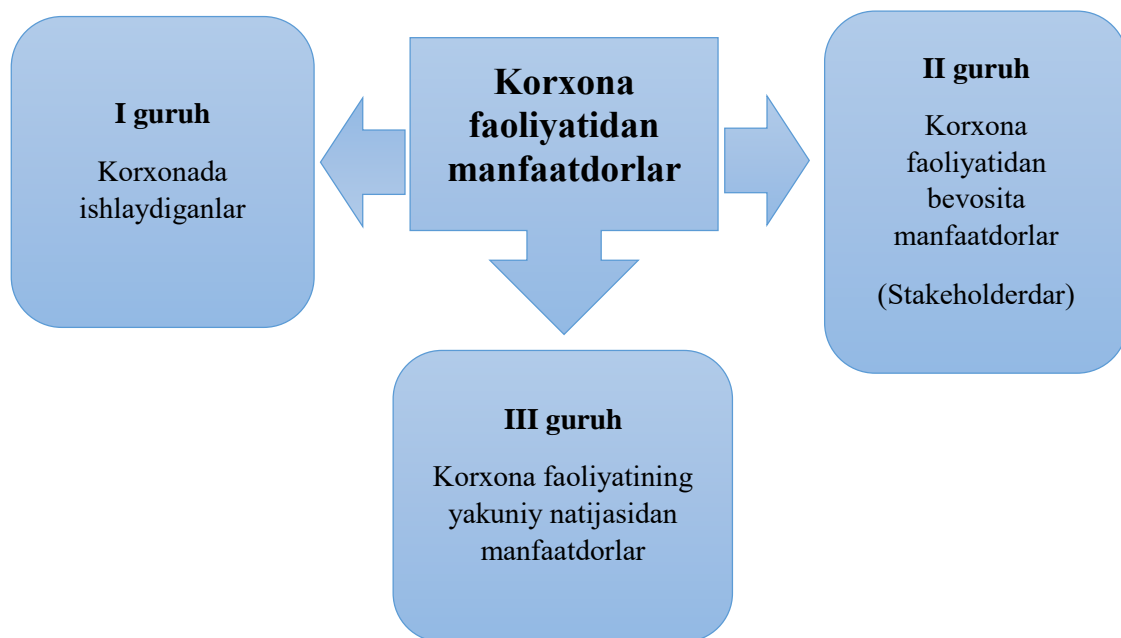
R

v

a

qoladi. Ya'ni ko'rsatilgan xizmatdan iste'molchining qoniqish hosil qilganligi ham samaradorlikni ifodalashda inobatga olinishi kerak. Aytaylik agar iste'molchiga transport-logistika firmasi orqali ko'rsatilgan xizmat ma'qul bo'lmasa u jo'natmani boshqa firma orqali olishi mumkin. Bunda iste'molchi tovarlarni ishlab chiqaruvchidan olishda davom etaveradi, ammo boshqa yetkazib berish xizmatidan foydalanishni tanlaydi. Xizmatni amalga oshirgan transport-logistik firma yoki markaz tomonidan qaralganda xizmat amalga oshirildi. Xizmat uchun olingan to'lov va sarflangan xarajat nisbati ko'rsatkichi yaxshi ammo mijozning tanlovi endi bu firma emas.

Samaradorlikni aniqlash va o'lchash o'z navbatida korxonaga aloqador kishilar uchun zarur. Ularni quyidagi guruhlariga ajratish mumkin (1.3-rasm):



**1.3-rasm. Korxonada faoliyatidan manfaatdorlar<sup>30</sup>**

I guruh- bevosita korxonada faoliyat ko'rsatayotganlarga. Ularga korxonaning rahbari, bo'lim boshliqlari, menedjerlar va ishchilar kiradi.

guruh – korxonada faoliyat yuritmaydi lekin korxonada faoliyatidan bevosita manfaatdor bo'lganlar. Bularga ta'sischi, investorlar (korxonaga investitsiya kiritgan va endi kiritmoqchi bo'lgan), yetkazib beruvchilarni kiritish mumkin.

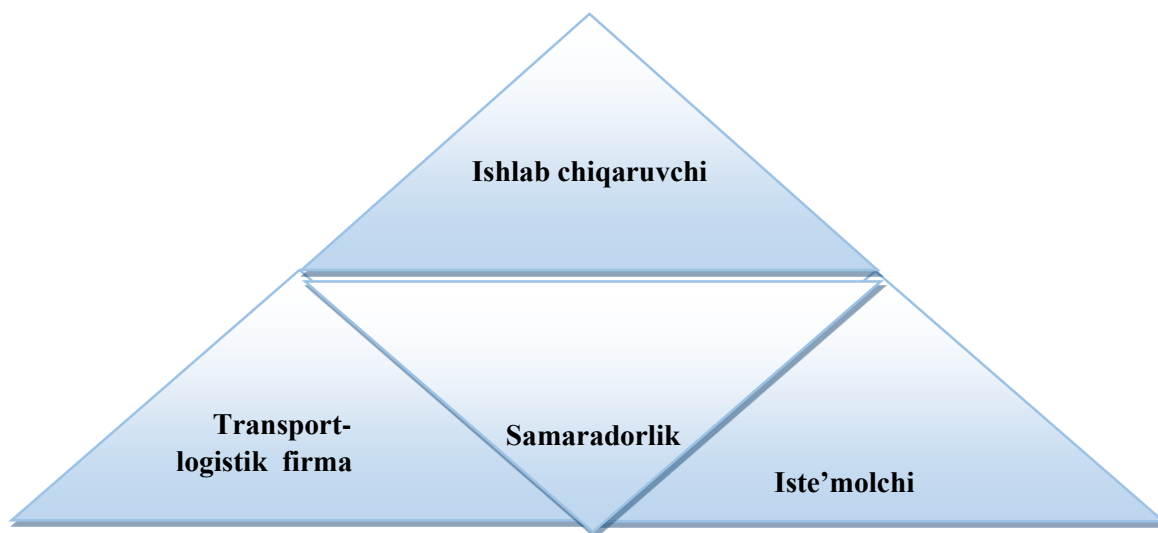
III guruh – korxonada amalga oshirilgan ishlarning oxir oqibatdagi yakuniy natijasidan foyda oluvchilar. Bu guruhga korxonada ishlab chiqargan tovar yoki

<sup>30</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

ko'rsatgan xizmatlarning yakuniy iste'molchilari, hisobotlar talab etadigan va nazoart qilib turadigan davlat tashkilotlari (soliq, moliya, statistika, bojxona)ni kiritamiz.

Samaradorlik faqat bitta korxonaga uchun emas balki mamlakat iqtisodiyotining ma'lum bir tarmog'i, muayyan bir hudud uchun ham ahamiyatlidir. Samaradorlikning aynan qaysi manfaatdor nuqtai nazardan qaralishiga qarab ham turlicha talqin qilish mumkin. Mazkur ishda samaradorlik kategoriyasi aynan Transport-logistik tizimlarini ko'rsatuvchi korxonalar faoliyati nuqtai nazariyadan yondashilgan. Bu korxonalar asosan moddiy buyumlar ishlab chiqaruvchi, savdo bilan shug'illanuvchi va ularni iste'mol qiluvchilar orasida yetkazib berish tizimini ko'rsatish bilan shug'illanadi. Bunda jarayonda umumiy olib qaraganda 3 tomon bor deb qarash mumkin. Ya'ni agar ishlab chiqaruvchidan chakana savdo bilan shug'illanadigan korxonaga o'rtasida shartnoma imzolansa, ishlab chiqaruvchi, logistik firma va chakana savdo korxonasi uchta ishtirokchi bo'ladi. Shuningdek to'g'ridan-to'g'ri yakuniy iste'molchiga etkazsa ham 3 tomon manfaati to'qnashadi. Ana shuni inobatga olgan holda, biz bu jarayonga umumiy ravishda, o'ziga xos mayda detallarni e'tiborga olmay ishlab chiqaruvchi, yetkazib beruvchi va istemolchi o'rtasidagi munosabat sifatida qaraymiz. Bu uch tomon ham o'z manfaati uchun samaradorlikka ega bo'lishga intiladi. Bu esa o'z navbatida xarajatlarini kamaytirishni nazarda tutadi. Eng ahamiyatli va qiziq jihati shundaki bir tomonning xarajati boshqa tomon uchun daromad bo'lib hisoblanadi.

Aynan shu jihatga "Samaradorlik trilemmasi" deb ta'rif berishni taklif qilamiz. Uni quyidagi chizma yordamida batafsil tushuntirish mumkin (1.4- rasm):



**1.4-rasm. Samaradorlik trilemmasi<sup>31</sup>**

Moddiy buyumlarni ishlab chiqaruvchilar tomonidan qaralganda yetkazish xarajatlari tannarxga kiritiladi. Ishlab chiqaruvchilar odatda mahsulot tannarxni kamaytirib, samaradorlikni oshirishdan manfaatdor bo'ladi. Lekin yetkazib berish xarajatlarini minimallashtirish yetkazib berish vaqti va mahsulotning iste'mol xususiyatlari o'zgarishiga sabab bo'lishi mumkin. Bundan tashqari yetkazib berish bilan shug'illanuvchi logistik firma o'z xizmati uchun tarif stavkalarini belgilab qo'ygan. Ishlab chiqaruvchining xarajatlari yetkazib beruvchining daromadi bo'ladi. Iste'molchi esa yoki ishlab chiqaruvchiga to'g'ridan-to'g'ri yoki vositachi logistik firma bilan shartnoma tuzish orqali tovarlarni qabul qilib oladi. Har ikki holatda ham tovar narxida yetkazib berish xarajatlarini minimal bo'lishi yoki umuman bo'lmasligidan manfaatdor bo'ladi. Ya'ni o'z ehtiyojini kam xarajat bilan sifatli mahsulot iste'moli orqali qondirishga intiladi va muayyan nafilikka ega bo'ladi. Bunda bir tomon samaradorligini oshirish ikkinchi tomon samaradorligini pasaytirish evaziga yuzaga kelishini taqozo qiladi. Har bir tomon o'z xarajatlarini qisqartirishni xohlaydi. Qarshi tomon esa aynan shu xarajatlarni pasaytirmaslikdan manfaatdor. Bu uch tomon ham jamiyatda o'z o'rniga ega, foyda keltiruvchi subyektlardir. Davlat aynan bir tomonni tarafini olib uni manfaatdor qilishdek tanlovni qabul qila olmaydi. Ularning uchalasi ham o'zaro inkor etib bo'lmaydigan, o'zaro bog'liq jarayon qatnashchilaridir. Bu trilemmada har bir tomon o'z samaradorligidan ma'lum bir

<sup>31</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

darajada kechgan holda, xarajatlarning mumkin bo'lgan yuqori chegarasiga qadar ishtirok etadi. Agarda ular o'zaro umumiy yo'qotishlar va samaradorlik darajasiga kela olishmasa boshqa hamkorlar bilan aynan shunday jarayonda qatnashadilar. Bu holatda to'liq samaradorlikka erishadigan yagona tomon bo'lmaydi.

Transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi korxonalarida samaradorlikni aniqlash natijadorlik prinsipi asosida amalga oshiriladi. Biz tadqiqotlarimizga asoslangan holda transport-logistika korxonalarida samaradorlikni aniqlashdan maqsad bu- yetkazib berishda qatnashayotgan har bir ishtirokchi umumiy ko'rsatlayotgan xizmatning aynan qaysi qismini bajarishini bilishdir degan fikrga keldik.

Transport-logistika tizimlari sohasida samaradorlik tushunchasiga mazkur xizmatlarni ko'rsatuvchi firmalar, markazlar, dispetcherlar faoliyati nuqtai nazaridan qaraganda quyidagi ta'rifni beramiz:

Transport-logistikasida samaradorlik deganda omborlarda saqlanayotgan mahsulotlarni zaxirasi hajmini kamaytirish, yukni o'z vaqtida sifatli, talofatsiz y

e Biz taklif etayotgan mazkur ta'rifda ham samaradorlik ta'rifining umumiy qismi ta'rifni batafsil izohlaydigan bo'lsak olingan foyda firmaning yakuniy sof foydasi aazarda tutilmoqda. Qisqa vaqtda yetkazib berish esa transport logistikaning aniq xaqtida "just in time" konsepsiya asosida ifodalanadi.

i Biz transport logistika tizimlarini samaradorligini o'rganishda xarajatli yondashuv nuqtai nazaridan o'rganishni taklif qilamiz. Tashish va saqlash faoliyati bilan shug'illanadigan sub'ektlarda odatda xarajatlar alohida logistik xarajatlar va transport xarajatlari deb yuritilmaydi. Ular umumiy bir turdagi xarajatlar sifatida qaraladi. Bu esa xarajatli yondashuv asosida o'rganishdagi asosiy muammolaridan biri hisoblanadi.

r Logistik xarajatlar deganda logistik jarayonlar kompleksini amalga oshirish

a

ç

h Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

<sup>33</sup> <https://www.ablcompany.ru/news/chto-vkhodit-v-logisticheskie-izderzhki>

ti

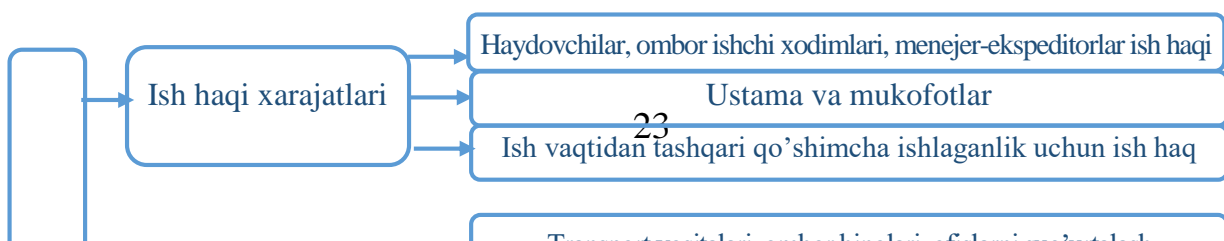
h

a

Bu yerda logistik jarayonlar deyilganda korxonada iqtisodiy faoliyatidagi tashish, saqlash va boshqa jarayonlarni rejalashtirish metodlarini ishlab chiqish, boshqarish va muvofiqlashtirish tushuniladi. Endi esa ta'rifda keltirilgan xarajatlar jamlanmasiga to'xtalsak. Logistikada xarajatlar deyilganda yuklarni omborga joylashtirish, ularni saqlash, yetkazib berish, qayta yuklash va tashish bilan aloqador xarajatlari tushuniladi. Bundan tashqari moliyaviy xarajatlar ham mavjud bo'lib ularga: omborni saqlab turish xarajatlari, haydovchilarni shtatda ushlab turish xarajatlari yoki outsorsing transport tizimlari, logistik jarayonga aloqador logistlar va boshqa mutaxassislarning ish haqi xarajatlari kiradi.

Shu xarajatlarni tashish jarayoniga bog'liqligiga ko'ra quyidagicha guruhlash

1. Bevosita xarajatlar- tashiladigan yuklarni saqlash, qadoqlash, tashishda kerak bo'ladigan vositalarni xarid qilish va shu bilan bog'liq xizmatlarga sarflangan xarajatlar kiradi.
2. Bilvosita xarajatlar- bu xarajatlarga logistika tizimi bilan to'g'ridan-to'g'ri bog'liq bo'lmagan xarajatlar kiradi. Bunga omborlarni tozaligini saqlash uchun maxsus dezinfeksiya va sanitariya xodimlarni jalb qilishni misol qilish mumkin..
3. Doimiy xarajatlar- ishchilarning ish haqi, isitish va yoritish xarajatlari.
4. Tartibga solinmaydigan xarajatlar- bu logist tomonidan hisoblab bo'lmaydigan xarajatlar kiradi. Boshqa raqobatchi korxonalar yoki logistik zanjirda ishtirok etuvchi boshqa korxonalar ta'sirida yuzaga keladigan yoki o'zgaradigan xarajatlar.
5. Produktiv xarajatlar- qo'shimcha qiymatga ta'sir etuvchi xarajatlar bo'lib, ular mijozlar, sotib oluvchilar qiziqishi asosida yuzaga keladi va bu xarajatlar ular tomonidan mustaqil qoplanadi.
6. Faoliyatni qo'llab-quvvatlash xarajatlari- bunga xizmatlarni sotish, mahsulotlarning hisobini yuritish, dasturiy ta'minotni yangilash, asbob-uskunalar ta'mirlash xarajatlari kiradi.
7. Xizmatlarni nazorat qilish xarajatlari- bunga ish jarayonida shikastlanish, ortiqcha zararlarni oldini olish va bartaraf qilish bilan bog'liq tadbirlarni tashkil etish xarajatlari.



### **1.5 –rasm. Logistik xarajatlarning guruhlanishi<sup>34</sup>**

Biz tomonimizdan xarajatlar korxonada ichidagi jarayonlarga asoslangan holda guruhlangan. Lekin logistik zanjir faoliyatida barcha ishtirokchilarning umumiy jihatlari ham inobatga olish zarur. Yuqoridagi xarajatlar guruhida faoliyatni tashkil etish doimiy aloqani ta'minlash alohida aks etmagan va qaysi guruhga kirish e'tirof etilmagan. Biz dissertatsiya ishimizda aynan yuklarni tashish (alohida bir transport turi uchun emas) faoliyati bilan shug'ullanuvchilarning logistik xarajatlari batafsil o'rganamiz. Logistik xarajatlarni guruhlaganda ularni tashish, saqlash, ekspeditorlik xarajatlari asosiy urg'u berilgan. Ana shu xususiyatlarni e'tiborga olgan holda quyida biz umumiy logistik xarajatlarni guruhlarini keltirib o'tamiz (1.5-rasm):

Xarajatlarni guruhlanishidan ko'rinib turibdiki transport va omborxonada bilan bog'liq xarajatlar ancha katta. Yuqori foydaga erishish uchun albatta xarajatlarni qisqartirish kerak. Xarajatlarni qisqartirishda optimal variantni tanlash zarur aks holda foyda oshmasdan xizmat sifati tushib ketadi. Agarda transport bilan bog'liq xarajatlar tejalsa, yetkazish vaqti oshib ketadi. Zarur bo'lgan paytda yukni egasiga o'z vaqtida yetkazish uchun yuk mashinasi to'liq yuk bilan to'lmagan bo'lsa ham yo'lga chiqishiga to'g'ri keladi. Bu samaradorlikka ta'sir qiladi

---

<sup>34</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

## Transport-logistika korxonalarida xarajatlarning guruhlanishi

### Saqlash xarajatlari

1. Omborlarni qurish(yoki ijaraga olish), saqlash, ta'mirlash, yoritish, zarur haroratda ushlab turish va x.k
2. Omborda yuklarni saralash, ortish, tushirish, tashishda kerak bo'ladigan vositalarni xarid qilish va bu ishlarni bajaruvchi ishchilarga mehnat haqi xarajatlari.



### Tashish xarajatlari

1. Turli masofaga mo'ljallangan va turli sig'imdagi transport vositalarini sotib olish, ijaraga olish xarajatlari
2. Yoqilg'i va ish haqi xarajatlari
3. Transport vositalarini ta'mirlash va ularga texnik xizmat ko'rsatish xarajatlari

### Rejalashtirish xarajatlari

1. Tashish yo'nalishini aniqlash bilan bog'liq xarajatlar.
2. Yuk tashish uchun mos transport vositasini aniqlash va topish bilan bog'liq xarajatlar. Multimodal tashishlarda transport vositalarini almashtirish vaqtini belgilash xarajatlari.
3. Bojxona postlarida yuklarni o'tishini ta'minlash
4. Sug'urta xarajatlari

### Nazorat qilish xarajatlari

1. Yuklarni xarakatini doimiy kuzatish uchun dasturiy ta'minot uchun xarajatlar
2. Sun'iy yo'ldoshga ulanish va undan foydalani xarajatlari.

### 1.6-rasm. Transport-logistika korxonalarida xarajatlarning guruhlanishi<sup>35</sup>

Yuqoridagi xarajatlar guruhlarini tadqiq qilish natijasida xususiyl holda korxonalar

u

c 1.6- rasmda keltirilgan xarajatlar hamma korxonalar uchun umumiy emas. Har bir korxonaning faoliyati miqiyosi, mulkchilik shakli va xizmat ko'rsatish turiga qarab boshqacha guruhlanishi mumkin. Alohida, maxsus xarajatlar guruhi qo'shilishi ehtimoli mavjud.

Y.M Nerush ning fikricha logistikadagi umumiy xarajatlar tarkibida funksional sohalarning ulushi quyidagicha:

t Transport - 46 %

r Omborda saqlash - 26%

a Zaxiralar - 10%

n Boshqalar - 18%

s

p

<sup>35</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

r

t

Transportning ulushi sezilarli darajada yuqori. Chunki bu asosiy vositalarni xarid qilish, saqlash, ta'mirlash bilan bog'liq xarajatlarni o'z ichiga oladi. Mahsulotlar zaxirasini ko'p miqdorda va uzoq vaqt omborlarda saqlash ham xarajatlarni oshirib, samaradorlikning pasayishiga sabab bo'ladi. Bu sohada samaradorlikni oshirishning eng yaxshi yo'li jarayonlarni avtomatlashtirishdir. Ammo bu u qadar oson emas. Ancha yillik tajribaga ega transport-logistik korxonalarda avtomatlashtirishdan foydalaniladi. Ammo kichik firmalar uchun bu ancha qiyin, ko'p vaqt va katta xarajat talab qiladi. Shunda ham jarayonlar to'liq avtomatlashtirish imkoni mavjud emas. Kishilarning tashish va saqlash tizimlaridagi ishtirokiga zaruriyat ma'lum darajada mavjud bo'ladi.

### **1.2-§. Transport-logistika tizimi samaradorligiga ta'sir etuvchi omillarning tasnifiy va tavsifiy asoslari**

Transport-logistika tizimlarining samaradorligini aniqlash va hisoblash uchun bu tizimlarga aynan qanday omillar, qay darajada ta'sir etishini o'rganish zarur. Bu omillarni turlicha guruhlash mumkin bo'lib, ular bozordagi ishtirokchilarning aynan qaysisining samaradorligini aniqlanayotganligiga bog'lik.

Sanoat va qishloq xo'jaligi mahsulotlarni ishlab chiqaruvchi korxonalar hajmiga bog'liq ravishda har doim ham o'z transport vositalaridan foydalanib, tashish va saqlash ishlarini amalga oshirmaydi. Ular mazkur xizmatlar bozoridagi shu xizmatlarni ko'rsatuvchilarga murojaat qiladi. Bunga bir qator sabablar bor. Jumladan, har bir korxonaga o'z faoliyati uchun zarur avtomobil, yuk mashinalari sotib oladi, ammo ularning sonini ko'paytirish va xususiy parkka ega bo'lish katta xarajatga olib keladi. Mahsulot tannarxining oshishiga olib keladi. Dunyo amaliyotida ham logistika tizimlari rivoj topgan Germaniyada katta korxonalar ham o'z texnik parklari, omborlari bo'lishiga qaramasdan logistik markazlarga tez tez murojaat qilib turishar ekan. Buning sababini bilish uchun xususiy texnik parkka ega bo'lishning yutuq va kamchiliklarini ko'rib chiqamiz(1.4-jadvalga qarang).

Taqqoslashdan ko'rinib turidiki logistik firmalar, yuk tashuvchilar va ekspeditorlar tizimidan foydalanish korxonaga uchun ancha arzonga tushadi va sifat darajasini saqlab qoladi.

**Xususiyl texnik parkga ega bo'lishning yutuq va kamchiliklari**<sup>36</sup>

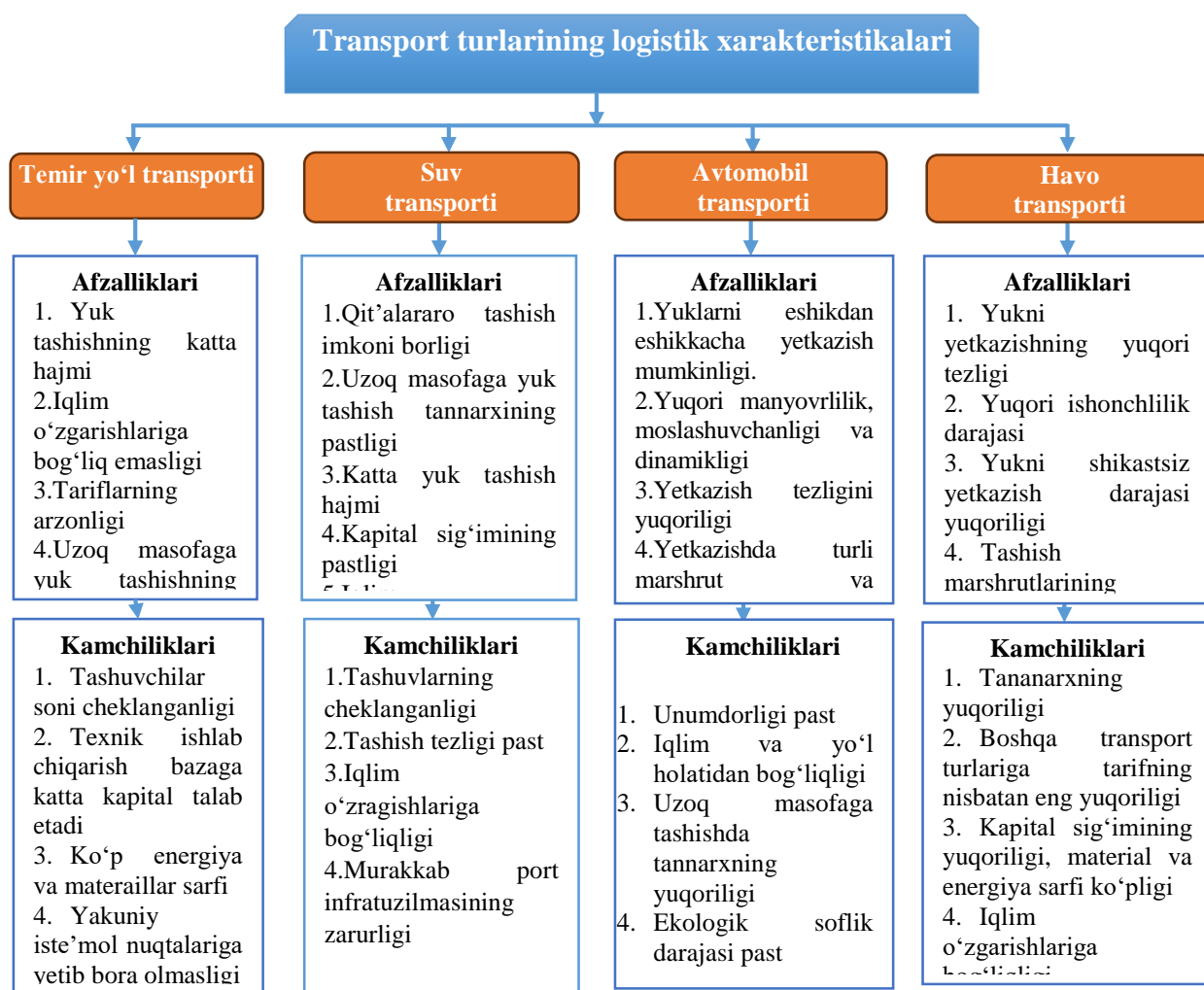
<b>Ustunliklari</b>	<b>Kamchiliklari</b>
Transport tariflaridagi tebranshlarga bog'liqlik pasayadi.	Transport bilan bog'liq huquqiy, molyaviy, axborot va tashiliy masalalarni hal etish zaruratining paydo bo'lishi.
Avtotransportdan foydalanish bilan bog'liq o'zgaruvchan xarajatlar kamayadi	Transportni saqlash, qo'riqlash, ta'mirlash xarajatlari oshadi.
Avtotransport harakatlarini aniq rejalashtirish mumkin.	Transportning yuk tashimay bo'sh turishi hamda umuman yuk ortmay harakatlanishi.
Transport vositalarini ko'paytirish va ularni boshqarish ustidan mutlaq nazoratga ega.	Yuklarni tashishni tashkil etish va boshqarish malakasiga ega xodimlarni ishga olish va ish haqi xarajatlari yuzaga keladi
Mijozlarga keng turdagi xizmat ko'rsatish mumkin bo'ladi	Ko'p mablag' zarur bo'ladi.
Transport vositasi bilan bevosita ishlaydiganlarning unumdorligi oshadi.	Har xil transport vositalarini sotib olish zarur bo'ladi.

Yuk tashishda yukning o'ziga xosligidan kelib chiqib tashish transportini tanlash ham samaradorlikka ta'sir etuvchi omil hisoblanadi. Transport turini tanlashda o'sha transportning o'ziga xos e'tibor qaratish kerak (1.6-rasmga qarang).

Korxonadan yukni tashish bir nechta bosqichlarda amalga oshiriladi. Ular quyidagilar:

1. Yuk tashishning qanday turidan foydalanishni tanlab olish
2. Yuk tashiladigan transportning maqbul turini belgilab olish
3. Yuk tashish uchun mos transport vositasini tanlab olish
4. Yuk tashishda murojaat qilinadigan transport va logistik firmalarni oldindan tanlab olish
5. Yuk tashishdagi transport bilan bog'liq jarayonlar ko'rsatkichlarining eng maqbullarini tanlash.

<sup>36</sup> Гаджинкий А.М Логитика учебник 21-издание 2012 г, 195 стр



**1.6-rasm. Transport turlarining tashishdagi afzalliklari va kamchiliklari<sup>37</sup>**

Yukni tashishda aynan qaysi turdagi transport vositasi va turini tanlashda yuk tashiladigan hududning geografik joylashuvi, yukning hajmi va alohida xususiyatlarga ega ekanligiga bog‘liq.

Yuklarni tashish va tashishni tashkil qilish bilan bog‘liq xizmatlarining samaradorligiga qanday transport turidan foydalanish, korxonada o‘z xususiy parkining borligidan boshqa omillar ham ta’sir ko‘rsatadi. Ana shunday omillarni ularning muayyan belgilariga ko‘ra guruhlariga ajratish mumkin (1.5- jadval).

**1.5- jadval.**

**Transport-logistika tizimlariga ta’sir etuvchi omillar<sup>38</sup>**

### 1. Ta’sir qilish darajasiga ko‘ra makro va mikro darajadagi omillar

<sup>37</sup> Маргунова В.И. Логистика учеб. Пособие 2011, 298 стр

<sup>38</sup> Muallif tomonidan guruhlangan.

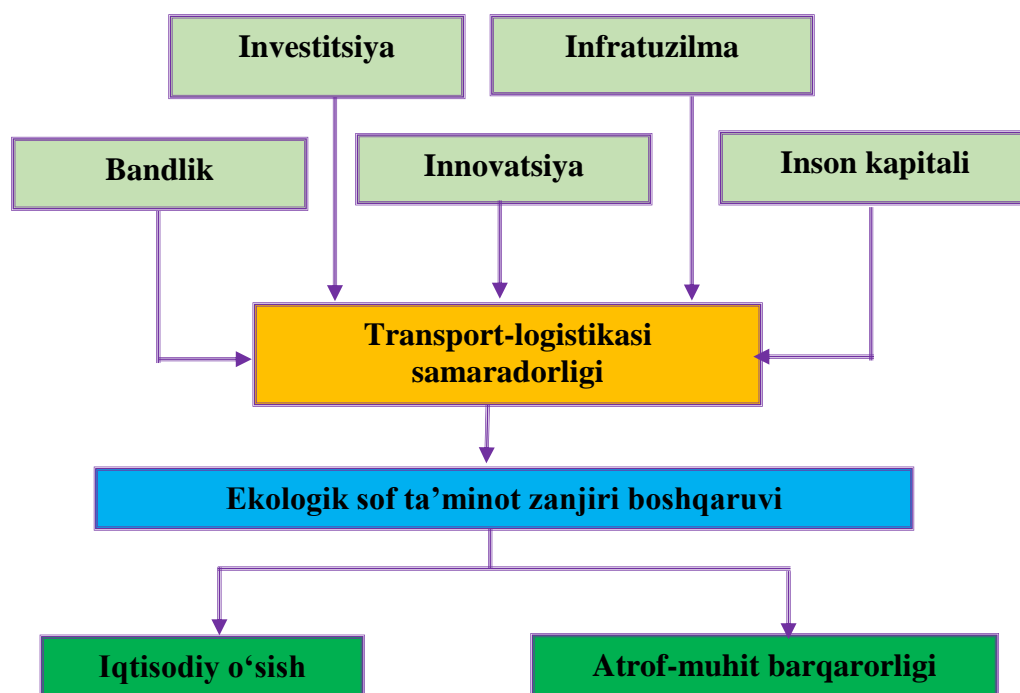
Makro darajadagi omillarning butun dunyo miqiyosida logistika va transport xizmatlari bozoridagi o'zgarishlar kiradi. Mikro darajada davlat ichidagi, hududga tegishli tashkiliy, normativ va bozordagi o'zgarishlar kiradi.

2. Paydo bo'lish o'rniga ko'ra endogen va ekzogen omillar. Endogen omilga korxonalar yoki logistik markazning ichidagi boshqaruv, texnik, iqtisodiy, xodimlar harakati o'zgarishlar sabab yuzaga keladigan ta'sirlar kiradi. Ekzogen omillarga esa korxonaga bog'liq bo'lmagan lekin uning faoliyatiga ta'sir etuvchi siyosiy, iqlim, demografik omillarni kiritish mumkin.

3. Ta'sir qilish sohasiga ko'ra siyosiy, iqtisodiy, tashkiliy, ekologik, texnologik, informatsion, geografik omillar. Dunyoda davlatlar o'rtasidagi urushlar, mintaqaviy, hududiy va jahon miqiyosidagi xalqaro tashkilotlarning tashkil etilishi, muayyan operatsiyalar, faoliyat turlarining cheklanishi, davlatlarning turli sabablarga ko'ra chegaralarida o'zgarish yuz berishi kabilarni siyosiy omillarga kiritish mumkin. Iqtisodiy omillarga bojxona, soliq, tashish tariflari, ish haqi, samaradorlik va rentabellik darajasi kabilarni kiradi. Ekologik omillarga yashil iqtisodiyotga o'tish, is gazini atmosferaga ajralib chiqishini kamaytirish bilan bog'liq chora-tadbirlar, cheklovlar, ekologik sof yoqilg'iga o'tish kabilarni kiradi. Texnologik omillarga transport vositalari va omborlardagi stajlar, datchiklarning yangilarini yaratilishi, quvvati, ishlash davri kabilarni kiritish mumkin. Informatsion omil asosan raqamli texnologiyalarning qo'llanilish natijasida zarur axborotlarni, buyurtmalar olish va ularni kuzatib borishda manbalarning ishonchliligi va uzluksizligini ta'minlanishi. Geografik omil mazkur xizmatlar ko'rsatiladigan hududning joylashuvi, iqlimi, aholisi va korxonalar sonidagi o'zgarishlar kiradi.

4. Boshqarilishi ko'ra boshqariladigan va boshqarilmaydigan omillar. Boshqarish mumkin bo'lgan omillarga bajariladigan logistik operatsiyaning vaqti, korxonalar ko'rsatgan xizmatning sifati, xizmat ko'rsatishdagi xarajatlar hajmini misol qiladigan bo'lsak, kishi tomonidan boshqarib bo'lmaydigan omillarga mamlakat va mintaqadagi siyosiy, iqtisodiy vaziyat, sohadagi texnikaning qay darajada taraqqiy etganligi, raqobatchi korxonalarining harakat strategiyasi, iste'molchilarning xulq-atvorini

Transport-logistika tizimlari samaradorligini oshirish va samaradorlikka o'z ta'sirini ko'rsatuvchi omillarni o'zaro bog'liqligini 1.8- rasmdagidek ifodalash mumkin. Mazkur rasm transport-logistikasi samaradorligiga ta'sir etuvchi omillarni va samaradorlikka erishish natijasida yuzaga keladigan natijalarni o'zida ifodalaydigan bog'liqlikni ifodalaydi. Jahon banki tomonidan hisoblab boriladigan Logistika samaradorligi indeksidagi (LPI) 6 ta subindekslarning transport-logistika samaradorligiga ta'sirini inkor etmagan holda logistikaning aynan shu turiga ta'sir etuvchi omillarni alohida ajratib ko'rsatdik. Endi bu omillarga birma-bir to'xtalib o'tsak.



**1.8- rasm. Transport-logistikasi samaradorligining barqarorligi uchun zarur o'zaro bog'liq elementlar<sup>39</sup>**

Bandlik – tashish, saqlash va ularni rejalashtirish tizimlarini taklif etuvchilarda (yuk tashuvchi firmalar, outsorsing firmalari, transport-ekspeditorlik kompaniyalari, operatorlar, dispetcherlar, logistik markazlar,) ishlayotgan ishchilarning jami ish bilan bandlar sonida ulushini dinamikasini doimo kuzatib borish orqali mazkur tarmoqda ish bilan bandlikning holati va uning umumiy samaradorlikka ta'sirini tahlil qilib boriladi.

<sup>39</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Bundan mamlakatimizdagi hududlarni Transport-logistika tizimlari samaradorligi bo'yicha guruhlariga ajratib o'rtacha samaradorlikni aniqlashda ham foydalanilgan.

Investitsiyalar – bunda aynan transport vositalarini sotib olish, ehtiyot qismlarini xarid qilish, bu vositalarga xizmat ko'rsatish uchun sharoitlar yaratishga yo'naltirilgan mahalliy va xorijiy investitsiyalar hajmini nazarda tutadi. Albatta jami kiritilgan xorijiy investitsiyalarning mahalliy investitsiyalardagi ulushini yillar davomidagi dinamikasni kuzatib, moddiy texnik bazaning holati haqida prognoz qilish, unimodal, inter va multimodal tashishlarni rejalashtirishda katta ahamiyatga ega.

Infratuzilma – bu omil umumiy logistik samaradorlik indeksidagi subko'rsakichlarda ham aks etgan. Infratuzilma Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksidagi savdo va transport infratuzilmasini o'zida mujassam qilgan subindeks bo'lib, 1.8- rasmda transport vositalarini bojxonadan o'tish vaqti, hujjatlarni rasmiylashtirish, chegarada turib qolishni oldini olishga qaratilgan zaruriy chora-tadbirlarni doimiy amalga oshirilishini nazarda tutganmiz. Shuningdek, avtomobil yo'llarning holati va tekisligi, transport vositalriga va haydovchilar uchun chegara nazorat punktlari, to'xtash joylarida xizmat ko'rsatishning tashkil etilganligi, hujjatlarni chegaradan turib to'ldirish va elektron yuborilishi, postlarda turli sabalarga ko'ra harakatlana olmay kutib qolish, tashilayotgan yukka talofat etishi kabilarni misol eltirish mumkin. Mamlakatga kiruvchi va chiquvchi barcha chegara postlaridan yuklarni olib o'tish vaqtining davomiyligi va uning qisqarishi dinamikasi kuzatib borilishi orqali samaradorlikka ta'sirini ijobiy oshirish mumkin.

Bu borada mahalliy yuk tashuvchilarga ikki va undan ortiq davlatlar orqali xalqaro yuk tashish huquqini beruvchi “dozvol” ruxsatnomalarini olish, qaytarib berish va uzaytirishni masofaviy amalga oshirish tashuvchilarni qiynayotgan muammolardan biri hisoblanadi. Bu ruxsatnomalar cheklangan miqdorda beriladi va har bir davlat o'z tashuvchilari o'rtasida taqsimlaydi. Bu ruxsatnomalar nechta davlat hududidan kesib o'tilshiga qarab 2, 3 tomonlama bo'ladi. Mamlakatimizda bunday ruxsatnomani olish uchun Transport vazirligiga murojaat qilish kerak. Bu boradagi muammo yuk tashish xizmatini taklif etuvchi korxonalar va firmalar ko'p sonli bo'lib, bir yil davomida beriladigan ruxsatnomalar soni cheklangan miqdorda ekanligidadir.

Aynan shu sababli biz yuk tashish infratuzilmasi holatini yanada yaxshilashni maqsad qilib, yuk tashuvchilarning milliy katalogini tuzishni taklif etdik. Bu katalog ham mahalliy ham xalqaro tashuvlarni amalga oshiruvchilarni o'z ichiga olib, ularning texnik iqtisodiy ko'rsatkichlarini aks ettirib boradi. Hududlar bo'yicha samaradorlik ko'rsatkichi bo'yicha guruhlash g'oyasiga asoslangan holda, har bir yuk tashuvchining samaradorlik ko'rsatkichi aniqlanib, o'rtacha ko'rsatkichga nisbatan solishtiriladi. Samaradorligi yuqori uzoq muddat faoliyat yuritayotgan ishonchilik darajasi yuqori bo'lgan tashuvchilarga ruxsatnomalarni berishda ustunliklar berish yo'lga qo'yilishi zarur. Faoliyatini yaqinda boshlaganlarga ham qo'llab-quvvatlash tariqasida qisman ruxsatnomalar berish amaliyotini qo'llab ko'rish zarur. Mazkur amaliyotni qo'llash, tashish xizmatlarni taklif etuvchilar o'rtasida raqobatlashuvni yuzaga keltirib, monopoliya vujudga kelishini oldini oladi.

Innovatsiyalar – iqtisodiyotning ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish bilan bog'liq barcha jabhalarida bo'lgani kabi tashish va saqlash xizmatlari samaradorligini oshirish uchun fan-texnikaning zamonaviy yutuqlaridan foydalanish, jumladan raqamli, bulutli texnologiyalar, masofaviy boshqaruv, masofaviy kuzatib borish vositalaridan foydalanish muhim zaruriy elementga aylandi. Aynan innovatsiyalar kuchli raqobat kurashida ustunlikka erishishning yaxshi vositasidir. Bugungi kunda eng yaxshi qo'llanilayotganlaridan biri sifatida bu geolokatsiya va yuklarni kuzatib borish imkoniyatini aytish mumkin. Bundan tashqari raqamli egizaklar, sun'iy intellekt, blokcheyn, buyumlar interneti, dronlar, jarayonlarni robotlashtirish kabilarni ham sanab o'tish mumkin. Ularning samaradorlikka ta'sirini o'rganishda shu va boshqa turdagi innovatsiyalarni yaratganlik uchun patentlar, foydalanish uchun ruxsatnomalar sonidan foydalaniladi. Bunda innovatsiyalar faqat foydani oshirish, vaqtni tejashga qaratilmasdan balki atrof-muhit muhofazasini ham o'z ichiga olgan bo'lishi bugungi kun talabiga aylangan.

Inson kapitali – bu omil mazkur xizmatlarni tashkil etish uchun zaruriy bilim, ko'nikmaga ega tajribali xodimlarni mavjudligi bilan ifodalanadi. Bunday malakali mutaxassislar shunchaki korxonada tashish bilan band bo'lgan xodimlardan farq qiladi. Ularning soni, ish haqi ham o'z navbatida turlicha bo'ladi. Logistika tarixan tashkil

topib rivojlangan mamlakatlarda bunday mutaxassislar ko‘p. Jumladan Germaniya, Singapur, Xitoyda bunday xizmatlarni ko‘rsatish ancha yillik tarixga ega. Bu omilni miqdoriy ifodalash uchun Inson kapitali indeksidan (Human Development Index) foydalaniladi.

Mana shu omillar mamlakatda yaxshi darajada bo‘lishi Transport-logistika tizimlari samaradorligi oshishiga ta’sir qiladi. Bu esa o‘z navbatida ta’minot zanjirining boshqaruvini yanada osonlashtirib, yuklarni o‘z vaqtida sifatli etkazilishini ta’minlaydi. Yanada umumiy qilib aytganda, logistikaning “7 R” qoidasini (kerakli tovarni, zaruriy sifatda, etarli miqdorda, zarur vaqtda, zarur joyda, zaruriyati bor iste’molchiga talab etiladigan kam xarajatlar bilan yetkazish<sup>40</sup>) bajarilishini ta’minlaydi.

Yuqorida biz faqat transport vositalarini zarurligi, ularning iqtisodiyotning yetakchi sohasi ekanligi haqida ko‘p so‘z yuritdik. Lekin shunchalar zarur va kerakli bo‘lishiga qaramasdan transport xizmatlaridan foydalanish natijasida katta zarar ham yuzaga keladi. Bu atrof-muhitga yetkazilayotgan zarardir. Transport vositalarini ishlab chiqarish va ularni yoqilg‘i bilan ta’minlash uchun foydali qazilmalar qazib olinadi. Ular qayta tiklanishi uchun uzoq yillar talab etiladi. Ularni ishlab chiqarish, foydalanish jarayonida atrof muhitga zaharli gazlar ajralib chiqadi. Buning natijasida sayyoramizning ekologiyasi buzilib, ozon qatlami yemirilib bormoqda. Natijada insoniyat yangi, davosiz kasalliklarga duchor bo‘lmoqda. Biz yuqorida keltirib o‘tgan logistikaning “7 R” qoidasiga aynan shu zararni kamaytirishni ham kiritish orqali uni “Oltin qoidaga” aylantirish bugungi kunning dolzarb masalasidir.

Shuning uchun ham chizmada bu blok shunchaki ta’minot zanjirini boshqarish emas balki, ekologik sof, atrof-muhitga zarar etkazmaydigan ta’minot zanjirini boshqarish deb nomlangan. Bu bir muncha murakkab jarayon. Chunki bu ortiqcha xarajat, noodatiy faoliyat yuritish va yengil usuldan voz kechishni talab etadi. Albatta qisqa vaqtda va to‘laligicha an’anaviy tashish usullaridan voz kechish imkonsiz. Bunga bosqichma-bosqich, davlat ko‘magi va rag‘batlantirishi asosida erishiladi.

---

<sup>40</sup> <https://www.futurelearn.com/info/courses/principles-global-management-logistics>

Atrof-muhitga zarar etkazmaydigan ta'minot zanjirini boshqarish natijasida erishiladigan natijalar sifatida "Iqtisodiy o'sish" va "Atrof-muhit barqarorligi"ga erishish nazarda tutilgan. Albatta kutilayotgan bu natijalarga erishish uchun tashish va saqlash xizmatlarini ko'rsatayotgan transport-logistik korxonalar xizmatlari samaradorligini oshirish yoki bo'lmasa ekologik yondashuvga asoslangan boshqaruvning o'zi yetarli emas. Bu biz taklif qilayotgan omillar va natijaning o'zaro bog'liqlik sxemasi bo'lib, unda belgilangan natijaga Transport-logistika tizimlari samaradorligini oshirish yo'li orqali erishishni taklif etganmiz.

iz bugungi kunda transport-logistika tizimlari samaradorligi haqida gapirganda "Innovatsiya" - "Transport-logistika tizimlari samaradorligi" – "Atrof-muhit holati" trilemmasiga to'qnashamiz.

Trilemmaning ta'rifi ko'ra mavjud uch tanlovdan faqat ikkitasinigina bir vaqtda tanlash mumkin. Bizning holatda ham shunday, samaradorlikka erishish tabiat uchun talofatsiz amalga oshmaydi. Bu zararni qisman kamaytirishga doimiy ravishda harakat qilib kelinmoqda. Bu holat bo'yicha dunyoda va mamlakatimizda ahvol qanday ekanligiga e'tibor qaratamiz.

Hozirda yashil logistikani ommaviylashtirish, atrof-muhitni muhofaza qilishni yanada ommaviylashtirish maqsadida bir qancha strategiyalardan foydalanilmoqda.

Jumladan:

1. Transport vositalari uchun muqobil yoqilg'i turlaridan foydalanish.
2. Energiya tejovchi texnologiyalardan foydalanish.
3. Qadoqlash va saqlashda ekologik toza, chiqindisiz qadoqlardan foydalanish.
4. Tashish yo'nalishlarini optimallashtirish, vaqt va yoqilg'i sarfini qisqartirish.
5. Havoga ajralib chiqayotgan is gazi miqdori, tashish jarayonida iste'mol qilinayotgan energiya miqdori, chiqindisiz yoki oz miqdorda chiqindi chiqaruvchi xizmatlar turlari, kamroq sarf-xarajat qilish asosida asosiy samaradorlik ko'rsatkichlarini (KPI) o'rganib, kuzatib turish va boshqalar.

Bu turdagi strategiyalarni qo'llash katta kompaniyalar uchun qo'shimcha vaqt va xarajatlarni talab etadi. Kichik firmalar esa ularni qo'llashdan manfaatdor emas. Shuning uchun ular bunga qiziqish bildirmaydi.

Mamlakatimizda Yashil iqtisodiyot tomon qadam qo'yishda transport-logistika korxonalarining fikrini aniqlash maqsadida "Transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi korxonalar va logistika markazlari samaradorligini aniqlash" deb nomlangan so'rovnomamizda "O'z faoliyatingizda yashil iqtisodiyotga o'tishda tabiatga zarar etkazuvchi vositalardan voz kecha olasizmi?" degan savolni kiritdik. Bu savolga ishtirokchilarning 7,1 % yo'q hali emas, 21,4% bosqichma-bosqich bo'lsa ha, 32,1 % atrof muhitga zararni kamaytirish inobatga olingan, 39,3% davlat ko'magi va rag'batlantirishi ostida o'tish ma'qul degan javobni bergan. So'rovnomada Respublikadagi logistik markazlar, yakka tartibdagi tadbirkorlar, yuk tashuvchi transport-ekspeditorlik firmalari qatnashgan. Natijadan ko'rinib turibdiki, bu borada tashabbusni davlat o'z qo'liga olgani maqul.

### **1.3-§. Transport-logistika tizimi samaradorligini ifodalovchi ko'rsatkichlar, ularni baholash metodlari va uslublari tadqiqi**

Transport-logistika tizimlari o'zining qamroviga ko'ra bu tizimlarni ko'rsatuvchilar, bu sohaga investitsiya kirituvchilar, bu tizimlardan foydalanuvchilar hamda davlatga foyda keltiradi. Bu tizimlarni makro va mikro darajada qarash mumkin. Bu darajalarda ularni ahamiyatini ifodalaydigan ko'rsatkichlarni ajratib ko'rsatish orqali ko'rsatish mumkin. Bu ularni samaradorligini o'lchash va baholashda qo'l keladi.

Korxonalar faoliyatining muvaffaqiyati, qaysi bosqichning oqsayotganligi, kamchiliklarni aniqlash va ularni o'z vaqtida bartaraf qilish aynan samaradorlik ko'rsatkichlariga asoslanadi. Quyidagi rasmda samaradorlikni mikro va makro darajada ifodalovchi ko'rsatkichlar aks etgan (1.9-rasm)

Makro darajada transport logistika tizimlari deganda butun mamlakat miqiyosida mavjud shu xizmatni ko'rsatuvchi subyektlar faoliyati tushuniladi. Bu makroiqtisodiy ko'rsatkichlarni klassifikatsiya qilishda ularni miqdor va sifat ko'rsatkichlariga bo'linadi. Aynan shu bo'linish ham samaradorlikni aniqlashda katta ahamiyatga ega. Mikro darajada deganda bitta korxonalar, logistik markaz faoliyati ko'rsatkichlari bilan o'lchanadi.

Hozirgi vaqtda samaradorlik haqida gapirganda KPI (key performance index) ya'ni samaradorlikning asosiy ko'rsatkichlari atamasiga to'xtalib o'tish lozim. Mazkur termin 1960 -yillarda Piter Dryuker tomonidan taklif etilgan bo'lib, u mazkur tizimning zarurligini o'zining "o'lchovsiz strategiya – shunchaki istak" iborasi orqali izohlagan <sup>41</sup>. Bu tizim 2000-yillardan keyin keng foydalanila boshlandi. KPI asosan korxonalar va tashkilotlarda xodimlarning faoliyatini baholash, foydani oshirish, maqsadga erishish uchun vosita sifatida qaraladi. Bugungi kunda KPI asosan xodimlarning umumiy natijadagi ulushini aniqlash, ustamalar belgilash, motivatsiya berish uchun keng foydalanilmoqda. Transport-logistika korxonalarida samaradorlikning asosiy ko'rsatkichlarini aniqlashda ularni nafaqat dipetcherlar faoliyatiga balki jarayonlarning har bir bosqichida ham o'rganish zarur.



<sup>41</sup> Друкер Питер, Ф., Макьярелло, Джозеф А. Д76. Менеджмент.: Пер. с англ. — М.: ООО "И.Д. Вильямс", 2010. — 704

### **1.9-rasm. Transport-logistika tizimlari samaradorligini ifodalovchi ko‘rsatkichlar tasnifi, tarkibi va ularni makro va mikro darajalar kesimida aniqlash moduli<sup>42</sup>**

Transport-logistika sohasida KPI ning universal tasnifi mavjud emas. Y.Melnikovning fikriga ko‘ra samaradorlikning asosiy ko‘rsatkichlarini ikkita guruhga (1) xizmat ko‘rsatish va (2) moliyaviy ko‘rsatkichlarga bo‘lish mumkin. Bunda xizmat ko‘rsatish ko‘rsatkichlari deganda aynan logistik operatsiyalarga aloqador bo‘lgan xizmatlar nazarda tutilgan.

Xizmat ko‘rsatish KPIga: mukammal buyurtma, jo‘natmaning o‘z vaqtidaligi, hujjatlarni o‘z vaqtida qaytarilganligi kiradi.

Moliyaviy KPIga esa yyetkazib berish qiymatining sotuv hajmga nisbati, jo‘natmalarning o‘rtacha narxi, tashilayotgan yukning transport vositasi sig‘imiga nisbati (foydalanilganlik darajasi) kabilar kiradi.

Bu ko‘rsatkichlarni korxonalar o‘zlari mustaqil hisoblay oladi. Korxonalar bu ko‘rsatkichlar qatoriga samaradorlikka ta’sir etadi deb hisoblaydigan boshqa ko‘rsatkichlarni ham kiritib hisoblashi mumkin. Umuman olganda korxonalar nechta ko‘rsatkichni asosiy deb olishi kerakligini korxonalar o‘zi belgilaydi.

Kaplan va D.P.Nortonlar bunday ko‘rsatkichlar soni 20 tadan, Dj.Xoup va R.Freyzer esa 10 tadan oshmasligi kerak deb hisoblashgan. Korxonalar faoliyati tajribasidan korxonalar yoki tashkilot 10 ta asosiy yakuniy natijani ifodalovchi ko‘rsatkich, 80 tagacha ishlab chiqarish ko‘rsatkichlari va 10 ta asosiy samaradorlik ko‘rsatkichlari bo‘lishi kerak<sup>43</sup>. M.M. Panovning fikricha bo‘limlarga 10-15 tadan ortiq bo‘lmagan ko‘rsatkichlarni qo‘llash kerak. Chunki ko‘rsatkichlar soni oshavergani sari bo‘linmalarga ko‘proq og‘irlik tushadi. Asosiy vaqt bu ko‘rsatkichlar bo‘yicha

---

<sup>42</sup> Muallif ishlanmasi

<sup>43</sup> Панов М. М. Оценка деятельности и система управления компанией на основе KPI. — М.: Инфра-М, 2013. — 255 с.

jarayonlarni rejalashtirishga, ularning tahliliga ketadi. Bu esa umumiy samaradorlikni ko'tarishga katta ta'sir qilmaydi.

M.M.Panovning taklifiga asoslangan holda transport-logistika korxonalarini uchun asosiy ta'sir ko'rsatuvchi ko'rsatkichlarni umumlashtirgan holda keltirib o'tamiz. Panov va boshqa olimlar bu qoidani asosan ishlab chiqarish bilan shug'illanadigan korxonalar misolida ularning xodimlarini va ayrim jarayonlarni samaradorligini aniqlashda qo'llashgan. Shu fikrni davom ettirgan holda transport-logistikasi sohasida samaradorlikni aniqlashning quyidagi 10 ta ko'rsatkichini qo'llash mumkin:

1. Sig'imi har xil bo'lgan transport vositalari bilan korxonaning ta'minlanganlik darajasi – uni hisoblash uchun korxonada odatda yuk tashish ko'p foydalaniladigan transport vositalari yuk mashinalari, avtomobil, dengiz va temir yo'l transportidan hech qanday to'siqsiz foydalanish, samolyot va vertolyotlarning borligi baholanadi. Tashishda foydalaniladigan barcha transport 5 ta turga bo'linib, ularni jami 100 % deb o'lamiz va korxonada bu transport vositalarini qaysi turlari borligiga asoslanib hisoblanadi.

2. Yuk tashiladigan transport vositasining sig'imidan foydalanganlik darajasi.

3. Transport vositalarining umumiy foydalanish davri davomida yuk tashish bilan band bo'lmagan vaqti. Bunda transport vositasining texnik imkoniyati va undan qay darajada foydalanganlikni bilish mumkin. Shu ko'rsatkich asosida u yoki bu transport vositasini yana sotib olish, foydalanishdan to'xtash yoki outsorsing asosida foydalanishdan birini tanlash mumkin bo'ladi.

4. Yuk saqlash sig'imi- bu ko'rsatkich korxonada mavjud bo'lgan omborlari soni va ularning qancha yukni sig'dira olishi, saqlash mumkin bo'lgan yuklarning turlari bilan baholanadi.

5. Yukning eltib berishga ketadigan jami vaqtda yuklarni omborda saqlashga ketgan vaqtning ulushi.

6. Yuklarni saqlash jarayonida, ularni ortib-tushirishda ularga yetkazilgan talofat sabab qaytarib yuborilgan yuklarning jami tashilgan yuklarga nisbati.

7. Korxonada tashishni amalga oshirgan hududdagi muayyan vaqtda tashilgan jami yuklar yoki jami yuk aylanmasida korxonada tomonidan bir oy yoki bir chorak, bir yil

davomida yetkazib bergan yuklarining ulushi. Ushbu ko'rsatkich mazkur hududdagi korxonalar o'rtasida raqobatbardoshlik muhitini shakllantirishga va xizmatlar hajmini oshirishga turtki bo'ladi. Shuningdek yuklarni aynan qaysi faslda tashish hajmini ko'paytirish yoki kamaytirish, qaysi paytlarda outsorsing firmalar xizmatlaridan foydalanishni oldindan rejalashtirishda bu ko'rsatkich qo'l keladi. Bu indikatorni subindikatorlarga bo'lib, transport turlarida tashilgan yuklar kesimida o'rganib chiqib, faoliyatni kelgusida rejalashtirishda foydalanish mumkin.

8. Yukni manzilga etib borgunicha kuzatib boruvchi dispetcherning bitta yuk mashinasi yoki konteynerni yetkazish uchun qancha vaqt sarflashi. Sarflangan vaqtni hisoblashda dispetcher olgan buyurtmani hajmiga ko'ra katta, kichik yoki o'rtacha yuklar deb guruhlariga ajratish yondashuvidan foydalanish kerak.

9. Korxonada mavjud transport vositalari bo'yicha mas'ul xodimning tashilayotgan yuklarni kuzatib borish darajasi. Bu ko'rsatkich mas'ul xodimning qaysi turdagi transportda tashilayotgan yuklarni kuzatishda yaxshi natija ko'rsatishini bilish mumkin. Buyurtmalarni taqsimlaganda bu ko'rsatkich orqali dispetcherlarga vazifa topshiriladi.

10. Buyurtmalarning tugallanganlik darajasi. Korxonada tomonidan to'liq bajarilgan buyurtmalarning jami buyurtmalarga nisbati. Bunda korxonada aybi bilan yoki buyurtmachi tomonidan bekor qilingan, qaytarilgan buyurtmalar ham alohida sub indikatorda ifodalanishi kerak.

Mazkur ko'rsatkichlar asosan bevosita transport-logistik korxonasining imkoniyatlari bog'liq. Asosan ko'rsatkichlar 3 yo'nalishda korxonaning xizmat ko'rsatish quvvatidan foydalanish samaradorligi (transport vositalari va omborlar), dispetcherlarning faoliyati samaradorligi va yetkazib berishdan qoniqish darajasi ifodalaydi.

Bu ko'rsatkichlar qatoriga rasmiylashtirish bilan bog'liq jarayonlarni ifodalovchi ko'rsatkichlarni ham kiritish mumkin. Shuningdek korxonada mavjud transport-logistika tizimining moslashuvchanklik darajasi ko'rsatkichi qo'shilishi mumkin. Bu ko'rsatkich iste'molchilarning ehtiyojlari tarkibiy jihatdan o'zgarishga uchrayotgan bir vaqtda, transport-logistika tizimlariga bo'lgan talab va ulardan foydalanganlik uchun

to'lovlar shakllari ham o'zgarishga uchrashi mumkinligini ifodalaydi. Raqamli texnologiyalarning bu sohada keng qo'llanilishi ham tizimni o'zgarishlarga moslashuvchan bo'lishini taqozo etadi.

Bu 10 ta ko'rsatkich transport-logistik korxonalarining umumiy ko'rsatadigan tashish tizimlarini tahlil qilish asosida taklif etildi. Ayrim ko'rsatkichlar ba'zi korxonalar uchun samaradorlikni ifodalovchi asosiy ko'rsatkich bo'lmasligi mumkin.

Transport-logistika faoliyati samaradorligini aniqlashda odatda 2 ta metoddan foydalaniladi.

1. Obyektiv metod – bu metodda samaradorlikni hisoblashda hisobotlarda mavjud aniq miqdor ko'rsatkichlardan foydalaniladi.

2. Subyektiv metod – u metodda samaradorlikni miqdor bilan ifodalashning imkoni yo'q bo'lgan ko'rsatkichlar bilan baholanadi.

Yuqorida keltirilgan samaradorlikni ifodalashda qo'llash taklif etilayotgan ko'rsatkichlar faqat aniq sonlar orqali hisoblanadi.

Samaradorlikni o'lchash uchun korxonalar indikatorlarini joriy etish, ularni o'zgartirib turish, yangilarini kiritish, vaqtincha ayrimlaridan voz kechish kabilarni amalga oshirib turishi kerak. Bu indikatorlarni doimiy ravishda kuzatib borish kerak. Chunki ular samaradorlikni baholash metodlardan faqat bittasiga asoslangan. Yuqorida tilga olingan samaradorlikni baholashda foydalaniladigan ikki metod bir biridan farq qiladi va shu bilan birga o'zaro bog'liq hamdir. Ushbu metodlar yordamida samaradorlikni aniqlash va baholashda yuzaga keladigan jiddiy muammo bu metodlarda qo'llaniladigan ayrim ko'rsatkichlar ham miqdor ham sifat jihatdan ifodalanishi kerakligini talab etishidir. Bu esa ularni umumiy bitta parametr orqali ifodalashda qiyinchilik tug'diradi. Shu kabi muammolarni oldini olish uchun samaradorlikni baholashda quyidagi 4 ta asosiy ko'rsatkichlar tahlil qilinish kerak

Umumiy xarajatlar. Xar bir xarajatlar guruhlanib ularning umumiy xarajatlardagi ulushi ko'rsatuvchi ko'rsatkichlar.

2. Logistik siklning davomiyligi. Bitta buyurtmaning bajarishga ketadigan vaqtni ifodalovchi ko'rsatkichlar.

3. Xizmat sifati. Bu buyurtmachilar bilan teskari aloqa asosida bir necha kriteriyalar o‘yicha savollarga javob olish orqali umumlashtiriladigan ko‘rsatkich.

4. Logistik samaradorlik. Olingan foydani har bir logistik sikl bosqichlari bo‘yicha taqsimlab ifodalaydigan ko‘rsatkich.

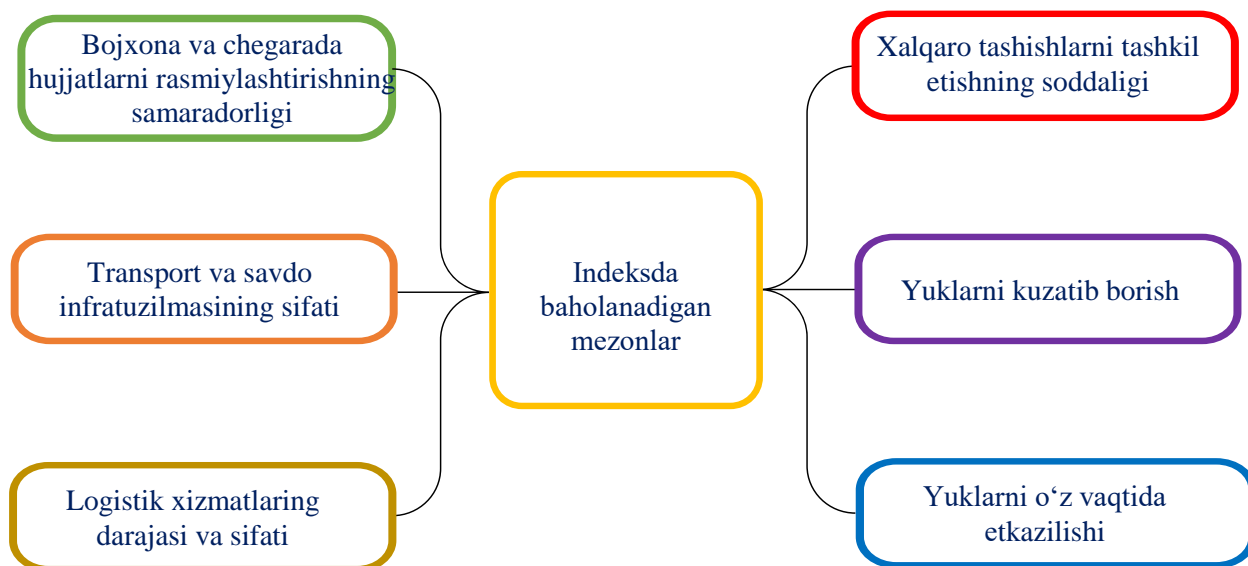
### 1.10-rasm. Transport-logistika tizimlari samaradorlik ko‘rsatkichlari<sup>44</sup>.

Bu ko‘rsatkichlarni tahlil qilish orqali samaradorlik darajasini baholat, uni yanada oshirish masalalarini ko‘rib chiqiladi. Bugungi kunda aynan transport-logistika korxonalarida samaradorlikni oshirishning eng optimal usuli sifatida jaryonlarni maksimal darajada avtomatizatsiyalash hisoblanadi. Bu usulni joriy etish esa o‘z navbatida qator qiyinchiliklarni yuzaga keltiradi.

Bundan tashqari mamlakat darajasida transport logistika tizimi samaradorligini baholashda xalqaro indekslardan ham foydalaniladi. Transport-logistika

samaradorligini tahlil qilishda asosiy mezon bo‘lib, 3 ta xalqaro indekslar LPI - Logistik samaradorlik indeksi, EMLI- rivojlanayotgan davlatlarda logistika bozori indeksi, GCI- global raqobatbardoshlik indeksi qaraladi. Bu indekslarning mazmun-mohiyati, baholash kriteriyalari, kuchli tomonlari va kamchiliklariga to‘xtalib o‘tamiz.

LPI- Indeksni hisoblashda so‘rovnoma tashkil etilgan bo‘lib, unda xalqaro, hududiy va mahalliy logistika va ombor operatorlari, transport-ekspeditorlik kompaniyalari ishtirok etgan. Indeksda baholanadigan mezonlar (1.11-rasm):



<sup>44</sup> Muallif ishlanmasi

- 1.Bojxona va chegarada hujjatlarni rasmiylashtirishning samaradorligi
2. Transport va savdo infratuzilmasining sifati
3. Logistik xizmatlarning darajasi va sifati
- 4.Xalqaro tashishlarni tashkil etishning soddaligi
- 5.Yuklarni kuzatib borish
- 6.Yuklarni o‘z vaqtida yetkazilishi

Shular asosida integral ko‘rsatkich interpolyatsiya va Bosh komponentlar metodi (PCA) asosida hisoblanadi.

EMLI Indeksi – 2009-yildan beri har yili 45-50 ta rivojlanib kelayotgan davlatlari logistik bozorlarini baholaydi. 10 ballik shkalada baholanadigan bu indeks mamlakat logistik bozorining xorijiy investorlar uchun jozibadorlik darajasini ifodalaydi.

Global raqobatbardoshlik indeksi (GCI) 2004-yildan beri 100 ballik shkalada hisoblab kelinadi. Indeks har tomonlama globallashuv darajasini 150 ga yaqin davlat bo‘yicha hisoblaydi. Bu indeks mamlakatlarning dunyo iqtisodiyotiga qay darajada qo‘shilib ketganligi, ularda xalqaro savdo-iqtisodiy munosabatlari qay darajada rivojlanganligi va uning aholi turmush darajasi va sifati o‘rtasidagi aloqadorlikni ifodalaydi. Bu metodlarning umumiy jihati ularni o‘tkazish so‘rovnomalar asosida olib boriladi. Yakuniy natija sifatida reyting ko‘rsatkichlari, metodologiya va izohlardan iborat hisobot rasmiy saytlarda e‘lon qilinadi. Bu indekslarning faqat bittasida Logistik samaradorlik indeksi (LPI)da O‘zbekiston o‘rin egallagan. Qolgan indekslarda esa ma’lumot berilmagan. Qolgan ikki indeks mamlakatimiz uchun zarur ahamiyatga ega ekanligini inobatga olgan holda ularni ham hisoblash maqsadga muvofiq. Chunki, qo‘shni davlatlardan Qozog‘iston, Qirg‘iziston va Tojikistonlar uchun bu indekslar hisoblanadi. Ulardagi transport va logistika sohasidagi yutuq va kamchiliklarini doimo kuzatish imkonini beradi. Ayniqsa Global raqobatbardoshlik indeksi (GCI) aholi jon

---

<sup>45</sup> Muallif ishlanmasi

boshiga to‘g‘ri keladigan YaIM bilan o‘zaro bog‘liqlikka ega ekanligi korrelyatsion bog‘liqlik orqali isbotini topgan<sup>46</sup>.

Bu indekslarning o‘ziga yarasha kuchli va zaif tomonlari ham mavjud. Ayrim olimlar ularni mamlakatdagi holatni to‘liq ifodalaymaydigan subyektiv ko‘rsatkich deb hisoblashadi. Aynan Sergeev I.V., Kurochkin D.V va Domina S.V lar, logistik samaradorlik indeksini subyektivlik darajasi yuqori va shu sababli ishonchlilik darajasi past<sup>47</sup> degan fikrni bildirganlar. Lekin bu fikrlar to‘laligicha o‘z isbotini topmaganligi uchun hali ham bu indeks hisoblanadi. Bu indeksni ishonchlilik darajasini yanada oshirish uchun bir qancha olimlar takliflar kiritishgan. Ular orasida Yuriy Dus va Ruslan Beysenbaevlarning takliflariga alohida ahamiyatga molik. Ularning fikricha indeks yana ko‘shimcha kriteriyalardan iborat ko‘rsatkichni o‘z ichiga olishi kerak. Rus olimlari tomonidan taklif etilgan ko‘rsatkichlar o‘z ichiga mamlakatda ishlab turgan xorijiy korxonalar va tashkilotlarning sonini, xizmatlar eksporti va importi hajmini olishi kerak. Bu ko‘rsatkich mamlakatning transport va logistika strategiyasini olib borishdagi KPI bo‘lib xizmat qiladi<sup>48</sup>.

Endi bu uchta indeksning metodikaslarining ustunligi va kamchiliklarini qiyosiy tahlil qilsak.

LPIning ustunliklariga: transport xizmatlari sektorida davlatlarning o‘zaro aloqadorligi darajasini ko‘rish imkonini berishi, logistika bo‘yicha yetakchi va ortda qolayotgan davlatlarni aniqlash imkonini berishi va ko‘rsatkich avval boshdan faqat davlatning logistik salohiyatini aniqlash uchun emas balki kompleks tadqiq etish uchun mo‘ljallanganligini kiritish mumkin.

EMLI indeksining ustunligi reytingi hisolangan davlatning investitsion jozibadorligini umumiy holda baholash hamda xorijiy investorlarning qiziqishini uyg‘ota olishda muhim ro‘l o‘ynashidir.

---

<sup>46</sup>Miguel Angel Pesquera “Efficiency of scale of logistics in the production of the world’s countries (2007-2018)” *Transportation Research Procedia* 58 (2021) 150–157

<sup>47</sup> <http://www.lscm.ru/index.php/ru/po-godam/item/761>

<sup>48</sup> Ruslan Beysenbaev\*, Yuri Dus Proposals for improving the Logistics Performance Index *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 36 (2020) 34–42

GCI ham o'z ustunliklariga ega bo'lib, ularga dunyodagi globallashuv jarayonlarining har tomonlama tahlili o'tkazilib, reytingni hisoblashda ko'p ko'rsatkichlarni tahlil qilish asnosida nafaqat mamlakatlar o'rtasidagi aloqalarni qay darajada chuqurligini emas balki ularning miqiyos jihatidan ham qamrovini ham o'rganiladi. Bundan tashqari GCI metodikasi yordamida baholanayotgan davlatlarning logistik tizimi qay darajada jahon iqtisodiyotiga qo'shilib borayotganligini dinamikasini kuzatish mumkin bo'ladi.

LPI va EMLI ning kamchiliklari:

1. Metodika asosan ko'p sonli xalqaro logistik kompaniyalarning so'rovnomadagi javoblariga asoslangan. Bunda bu tizim iste'molchilarining fikri o'rganilmagan.

2. Alohida davlatlarning o'ziga hosligi inobatga olinmagan.

3. Ko'pgina davlatlarda logistika bo'yicha milliy statistik ma'lumotlar to'plab borilmaydi. Shuning uchun olingan ma'lumotlarning sifatlilik darajasini aniqlab bo'lmaydi. Bu reytingi ishonchlilik darajasini pasaytiradi.

4. Logistika ko'p o'lchamli bo'lganligi uchun yuqori reyting mamlakatda barcha ko'rsatkichlar yuqori darajad ekanligini anglatmaydi.

GCI ning kamchiligi esa

1. Metodika integratsiyalashuvchi davlatlarining o'zaro aloqalarini hamma tomonlarini inobatga olmaydi.

2. Ekspertlar fikri metodikasidan foydalanilganligi uchun subyektivlik muammosining mavjudligidir.

Bu indekslar metodikalarining qiyosiy tahlilidan ko'rish mumkinki ular mamlakatdagi ichki holatni batafsil yoritib bermaydi. Ular mamlakatlarning dunyo iqtisodiyotidagi ishtiroki, hamkorlik va integratsiyalashuvini ifodalaydi. Bu mamlakatda ichki transport va logistika samaradorligi, salohiyati va mavjud ammolarni ifodalovchi milliy ko'rsatkich zarurligini ifodalaydi. Bu indekslar orasida biz logistik samardorlik indeksini batafsil ko'rib chiqishni maqsadga muvofiq deb hisoblaymiz chunki O'zbekiston Respublikasi faqat shu indeksda reyting natijalari hisoblab boriladi.

Logistik samaradorlik indeksi 6 ta kategoriya asosida 5 ballik shkalada 2007-yildan beri hisoblab kelinadigan indeks. Indeks transport va logistika kompaniyalari, ekspeditorlar, ombor operatorlaridan so'rovnomasida olingan natijalar asosida hisoblangan. So'rovnomasida 33 ta savoldan iborat. LPI so'rovnomasida birinchi qism boshlang'ich ma'lumotlarni olish uchun mo'ljallangan. So'rovnomada ishtirok etganlar oltita asosiy mezon bo'yicha logistika samaradorligini baholaydi. Ular o'zlari ishtirok etadigan sakkizta tashqi bozor bo'yicha savollarga javob beradi. Bu 8 ta davlat har bir ishtirokchi uchun ularning geografik joylashuvi asosida hamda mamlakatning eng muhim eksport va import bozorlari asosida tasodifiy tanlab olinadi. Ishtirokchilar orasida tenglikni ta'minlash maqsadida to'g'ridan-to'g'ri suv transportidan foydalanish imkoni bo'lmagan davlatlar xalqaro bozorlar bilan ularni bog'laydigan "quruqlik ko'prigi" ro'lini bajaruvchi qo'shni davlatlardagi holatni baholaydi.

So'rovnomada ishtirok etuvchi davlatlar daromadlari darajasiga qarab ham guruhlangan. Ularning dengizga chiqish imkoniyati bor yo'qligi ham inobatga olingan. Lekin bu barcha davlatlarni umumiy teng darajada qarashga asos bo'la olmaydi. Davlat hududi, geografik joylashuvi ham katta ahamiyatga ega. LPI so'rovnomasi metodologiyasi tomonidan yaratilgan tanlashdagi xatolikni hisobga olish uchun LPI ballari taxminan 80 foiz ishonch oralig'i bilan taqdim etiladi. Ushbu intervallar LPI bo'yicha mamlakatni baholash va reytingining yuqori va pastki chegaralarini aniqlash imkonini beradi. Ballarning o'zgarishi yoki ikkita ball orasidagi farq statistik ahamiyatga ega ekanligini aniqlash uchun ishonch oraliqlarini diqqat bilan tekshirish kerak. Misol uchun, agar mamlakatning 2014-yildagi LPI ballining pastki chegarasi 2012-yilgi ballning yuqori chegarasidan oshmasa, mamlakat faoliyatining statistik jihatdan sezilarli yaxshilanishini xulosa qilish kerak emas.

Mamlakat logistikasi va savdoni osonlashtirish uchun eng keng qamrovli ma'lumot manbai bo'lishiga qaramay, LPI ikkita muhim cheklovga ega. Birinchidan, xalqaro ekspeditorlarning tajribasi an'anaviy operatorlarga tayanadigan kambag'al mamlakatlarda kengroq logistika muhitini ifodalamaydi. Ham xalqaro, ham an'anaviy

operatorlar davlat organlari bilan o‘zaro munosabatlari va xizmat ko‘rsatish darajasida farq qilishi mumkin. Ikkinchidan, dengizga chiqish imkoni bo‘lmagan mamlakatlar va kichik orol davlatlari uchun LPI tranzit qiyinchiliklari deb baholanadigan mamlakatga tashqarida kirish muammolarini aks ettirilmagan. Dengizga chiqish imkoniyati yo‘q mamlakatning past reytingi uning murakkab xalqaro tranzit tizimlarining ishlashiga bog‘liq bo‘lgan savdoni osonlashtirishga qaratilgan say-harakatlarini etarli darajada aks ettirmasligi mumkin. Dengiz yo‘li bo‘lmagan mamlakatlar ichki islohotlar bilan tranzit yo‘llaridagi samarasizlikni bartaraf eta olmaydi.

Bizning fikrimizcha esa Logistik samaradorlik indeksining kamchiliklari quyidagilar:

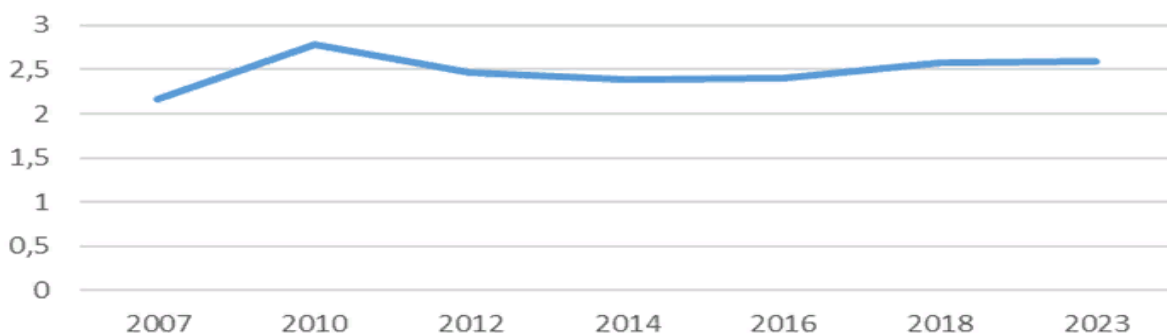
1. Interpolyatsiya metodidan foydalangan holda mamlakatlar tomonidan taqdim etilmagan ma‘lumotlar to‘ldirilgan. Bu indeks to‘liq holatni ifodalay olmasligini ko‘rsatadi.

2. Bosh komponentlar tahlili metodi asosida olib borilgan hisoblashlarda mavjud ma‘lumotlar juda ko‘p o‘lchamliligi sababli ular guruhlab olingan. So‘rovnomada qatnashgan barcha davlatlar ham bir hil iqtisodiy va geografik ustunliklarga ega emasligini inobatga olsak bu umumiy holatni ifodalaydi.

3. Jahon bankining indeksni hisoblash metodologiyasida ham olimlar taklif etgan yangi qo‘shimcha ko‘rsatkichda ham yuklarni tashish masofasi hisoblashlarda inobatga olinmagan.

Biz bu kamchiliklarni to‘ldirish uchun mamlakat miqiyosida milliy ko‘rsatkichlarni hisoblash orqali bartaraf qilish mumkin deb hisoblaymiz.

Hozirgi kunga qadar O‘zbekiston Jahon bankiga reytingni hisoblashda zarur ma‘lumotlarni berib kelmoqda. 2007-2023 yillar davomida uning o‘zgarish dinamikasini tahlil qilamiz (1.12-rasm).



**1.12-rasm. O'zbekistonning 2007-2023-yillar LPI dinamikasi<sup>49</sup>**

Grafikdan ko'rinib turibdiki, O'zbekiston LPI indeksida eng yuqori natijani 2010-yildagina qayd etgan. Undan keyin bu natijani qayta takrorlashga muvaffaq bo'lmadi. 2012-yildan 2016-yilgacha sekinlik bilan pasayish tendensiyasi kuzatilgan bo'lib, 2018-yildan yana o'sa boshladi. Lekin sezilarli katta o'sishni ko'rsatmadi va 2023-yilda 2,6 natija bilan 139 mamlakat ichida 88 o'rinni egalladi. Bu yil Rossiya Federatsiyasi bilan teng o'rinda turib, Belorussiya va Qozog'istonda kichik farq bilan ortda qoldi.

**1.6-jadval.**

**Tashish va saqlash tizimlarining YaIMdagi qo'shilgan qiymat ulushi<sup>50</sup>**

Ko'rsatkichlar	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2020	2021	2022	2023
YaIM mlrd so'm					426 641,0	532 712,5	605 514,9	738 425,2	896 617,9	
tashish va saqlash da yaratilgan qo'shilgan qiymat mlrd so'm										
YaIMdagi Ulushi										
LPI										2,6

Umuman 2023-yilda oldingi yildagi COVID-19 pandemiyasi va siyosiy jarayonlarning ta'siri barcha davlatlar uchun indeksida pasayish tendensiyasi kuzatildi.

<sup>49</sup> <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/C/UZB/2023>

<sup>50</sup> Ma'lumotlar asosida muallif tomonidan hisoblangan.

2010-yilda eng yuqori reyting natijasini qayd etganda tashish va saqlashning YaIMda qo‘shilgan qiymati 6,5 foizini tashkil etgan. Undan keyingi yillarda esa biroz ko‘tarilib keyin kamaya boshlagan va indeks ham pasaygan. Ilmiy farazimiz to‘g‘ri ekanligini hisoblash uchun matematik usullarga murojaat qilamiz. Polinomial funksiya yordamida prognoz qilish ishonchlilik darajasi ancha pastligi bois, MS Exceldagi Predskaz funksiyasidan foydalanamiz. Chunki indeks har yil uchun hisoblanmaydi. Natijada jadvalda kursiv bilan belgilangan natijalarni olamiz. Demak mamlakatda transport–logistika tizimlarini ko‘rsatuvchi subyektlar tomonidan ko‘rsatiladigan xizmatlar hajmini faqatgina oshishi emas ularning YaIM da qo‘shgan hissasini oshirish zarur.

### 1.7-javdal

#### O‘zbekistonning 2007-2023 yillar uchun LPI ning har bir kriteriyasi bo‘yicha ballari dinamikasi<sup>51</sup>

Yillar	Lpi	Bojxona	Infrastruktura	Xalqaro tashuvlar	Sifat va logistik kompetensiya	Kuzatib borish	O‘z vaqtiadidik	
O‘rtacha								

Bu oltita kriteriyadan eng oqsayotgani bojxonadan o‘tish va rasmiylashtirish jarayonlari hisoblanadi. Jami yillar bo‘yicha eng past o‘rtacha ko‘rsatkich 2,17ni qayd etgan. Eng yaxshi natija esa o‘z vaqtidalilik mezonida qayd etilgan 3,03. 2023-yilda ezon ancha pastladi. Infrastruktura va kuzatib borish mezonini ham pasayib, 2,4 ni qayd etdi. Bojxona faqat 2023-yilda o‘tdi lekin baribir boshqa mezonlar bilan solishlirgan past darajada. Bu bojxona sohasidagi islohotlar to‘g‘ri yo‘nalishdaligi va ularni yanada kengaytirishni anglatadi.

<sup>51</sup> <https://lpi.worldbank.org/> sayti ma’lumotlari asosida muallif tomonidan jamlangan.

## **I-bob bo'yicha xulosalar**

Ushbu bobda logistika tushunchasining paydo bo'lish tarixi, ta'rifi, turlari hamda uning evolyusiyasi bosqichlarining o'ziga xos jihatlari ochib berilgan. Butun dundagi logistikaing evolyusion bosqichlariga mos ravishda O'zbekistonda logistikaning evolyusiyasini chizma shaklida ifodalaganmiz. Uning bosqichlarini alohida jihatlari ifodalab, "Zamonaviy logistikaning taraqqiyot bosqichi" deb nomlangan yangi bosqichni kiritishni taklif etganmiz.

1. Jahon amaliyotida mavjud bo'lgan, adabiyotlarda yoritilgan logistika turlarini qisqagina ifodalab, ular orasida bevosita bizning tadqiqotimizning negizi bo'lgan transport logistikasiga alohida to'xtalgan. Uning mavjud ta'riflari o'rganilib, zaruriyati, nechog'lik ahamiyatli ekanligi, uning maqsad va vazifalariga to'xtalib o'tilgan.

2. Samaradorlik va transport-logistika tizimlarida samaradorlik haqida olimlar izlanishlari o'rganilib o'z ta'rifimizni taklif etganmiz. Samaradorlik trilemmasi atamasiga o'z yondashuvimiz nuqtai nazaridan ta'rif berilgan. Transport logistika tizimlarini amalga oshirishda korxonada yuzaga keladigan xarajatlar guruhlanib ularga nimalar kirishi sanab o'tilgan.

Bundan tashqari transport logistika tizimlariga ta'sir etuvchi omillar 4 guruhga ajratilib, ularga birma-bir ta'rif berilgan. Bu omillarning ta'siri haqida aytib o'tilgan. Transport-logistika tizimlari, innovatsiya va atrof-muhit samaradorligining o'zrao bog'liqligi chizma orqali ifodalaganmiz.

3. Transport-logistika tizimlari transport va logistika tizimlarga ajratilib ularga aynan qaysi tizimlar kirishi ko'rsatilgan. Ularning ta'rifi, umumiy va alohida jihatlari tavsiflangan. Transport va ekspeditorlik tizimlarinig farqi ham aytib o'tilgan.

4. Transport-logistika tizimlarida samaradorlikni aniqlash uchun ko'rsatkichlarni mikro va makro darajaga, ularni esa sifat va miqdor ko'rsatkichlariga ajratib ko'rsatilgan. Samaradorlikni ifodalash ko'rsatkichlari bo'yicha olimlar fiklari o'rganilib chiqilgan va KPI ga to'xtalib o'tilgan.

5. Tashish va saqlash tizimlarining samaradorligini aniqlashda foydalaniladigan yonadshuv va metodlar bayon etilgan. Dunyo miqiyosda transport-logistika tizimlari

samaradorligi aniqlash va hisoblashda foydalaniladigan indekslarning turlari, ularni hisoblashni o‘z ichiga olgan metodolgiyasi, har bir metodning o‘z afzalliklari va kamchiliklari o‘zaro taqqoslangan.

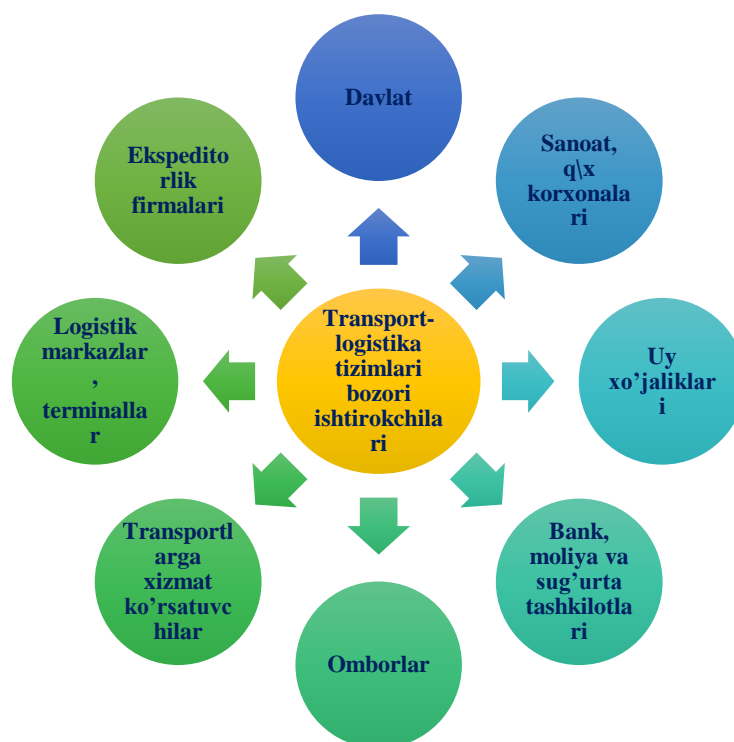
## II-BOB. SURXONDARYO MINTAQASIDA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGI HOLATI VA UNGA TA'SIR QILUVCHI OMILLAR TAHLILI

### 2.1-§. Mintaqa transport-logistika tizimi subyektlarida samaradorlikning joriy holati tahlili

Mintaqa transport-logistika tizimlari samaradorligini tahlil qilish uchun mazkur xizmatlarni ko'rsatuvchi subyektlar xizmatlar bozorida ko'rsatayotgan xizmatlarni quyidagicha guruhlarga bo'lish mumkin:<sup>52</sup>

1. Turli transport vositalari yordamida yuklarni tashish
2. Omborlarda saqlash va taqsimlash
3. Ekspeditorlik xizmatlari
4. Ta'minot zanjirini boshqarish xizmatlari va boshqalar.

Ko'rsatilayotgan xizmatlar va jarayonda ishtirok etuvchi tomonlarni o'zaro bog'liqligiga ko'ra mazkur xizmatlar bozori ishtirokchilarini quyidagicha ifodalash mumkin (2.1 –rasm).



2.1 –rasm. Mintaqa transport-logistika tizimlari bozori ishtirokchilari<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Ю.А. Хегай Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг/ Теория и практика общественного развития(2014, № 3)

<sup>53</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Mintaqa transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi subyektlar deganda aynan shu turdagi xizmatlar bozorida korxonalariga, aholiga, boshqa korxonalariga xizmat ko'rsatuvchi korxonalar va firmalar tushuniladi. Mazkur subyektlar faoliyatini samaradorligini tadqiq etishdan oldin ularni guruhlab olish maqsadga muvofiq bo'lad.

Iqtisodiyotning barcha sektori va segmentlarida transport xizmati zarurati mavjudligini ko'rishimiz mumkin. O'zbekistonda transport va logistika tizimlarini ko'rsatuvchilar sifatida logistik markazlar, ekspeditorlik firmalari, mutlimodal, xalqaro va mahalliy yuk tashish firmalari, omborlar va ularga xizmat qiluvchi korxonalarini sanash mumkin.

Yuk tashish firmalari – odatda mahalliy yoki xalqaro, bitta transport turi yoki multimodal tashish xizmatlarini ko'rsatuvchi, ortish tushirishni ham o'z ichiga olgan firmalar. Ularda odatda omborlar bo'lmaydi.

Transport-ekspeditorlik firmalari – yuklarni tashish, bojxonadan o'tkazish, rasmiylashtirish, saqlash, kuzatib borish bilan shug'illanuvchi firmalar.

Omborlar- odatda turli hajmdagi, tipdagi turli xil yuklar uchun mo'ljallangan, ortish tushirish ishlarini ham bajaradigan subyektlari.

Logistik markazlar - odatda transport yo'llar kesishmasida joylashadigan, yuklarni saqlash, ortish tushirish, tashish bilan shug'illanadigan subyektlardir.

Terminallar bilan odatda logistik markazlarni adashtirish mumkin. Logistik marazlarni hududiy multimodal terminallar deb ham ta'riflashadi. Terminallarda nisbatan ko'proq funksiyalar mavjud. Ular yuklarni qadoqlarga qayta bo'lish kabi ishlarni ham bajaradi. Hozirda logistik terminallarni ham ahamiyati juda yuqori. Misol uchun, logistik operatorlar terminallar bilan hamkorlikda ishlaydi. O'zbekistonda Quruqlikdagi port nomli terminal ham faoliyat ko'rsatmoqda.

2023-yil ma'lumotlariga ko'ra mamlakatimizda 20666<sup>54</sup> ta korxonalar iqtisodiyotning tashish va saqlash faoliyati bilan shug'illanmoqda.

Logistika.uz Markaziy Osiyodagi yagona informatsion logistiki portal rasmiy sayti ma'lumotlariga ko'ra hozirgi kunda O'zbekistonda avtomobilda yuk tashuvchi

---

<sup>54</sup> <https://stat.uz/uz/rasmiy-statistika/usreo-2>

kompaniyalar 617 ta, xususiy yuk tashuvchilar 66 tani tashkil etadi. Temir yo‘l orqali yuk tashuvchi kompaniyalar soni 281 ta, xususiy yuk tashuvchilar soni esa 6 ta. Havo orqali yuk tashuvchi kompaniyalar soni 245 ta, xususiy avia yuk tashuvchilar soni 6 tani tashkil etadi. Multimodal yuk tashuvchi kompaniyalar soni 282 ta, xususiy yuk tashuvchilar soni 6 tani tashkil etadi. 72 ta ekspeditorlik kompaniyalari ma’lumotlari mavjud<sup>55</sup>. Bundan tashqari saytdan boshqa davlatlarning yuk tashuvchi kompaniyalari, yuk egalari, takliflar katalogi ham mavjud. Yuk egalari qulay bo‘lgan tomoni mazkur saytda 20 ta sug‘urta kompaniyasi, 92 ta bojxona brokerlari, 30 ta omborxonalar terminallari haqida ma’lumotlarni jamlagan kataloglar mavjud.

Mahalliy va xalqaro darajadagi transport-logistika tizimlaridan foydalanishda buyurtmachilar uchun maxsus bazalar yaratilgan. Bunga 2011 -yildan beri faoliyat yuritayotgan transport-informatsion-logistik portal [logistika.uz](http://logistika.uz), 2020-yilda tashkil etilgan [skladi.uz](http://skladi.uz) informatsion logistik portallarini misol keltirishimiz mumkin. Bundan tashqari xorijiy yuklar birjasi [cargo-cards.com](http://cargo-cards.com) da ham yuk tashuvchilar, omborxonalar, sug‘urtalash, bojxona brokerlari, ekspeditorlar, terminallar kataloglari, yo‘laklar xaritalari haqida ma’lumot keltirilgan. Bundan tashqari Transport vazirligi rasmiy saytida ham, “O‘ztemiryo‘lkonteyner” AJ rasmiy saytida ham yuklarni tashishga oid ma’lumotlar olish mumkin.

Bundan tashqari 2021-yilning 28-dekabrda qabul qilingan 1199-sonli O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Tovar-xom ashyo birjalarida fyuchers savdolarini joriy qilish hamda mahsulotlarni avtotransportda tashish xizmatlarining elektron logistika savdo portalini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida” qaroriga ko‘ra O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi tomonidan O‘zRTXB bilan birgalikda mahsulotlarni yetkazib berish jarayonida to‘liq raqamlashgan shaffof navbat tizimini nazarda tutuvchi yuk tashuvchilar o‘rtasida raqobatni ta’minlaydigan elektron logistika savdo portali yaratilib, 2021-yil 1-sentyabrdan ishga tushirdi. Bu portal faoliyatini ham hali etarli darajada ommlashgan

---

<sup>55</sup> [www.logistika.uz](http://www.logistika.uz)

deb bo'lmaydi. O'tkazilgan so'rovnomamizda qatnashganlarning 75 foiz bu portaldan foydalanmasligini bildirgan.

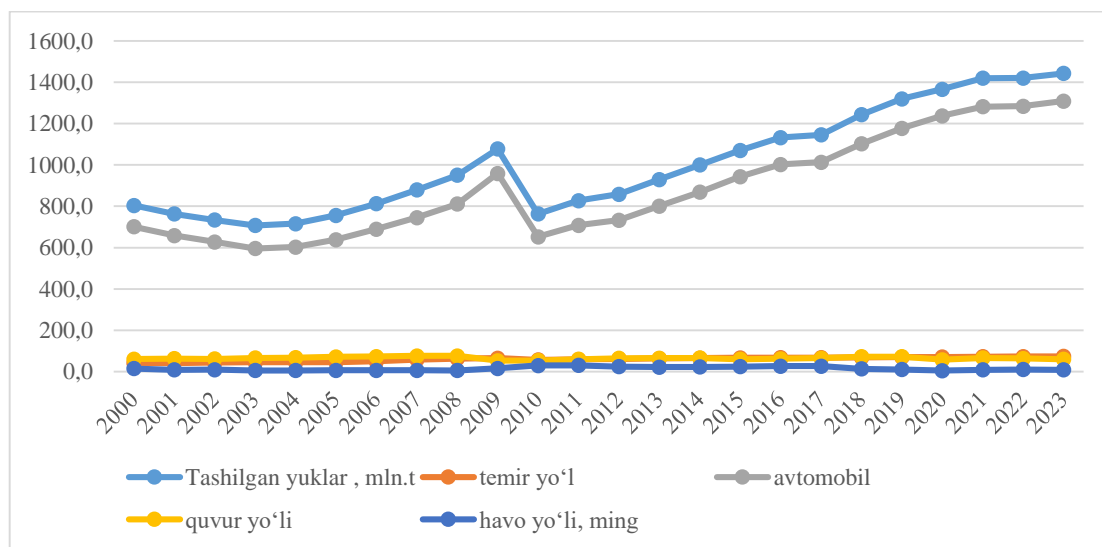
Tashqi savdo operatsiyalari hajmini oshirish, biznes yuritish uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, yangi va zamonaviy omborlar hamda logistika markazlari qurilishiga xorijiy investitsiyalarni jalb qilish, transport va logistika sohasiga zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy etish maqsadida O'zbekiston logistika uyushmasi tomonidan O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi ko'magida yaratilgan "O'zbekiston omborlari va logistika markazlari"<sup>56</sup> raqamli platformasining ([www.skladi.uz](http://www.skladi.uz)) asosiy vazifasi milliy va xorijiy savdo va investitsiya kompaniyalari tomonidan O'zbekiston ombor va logistika markazlari tizimlariga bo'lgan talabning tobora ortib borayotganini qondirishdan iborat. "O'zbekiston omborlari va logistika markazlari" raqamli platformasi respublika hududida mavjud omborlar va logistika markazlarining joylashuvi to'g'risidagi ma'lumotlarni o'z ichiga oladi. Ushbu platforma orqali O'zbekiston va xorijiy mamlakatlar tadbirkorlari tovarlar nomenklaturasi bo'yicha ombor yoki logistika markazi (qishloq xo'jaligi mahsulotlari, oziq-ovqat va nooziq-ovqat mahsulotlari, maishiy texnika, farmasevtika mahsulotlari va h.k.) ixtisoslashuvi, shuningdek, yopiq va ochiq omborlar hududida bo'sh joylar, shu jumladan, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va tez buziladigan tovarlar uchun muzlatgichli omborlar mavjudligi to'g'risida bepul ma'lumot olishi mumkin. O'zbekistondagi bu sayt yanada takomillashtirilish zarur. Chunki xorijlik mijozlar uchun ingliz tilida ham ma'lumot olish imkonini beruvchi portal yoki milliy katalog tuzish kerak. Masalan, Rossiyada xususiy tadbirkor tomonidan nashr xarajatlarini o'zi qoplash asosida "Gid skladov" nomli to'plam chop etiladi. Avvalo logistika xizmatini ko'rsatuvchi bu korxonada faoliyatini ma'lumot berish orqali ham kengaytirgan. Bizda shunday umumiy portalga ehtiyoj bor. Bunga asos sifatida so'rovnomamizdagi Buyurtmalar olish, ma'lumotlar olish uchun faoliyatingiz davomida qaysi saytlardan foydalanasiz? savoliga berilgan javoblarni keltiramiz. Respondentlarning 43,8 foizi

---

<sup>56</sup> <https://www.mintrans.uz/uz/news/yangi-raqamli-platforma-ishga-tushirildi>

logistika.uz saytidan, 6,3 foizi telegramdan, 6,3 foizi [www.skladi.uz](http://www.skladi.uz) saytidan, 6,3 foizi perevozka.uz saytidan foydalanishini bildirgan. 37,5 foizi saytlardan foydalanmasligini aytgan. Mavjud saytlar orasidan logistika.uzda mahalliy va xalqaro yuk tashuvchilar, ekspeditor va brokerlar, buyurtma va xaritalar aks etgan. Ammo unda barcha tashuvchilar ro'yxati yo'q. Davlat aynan Transport vazirligi qo'magida bu saytni xorijiy tillarda ham talqin etib ommalashtirish zarur.

Mamlakatimizda faoliyat yuritayotgan transport-logistika tizimidagi subyektlar tomonidan temir yo'l, avtomobil, quvur va havo yo'li orqali yuklar tashiladi.



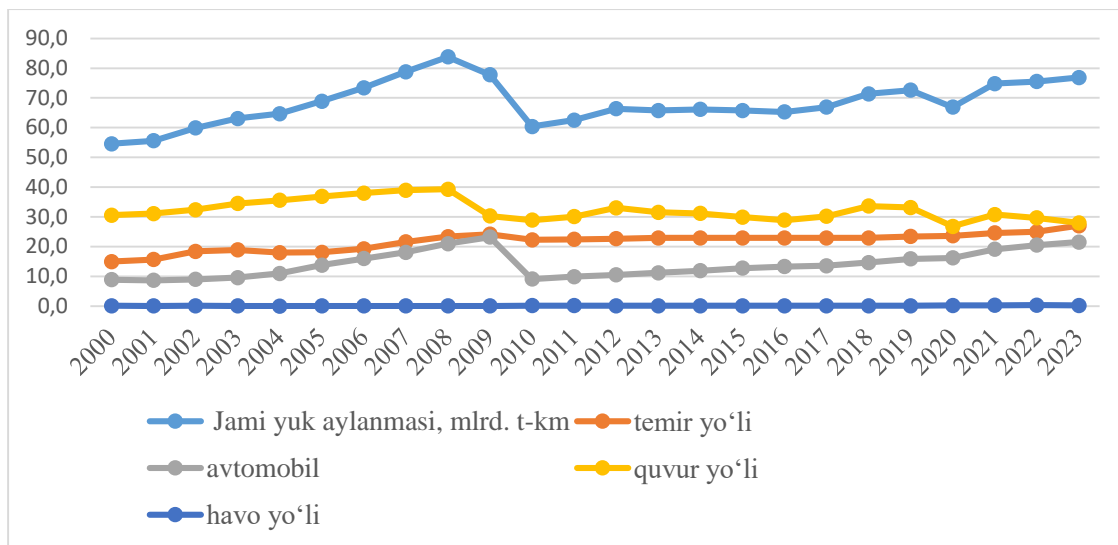
## 2.2- rasm. 2000-2023-yillar davomida transport turlari bo'yicha tashilgan yuklar dinamikasi<sup>57</sup>

Rasmdan ko'rinib turibdiki, 2000-yildan 2009-yilga qadar yuk tashish hajmi o'sish tendensiyaga ega bo'lgan. 2010-yilda sezilari pasayish kuzatilgan. 2011-yildan yana jonlanish kuzatilib 2023-yilga qadar faqat o'sish kuzatilgan. Bu tendensiya har bir transport turi bo'yicha yuk tashishda shunday saqlanib qolingani bo'lib, ular orasida avtomobilda tashish yetakchi ekanligini ko'rish mumkin.

Transport turlari bo'yicha yuk aylanmasi ma'lumotlari dinamikasini kuzatadigan bo'lsak, bunda yetakchilik quvur transportida ekanligini ko'ramiz (2.3 –rasmga qarang). Undan keyingi o'rinlarda temir yo'l transporti va avtomobil transporti egallaydi. Havo transporti yuk aylanmasi ancha kam. Havo transporti uchun ma'lumotlar ming tonna km da berilgan. Biz barcha transport turlari bo'yicha bir xil ko'rsatkichga keltirib, bitta chizmada tasvirladik. Shuning uchun ham ancha kichik

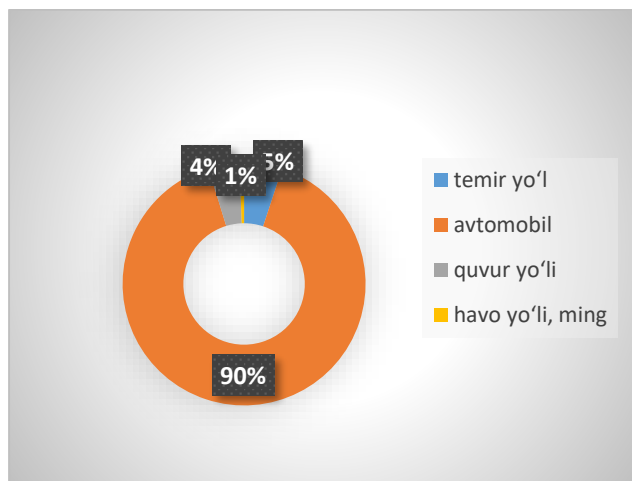
<sup>57</sup> <https://stat.uz/uz/rasmiy-statistika/services-2>

ko'rsatkich bo'lib, 0 ga yaqin joylashgan. Bunga sabab bu transport turida tashishning qimmatligidir.

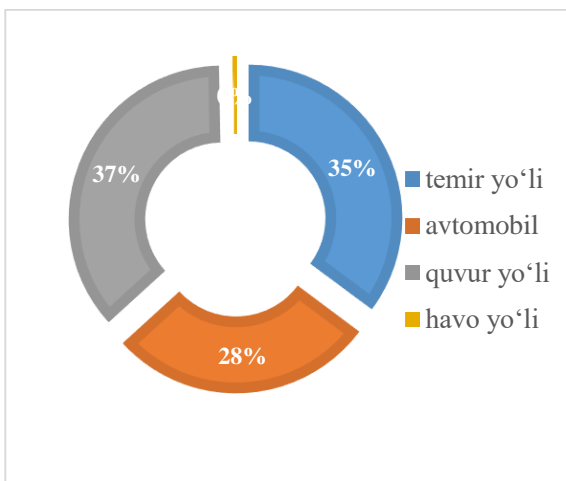


**2.3- rasm. 2000-2023- yillarda transport turlari bo'yicha yuk aylanmasi dinamikasi<sup>58</sup>**

2005-yildan 2009-yilgacha bo'lgan davrda avtomobil transportida yuk tashish aylanmasi temir yo'l transportinikiga juda yaqin kelib 2009-yilda tenglashgan. 2010-yildan boshlab tushish tendensiyasi kuzatilib, keyin sekinlik bilan ko'tarilish boshlangan. 2021-2023-yillarda yana tenglashishga yaqinlashib qolganligini ko'rish mumkin.



**2.4- rasm. 2023- yilda transport turlari bo'yicha tashilgan yuklar**



**2.5- rasm. 2023- yilda transport turlari bo'yicha yuk aylanmasi**

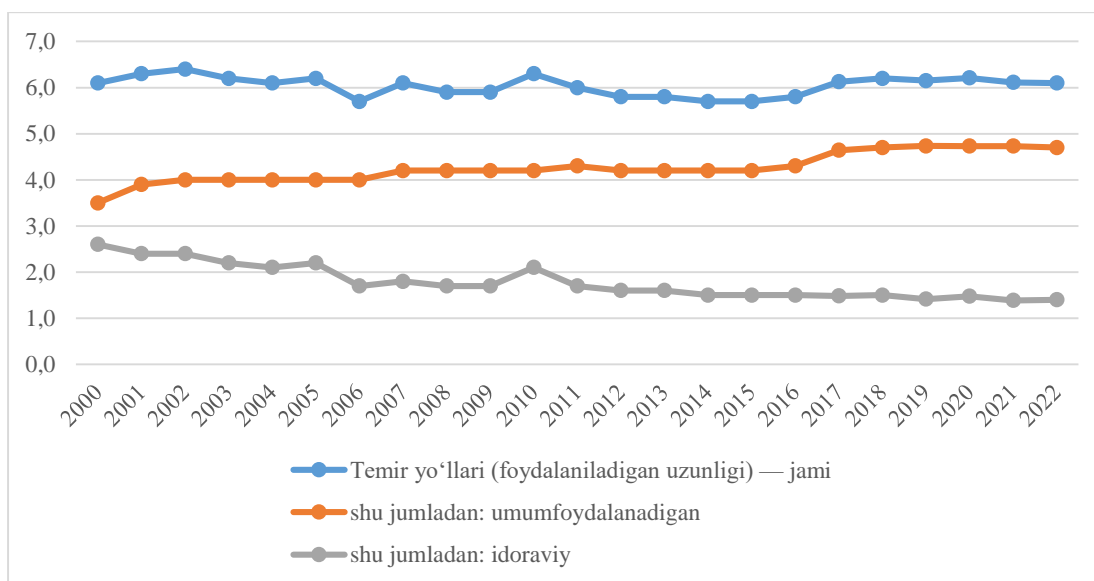
<sup>58</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

ulushi (mln. t)<sup>59</sup>

(mlrd. t-km)<sup>60</sup>

2023-yilda yuk tashish bo'yicha ham yuk aylanmasi bo'yicha ham oldingi yillar dinamikasida kuzatilganidek umumiy trend saqlanib qolgan. Yuk tashish bo'yicha jami tashilgan yukning 90 foizi avtomobil transportida tashilgan. Jami yuk aylanmasida esa 37 foiz ulush bilan quvur transporti yetakchi. 35 foiz temir yo'l transporti, 28 foizi esa avtomobil transporti hissasiga to'g'ri kelgan.

Demak biz statistik ma'lumotlar tahlilidan ko'rinib turibdiki, biz uchun temir yo'l va avtmobil yo'llari koridorlarini rivojlantirish, ular orqali dunyo okeaniga chiqish imkoniyati katta. Endi mavjud avtomobil va temir yo'llari mahalliy va xalqaro miqiyosda tahlil qilsak. Jami 23 yil davomida mahalliy temir yo'llarining uzunligi keskin o'zgargan yillar kuzatilmagan bo'lsada, idoraviy foydalanishdagi yo'llar ulushi qisqarib, umumfoydalanishdagi temir yo'llar ulushi ortgan. 2022-yilgi holatiga jami temir yo'l uzunligi 6,1 ming kmni tashkil etib, shundan 4,7 ming km ya'ni 77 foizi umumfoydalanishdagi yo'lovchi va yuk tashishda foydalaniladigan yo'llardir.



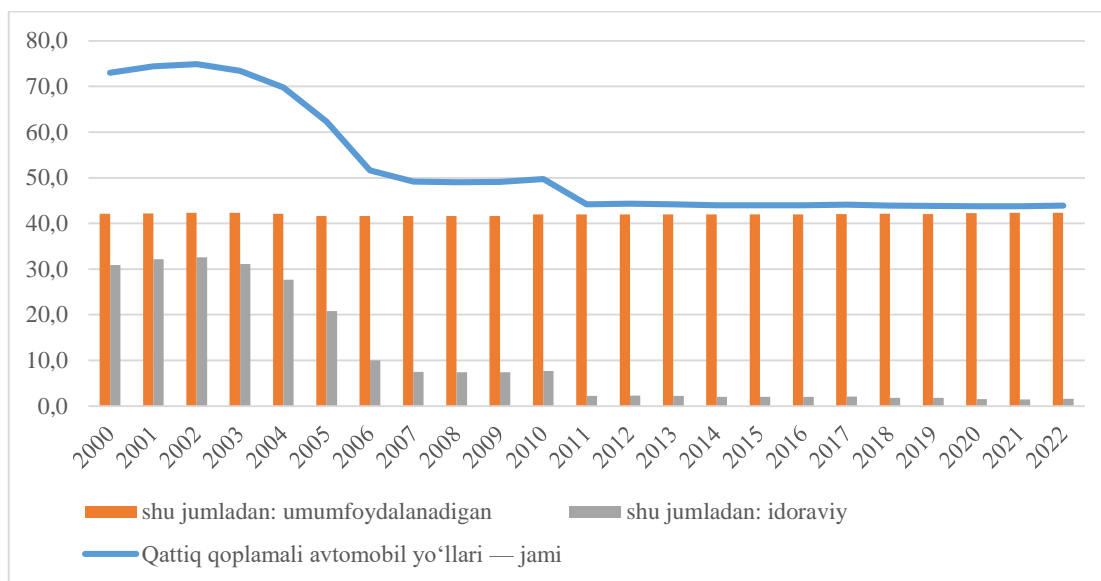
2.6-rasm. 2000-2022-yillarda temir yo'llarining uzunligi dinamikasi<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

<sup>60</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

<sup>61</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

So‘nggi 5 yilda ularning uzunligi o‘zgarmagan. 2023-yilda qatnov yo‘llari uzunligi haqidagi ma’lumot hozirda Statistika agentligining rasmiy saytiga yuklanmagan.



### 2.7-rasm. 2000-2022-yillarda avtomobil yo‘llarining uzunligi dinamikasi<sup>62</sup>

Qattiq qoplamali avtomobil yo‘llarining jami uzunligi 2000-yildan 2011-yilgacha kamayish tendensiyasini ko‘rsatgan. Bu kamayish idoraviy avtomobil yo‘llarining qisqarganligi bilan bog‘liq. 2011-yildan keyin ham sekin pasayish qayd etib kelinmoqda. Umumfoydalanishdagi avtomobil yo‘llarining uzunligi butun davr mobaynida sezilarli katta sakrash qayd etmagan va 2022-yilda 42,3 ming km. ni tashkil etgan. Avtomobil yo‘llarining yillar davomida keskin uzunligi o‘zgarib ketmaganligiga sabab, mavjudlarini ta’mirlash va ularga xizmat ko‘rsatish bilan bog‘liq xarajatlarning mavjudligi bilan izohlash mumkin. Mamlakat ichidagi avtomobil va temir yo‘llarining holati va sifati xalqaro tashuvlarga ham katta ta’sir ko‘rsatadi. Chunki O‘zbekiston Markaziy Osiyoning markazida joylashgan va tranzit koridorlarining ma’lum qisimga egalik qiladi.

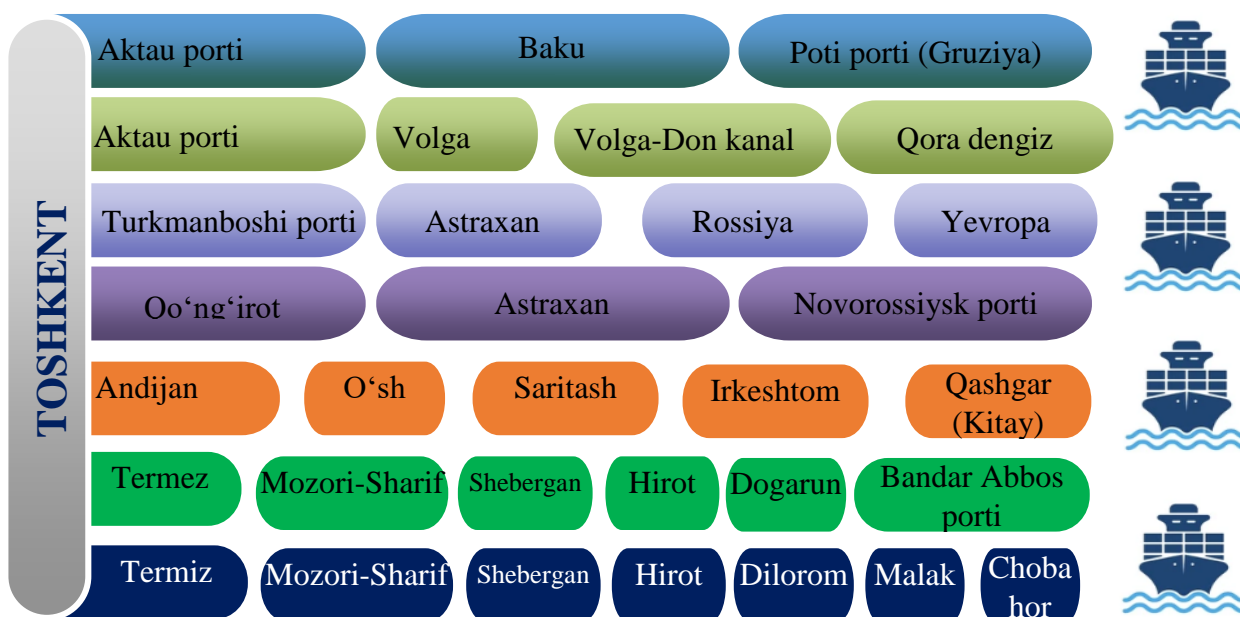
O‘zining geografik joylashuviga ko‘ra xalqaro tashuvlarda ham faol ishtirok etishni inobatga olgan holda xalqaro temir yo‘l va avtomobil yo‘llarining asosiy yo‘nalishlari, uzunligi va ularda yuk tashish narxi ham tahlildan chetda qolmasligi lozim.

<sup>62</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

Temir yo‘l orqali O‘zbekiston qariyb 20 ta davlat bilan yuk tashish xizmatlarini amalga oshirish imkoniyatiga ega. Yuklarni yetkazish uchun ketadigan vaqt davomiyligi 1 kundan 21 kungachani tashkil etadi. 20-22 tonnalik konteynerdagi yuklarni tashish esa 1200-4900 AQSh dollari oralig‘ida xarajat talab etadi. O‘rtacha bir tonna yukni temir yo‘lda Mozori Sharifgacha tashish 55-60 AQSh dollarni, G‘arbiy yo‘nalish bo‘lab Yevropa mamlakatlariga tashish esa 223-245 AQSh dollarni tashkil etadi (3-ilovaga qarang).

Avtomobil transporti yo‘laklari xalqaro Osiyo tarmog‘i, Yevropa yo‘nalishi, Transavgon yo‘nalishlari bo‘ylab 18 ta davlat orqali o‘tuvchi jami yo‘laklar soni 14 tani tashkil etadi. Bu yo‘laklar eng kamida 2 davlat eng ko‘pi bilan 13 davlat chegarasi orqali o‘tadi (4-ilovaga qarang). Davlatlar soni ko‘paygani sari bu yo‘lak orqali yuklarni tashishda bojxona, tariflar va masofaning uzoqligi tashilayotgan yuklar sifati va tezkorlik prinsipini ta‘minlanishini ortga suradi.

Mazkur xalqaro yo‘laklar orasida dunyo okeaniga olib chiquvchilari ham bor (2.8-rasm). Bu yo‘nalishlarda orasida Termiz–Mozori Sharif – Qobul - Peshovor yo‘nalishida 765 kmlik temir yo‘l qurilishi ham amalga oshirilmoqda. Mazkur yil davomida erishilgan eng katta natija sifatida Eron bilan hamkorlikdagi ishlarni aytish mumkin.



## **2.8-rasm. Transport-logistika tizimlari xalqaro yo‘laklar orasida dunyo okeaniga olib chiquvchilari<sup>63</sup>.**

2023-yilning 25-iyunida Toshkentning Sergeli stansiyasiga Xitoyning Siyamen portidan Eron orqali 14 kunda birinchi konteyner poezdi yetib keldi. Bu konteynerlar Xitoydan dengiz orqali Bandar Abbas portiga olib kelindi. U yerda temiryo‘l platformalariga ortilib, Turkmaniston orqali O‘zbekistonga kirib keldi. Bu voqea transport logistikasidagi katta qadam hisoblanadi. Eron bilan logistika markazi qurish, Chobahor va Bandar-Abbos portlarida mamlakatimiz tadbirkorlari terminal va omborlar qurishi uchun o‘zaro kelishuvga erishildi<sup>64</sup>. Bu tashish bo‘yicha yangicha takliflar, yuk hajmining oshishi, vaqt sarfining qisqarishi, xalqaro reytinglarda pozitsiyaning yaxshilanishiga olib keladi.

Surxondaryo viloyatida tashish va saqlash korxonalarini soni o‘shish tendensiyasiga ega bo‘lsada jami korxonalaridagi ulushi yillar davomida kamaygan. Ularning ijobiy yoki salbiy ekanligini jadvalda keltirilgan oxirgi 7 ta ko‘rsatkich orqali bilib olish mumkin. Bu ko‘rsatkichlarni Surxondaryo viloyati uchun va har bir viloyat uchun alohida hisoblash, ularni respublikadagi o‘rtacha ko‘rsatkichga nisbatan tartiblash orqali mavjud va yo‘qotilgan imkoniyatlarni ko‘rish mumkin (2.3-jadval).

1-ko‘rsatkich. Sanoat korxonalarini qamrab olganlik darajasi. Ushbu ko‘rsatkich ishlayotgan transport-logistik korxonalarining qanchalik mavjud sanoat korxonalarini o‘z xizmatlari bilan qamrab olinganligini bildirib, u pasayishni ko‘rsatgan va 34,2 foizdan dan 13,3 foizga tushgan. Buni negativ trend hisoblash mumkin.

2-ko‘rsatkich. Qishloq xo‘jalik korxonalarini qamrab olganlik darajasi. Bu ko‘rsatkich ham yillar davomida 58,2 foizdan 15,5 foizga pasayganligi ko‘rish mumkin. Demak ular transport-logistik firmalarga murojaat qilishdan ko‘ra o‘zlari tashishni afzal bilmoqdalar. Buni salbiy o‘zgarish deyish mumkin.

3-ko‘rsatkich Faoliyat yuritish darajasi (FYuD) u faoliyat ko‘rsatayotgan korxonalarining ro‘yxatdan o‘tgan korxonalar sonidagi ulushi bilan ifodalanib, 2023-yilda 95,2 dan. 2024-yilda 69,6 foizga tushgan.

---

<sup>63</sup> Muallif ishlanmasi

<sup>64</sup> <https://www.gazeta.uz/oz/2023/06/26/iran-logistics>

4-ko'rsatkich. Faoliyatni tugatilish darajasi (FTD) faoliyatini tugatgan korxonalar sonining faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar sonidagi ulushi bilan ifodalanib, o'ta o'zgaruvchan dinamikaga ega bo'lib, 2024-yilda 5,7 foiz atrofida bo'lgan. Bu ko'rsatkichning yuqori bo'lishi uning negativ tendensiyaga egaligini ifodalaydi.

### 2.3-jadval

#### Surxondaryo viloyati shahar va tumanlar kesimida yuk tashish va saqlash korxonalar soni dinamikasi (dehqon va fermer xo'jaliklaridan tashqari)<sup>65</sup>

Ko'rsatkichlar	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Jami korxonalar	15 438	19 639	26 615	29 807	33 122	36 228
Tashish va saqlashda faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar	661	742	822	832	887	710
Tashish va saqlashda ro'yxatdan o'tgan korxonalar soni	665	764	864	870	931	1 020
Tashish va saqlashda faoliyati tugatilgan korxonalar soni	110	37	20	56	33	36
Tashish va saqlashda yangi tashkil etilgan korxonalar soni	91	131	105	88	113	98
Tashish va saqlashda nafaol korxonalar soni	4	22	42	38	44	310
Sanoat korxonalari soni	1 932	2 705	4 312	4 952	5 181	5 335
Qishloq xo'jalik korxonalari soni	1 135	1 492	3 745	3 997	4 470	4 583
Tashish va saqlashda faoliyat yuritayotgan korxonalarining jami korxonalar sonidagi ulushi	4,28	3,77	3,08	2,79	2,67	1,96
1.Sanoat korxonalarini qamrab olganlik darajasi (Tashish va saqlashda faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar/ sanoat korxonalar soni x 100)	34,2	27,4	19,06	16,8	17,1	13,3
2.Qishloq xo'jalik korxonalarini qamrab olganlik darajasi (Tashish va saqlashda faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar/ qishloq xo'jalik korxonalar soni x 100)	58,2	49,7	21,9	20,8	19,8	15,5
3.Faoliyat yuritish darajasi (FYuD) (FKK/ RO'K soni x 100)	99,4	97,1	95,1	95,6	95,2	69,6
4.Faoliyatni tugatilish darajasi (FTD) FTK/ FKKson x 100	16,6	4,9	2,4	6,7	3,7	5,7
5. Faoliyatning zarurlik darajasi (FZD) (YaTK /FKK soni x 100)	13,76	17,65	12,96	10,57	12,7	5,07
6.Faoliyatning istiqbollilik darajasi (FID) FTK / YaTK soni x 100	120,8	28,2	19,04	63,63	29,2	36,7
7. Faoliyat yuritilmaslik darajasi( FKmagan K ning/ RO'K soni x 100)	0,6	2,9	4,8	3,54	4,7	3,5

<sup>65</sup> [www.stat.uz](http://www.stat.uz) sayti ma'lumotlari asosida muallif tomonidan jamlangan va hisoblangan.

5-ko'rsatkich. Faoliyatning zarurlik darajasi (FZD) yangi tashkil etilgan korxonalarining faoliyat ko'rsatayotgan korxonalar sonidagi ulushi bilan ifodalanadi. Bu ko'rsatkich pandemiya davrida eng yuqori bo'lgan va keyingi yillarda unga nisbatan pasaygan bo'lsada, o'sish tendensiyasiga ega ijobiy trend deb hisoblash mumkin.

6-ko'rsatkich. Faoliyatning istiqbollilik darajasi (FID) faoliyatini tugatgan korxonalarining yangi tashkil etilgan korxonalarining sonidagi ulushi hisoblanadi. Bu ko'rsatkich 2019-yilda 120,8 bo'lib, 2024-yilda pasayib, 36,7 foizni tashkil etgan.

7-ko'rsatkich. Faoliyat yuritmaslik darajasi FYuD bu faoliyat ko'rsatmagan korxonalarining ro'yxatdan o'tgan korxonalaradagi ulushi bo'lib, uning katta bo'lishi negativ trend hisoblanadi.

## 2.4-jadval.

### Surxondaryo viloyati tumanlari kesimida tashish va saqlash korxonalarini dinamikasi<sup>66</sup>

	Ro'yxatga olingan korxonalar soni			Faol korxonalar			Yangi tashkil etilgan korxonalar			Tugatilgan korxonalar soni		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Surxondaryo viloyati	870	931	1 020	832	887	710	88	113	98	56	33	36
Angor	23	26	28	23	25	22	2	2	4	-	-	2
Bandixon	4	7	6	4	7	5	1	3	-	2	2	-
Boysun	27	29	27	24	27	16	3	3	3	1	1	-
Muzrabot	26	31	34	25	30	23	-	3	6	-	-	3
Denov	136	149	159	130	140	119	13	29	7	4	10	5
Jarqo'rg'on	78	78	76	76	75	51	9	5	1	3	4	3
Qumqo'rg'on	52	56	58	49	53	35	3	6	4	1	1	-
Qiziriq	48	46	52	46	44	36	5	2	4	2	-	-
Sariosiyo	40	41	44	39	38	36	3	4	8	-	-	2
Termiz	61	61	66	60	59	38	2	6	3	3	2	1

<sup>66</sup> [www.stat.uz](http://www.stat.uz) sayti ma'lumotlari asosida muallif tomonidan jamlangan.

Uzun	46	46	53	46	45	36	2	4	6	-	2	2
Sherobod	50	53	71	48	51	57	10	8	13	1	1	-
Shoʻrchi	62	63	76	52	55	45	9	9	8	10	4	9
Oltinsoy	27	32	35	27	31	28	-	5	6	8	1	2
Termiz sh.	190	213	231	183	207	163	26	24	25	21	5	7

Bu koʻrsatkichlarni hududlar kesimida ham qoʻllash aynan har bir hududdagi oʻzgarishni koʻrishga va ularni transport-logistik xizmatlardagi faollik darajasini aniqlashga imkon beradi. Buni tahlil qilish uchun biz 15 ta tuman uchun soʻnggi 3 yillikda roʻyxatdan oʻtgan, faol, yangi tashkil etilgan, tugatilgan korxonalar haqida maʼlumotni jamladik (2-ilova). Har bir tumanning asosiy ijtimoiy-iqtisodiy koʻrsatkichlaridan ham tahlilda foydalanildi (2.4- jadval).

Soʻnggi yillarda viloyatda tashish va saqlashda faoliyat yuritayotgan va yangi tashkil etilayotgan korxonalar soni pasayish tendensiyasiga ega. Bunda faol korxonalar soni 2023-yilga nisbatan 2024-yilda 20 foizga kamaygan, yangi tashkil etilgan korxonalarda ham 2022-yilga nisbatan 2023-yilda 13 foizga pasayishi kuzatilgan. Tugatilgan korxonalar esa 2023-yilga nisbatan 2024-yilda 9 foizga koʻpaygan.

Mazkur jadval maʼlumotlari asosida birinchi 2 ta koʻrsatkich va jami korxonalaridagi ulushi 3 yil uchun tahlil qilingan. Mazkur jadvalda tashish va saqlash korxonalarining jami korxonalar sonidagi ulushi boʻyicha Termiz shahar, Denov, Sherobod, Shoʻrchi tumanlari etakchilik qiladi. Eng past koʻrsatkich Bandixon tumanida qayd etilgan.

Sanoat korxonalarining ulushi boʻyicha yetakchilar ham tashish va saqlash korxonalarini ulushi boʻyicha yetakchilar bilan bir xil. Sanoat korxonalarini qamrab olganlik boʻyicha Termiz shahri va Denov, Sariosiyo, Shoʻrchi tumanlari yetakchilik qilsa, Bandixon tumani past koʻrsatkichga ega. Sanoat korxonalarini qamrab olish darajasi Termiz shahar, Denov va Jarqoʻrgʻon tumanlariga yuqori koʻrsatkichga ega.

Qishloq xoʻjalik korxonalarining ulushi boʻyicha Denov, Jarqoʻrgʻon va Uzun tumanlarida katta koʻrsatkichlar qayd etilgan. Past koʻrsatkich Bandixon tumani va Termiz shahriga toʻgʻri keladi. Qamrab olish darajasi boʻyicha Denov, Oltinsoy va

Qiziriq tumanlari boshqa tumanlarga nisbatan yuqori darajaga ega (2.5-jadvalga qarang).

## 2.5-jadval.

### Surxondaryo viloyati shahar va tumanlar kesimida 2021-2023-yillarda transport-logistika xizmatini ko'rsatuvchi korxonalarining ulushi va ularni qamrab olganlik darajasi<sup>67</sup>

Hududlar	Ro'yxatga olingan tashish va saqlash korxonalarining ulushi			Sanoat korxonalarining soni (faol) ulushi			Qish/xoj, o'rmon va baliqchilik korxonalarining soni (faol)			Sanoat korxonalarini qamrab olganlik darajasi			Qishloq xo'jaligi korxonalarini qamrab olganlik darajasi		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Oltinsoy	27	32	35	187	200	135	136	142	82	14,4	16	25,9	19,9	22,5	42,7
Angor	23	26	28	247	256	167	127	177	101	9,3	10,2	16,8	18,1	14,7	27,7
Bandixon	4	7	6	78	100	91	71	93	57	5,12	7	6,59	5,6	7,5	10,5
Boysun	27	29	27	258	252	169	204	238	118	13,2	11,5	19,9	13,2	12,2	22,88
Muzrabot	26	31	34	248	252	155	232	248	147	10,4	12,3	21,9	11,2	12,5	23,1
Denov	136	149	159	548	546	374	451	463	242	24,8	27,3	42,5	30,2	32,2	65,7
Jarqo'rg'on	78	78	76	284	319	180	346	369	207	27,5	24,5	42,2	22,5	21,1	36,7
Qumqo'rg'on	52	56	58	287	321	197	330	378	154	18,1	17,4	29,4	15,6	14,8	37,7
Qiziriq	48	46	52	197	212	129	272	237	102	24,3	21,7	40,3	17,6	19,4	50,9
Sariosiyo	40	41	44	293	302	238	147	186	116	13,6	13,6	18,5	27,2	22,0	37,9
Termiz	61	61	66	305	294	180	410	424	198	20	20,7	36,6	14,9	14,3	33,3
Uzun	46	46	53	277	267	209	284	352	255	16,6	17,2	25,3	16,1	13,1	20,8
Sherobod	50	53	71	277	294	203	378	491	315	18,1	18,2	34,9	13,2	10,7	22,5
Sho'rchi	62	63	76	351	389	217	186	194	100	17,6	16,2	35,0	33,3	32,5	35,02
Termiz sh.	190	213	235	827	849	453	177	195	88	22,9	25,1	51,9	107	109	267
Viloyat bo'yicha jami	<b>870</b>	<b>931</b>	<b>1 020</b>	<b>4664</b>	<b>4853</b>	<b>3097</b>	<b>3751</b>	<b>4187</b>	<b>2282</b>	<b>18,7</b>	<b>19,2</b>	<b>32,9</b>	<b>23,1</b>	<b>22,3</b>	<b>44,7</b>

Sanoat korxonalarini qamrab olganlik darajasini aniqlashda tashish va saqlash korxonalarining shu hududdagi sanoat va qishloq xo'jalik korxonalarining transport va logistika xizmatlariga bo'lgan ehtiyojini qay darajada qondira olayotganligini ko'rsatadi. Bunda ayrim ko'rsatkichlar juda katta bo'lib ketishi mumkin. Chunki bu korxonalarining hammasi ham faqat shu hududda transport-logistika xizmatlarini

<sup>67</sup>Muallif tomondan hisob-kitob qilingan

ko'rsatmaydi. Bundan tashqari ayrim hududlarda sanoat korxonalari soni juda kam.

Sanoat korxonalarini qamrab olganlik darajasi so'nggi uch yillikda asosan pasayish tendensiyasiga ega. Barcha hududlarda bo'lmasada ko'pchilik hudud uchun xos.

Tashish va saqlash korxonalarining 95%ini kichik tadbirkorlik sub'ektari, aynan MChJ shakldagi korxonalar tashkil etadi. Jami shu sektorda bandlar soni 2022-yilda 635,4 ming kishini tashkil etadi. Ularning o'rtacha ish haqi 5123753 ming so'mga teng.

Biz bu korxonalaridagi samaradorlikni aniqlashda asosan avtomobil va temir yo'l transportida yuk tashuvchilar faoliyatiga e'tibor berdik. Bunga sabab jami tashilgan yuklar va yuk aylanmasidagi bu transport turlarining ulushidir. Aynan shu transport vositalarining soni so'nggi uch yillikdagi holati ham inobatga olingan(2-ildovaga qarang).

Mamlakatimizda hozirgi kunda transport-logistika xizmatlarini xalqaro standartlar darajasiga olib chiqish maqsadida 5 asosiy ta xalqaro logistik markazlar tashkil etilgan. Ular Navoiy xalqaro intermodal logistik markazi- xabi , Angren, Termiz, Toshkent va Pop xalqaro logistika markazlaridan iborat. Bundan tashqari hozirgi kunda «O'ztemiryo'lkonteyner» AJ tarkibida 28 ta logistik markaz ham faoliyat ko'rsatib kelmoqda. Mazkur markazlardan 24 tasi bevosita 4 ta kategoriya bo'yicha alohida belgilar bilan belgilangan. Bu logistik markazlarning 10 tasida bojxona omborlari mavjud bulgan, 15 tasi katta hajmdagi yuk konteynerlari, o'rtacha hajmdagi yuk konteynerlari, barcha turdagi vagon va xizmatlarni ko'rsatuvchi (ular orasida 9 tasi faqat shu kategoriyada qolgan 6 tasi esa ham bojxona omborlari ham katta hajmdagi yuk konteynerlari, o'rtacha hajmdagi yuk konteynerlari, barcha turdagi vagon va xizmatlarni ko'rsatuvchi 2 ta kategoriyani o'zida jamlaydi)<sup>68</sup>. 5 tasi barcha turdagi vagonlarga va yuklarga xizmatlarni ko'rsatuvchi, 4 tasi esa katta hajmdagi yuk konteynerlari va barcha turdagi vagon va xizmatlarni ko'rsatuvchi markazlar bo'lib, bu 4 ta markaz bojxona omborlariga ega bo'lgan markazlar kategoriyasini ham o'z ichiga olgan. Geografik joylashuv nuqtai nazaridan qaraydigan

---

<sup>68</sup> Orzuqulova Z.A. O'zbekistonda transport-logistika sohasi: bugungi holati, muammolar va ularning yechimlari // "Logistika va iqtisodiyot" ilmiy-elektron jurnali 2022-yil № 2, 361-369 b.

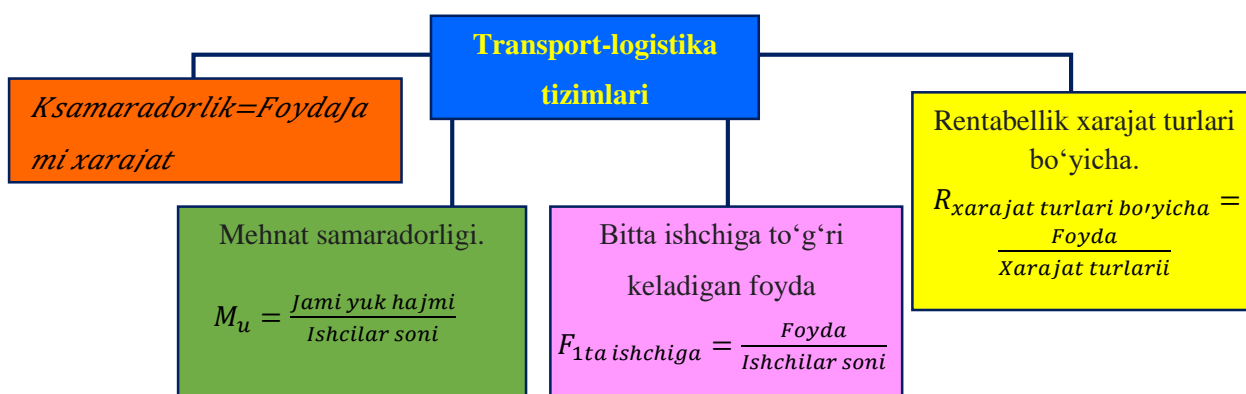
bo'lsak, mamlakatimizning shimoli- sharqiy qismida logistik markazlar ancha zich joylashgan bo'lib, g'arbga borgan sari ular ancha siyraklashgan. Viloyatlar kesimida qaraydigan bo'lsak, «O'ztemiryo'lkonteyner» AJ ma'lumotlariga asosan uning tarkibidagi logistik markazlarning Qoraqalpog'iston Respublikasi hududida 1 ta, Xorazm viloyatida 2 ta, Buxoroda 3 ta, Navoiyda 1 ta, Samarqandda 1 ta, Qashqadaryoda 2 ta, Surxondaryoda 1 ta, Jizzaxda 1 ta, Sirdaryoda 1 ta, Toshkentda 6 ta, Namanganda 1 ta, Andijonda 2 ta, Farg'onada 2 tasi joylashgan. Bu markazlar temir yul transportiga asoslangan yuk tashishlar va saqlash bilan xarakterlanadi. Bulardan tashqari Navoiy xalqaro intermodal, Pop, Toshkent, Termez, Angren xalqaro logistika markazlari faoliyat ko'rsatadi. Hozirgi kunda Respublikamizda Andijon viloyati Xo'jaobod tumanida bir kecha kunduzda 350-400 ta transport vositasini qabul qilish imkoniga ega "Do'stlik" logistika markazi qurilmoqda.

Tadqiqot ishimizda tahlil uchun tanlab olgan logistik markazlar qayta qadoqlash xizmatlarini ko'rsatmaydi. Ular faqat saqlash, ortish tushurish bilan shug'illanadi. Hamma markaz ham xizmatlardan foydalanuvchilar uchun qulay bo'lgan kuzatuv, sug'urta, bank, yuridik maslahatlar bilan ta'minlanmagan. Bu logistik markazlar faoliyati, ulardagi xarajatlar va samaradorlik darajasini 2020-2022-yillar uchun hisoblab chiqamiz. Jadvalda 5ta hududdagi Urganch, Buxoro, Ulug'bek(Samarqand), Qo'qon, Axtachi(Andijon) logistik markazlarning xarajatlari turlari, yer solig'i va foydasi aks ettirilgan. Ular asosida xarajatlar turlari bo'yicha samaradorlik ko'rsatkichni aniqlab, logistik markazlarni samaradorlik darajasi bo'yicha ketma-ketligini aniqlaymiz. "O'ztemiryo'lkonteyner" AJ ma'lumotlariga ko'ra eng ko'p foyda kelitruvchi va katta va samarali LM bu Chuqursoy (Toshkent) bo'lib, unda aynan AJ o'zi faoliyat olib bormaydi. Unda MChJlardan ulush olish orqali daromad olganligi sababli bu LM xarajatlari haqida ma'lumot keltirilmagan.

Logistika markazlarida uncha ko'p ishchilar ishlamaydi. Asosan texnik qurilmalar orqali avtomatlashtirishga e'tibor qaratiladi. O'tkazilgan so'rovnomada ham mazkur logistik markazlar va xususiy sektor vakillari ishtirok etib ularning 81%da 1-15 ta xodim ishlaydi deb javob bergan.

Bu logistik markazlarning samaradorligini aniqlashda xarajatlar yondashuvi, mehnat unumdorligi, 1 ta xodimga to'g'ri keladigan foyda ulushi kabilardan foydalanamiz. Xarajat turlari bo'yicha rentabellikni va umumiy samaradorlikni foydani xarajatlarga(turlariga) bo'lish orqali topamiz (2.6-jadval).

### 2.6-jadval. Transport-logistika tizimlari<sup>69</sup>.



Birlamchi ma'lumotlar asosida 2.7-jadvaldagi hisob-kitoblar natijasida tahliliy ma'lumotlarga ega bo'ldik. Axtachidan boshqa barcha logistik markazlarda mehnat unumdorligi oshib borgan. Aynan Qo'qon LM da 2022-yilda 2021-yilga nisbatan 4 barobar oshgan. Bunga sabab asosiy vositalardan ko'p foydalanib, ish hajmi ortgan. Amortizatsiya va materiallar xarajati ham oshgan. Bu markazda 2022-yilda safar xarajatlari ham sezilari oshgan va xorijdan olib kelingan tajriba hisobiga unumdorlik oshgan.

Axtachida esa aksincha xodimlar soni oshgani qaramay unumdorlik tushib bormoqda. Lekin daromad va foyda yuqori. Yer solig'i xarjati bo'yicha hisoblangan rentabellik darajasiga ko'ra Urganch eng past ko'rsatkichni ko'rsatgan. Ulug'bek LM eng yuqori rentabellik darajasini ko'rsatgan. Samaradorlik ko'rsatkichi bo'yicha LMLarni guruhlaydigan bo'lsak, Yuqori samaradorlikka mansub A guruhga Ulug'bek va Axtachi LM O'rtacha samaradorlik bilan B guruhga Buxoro va Qo'qon LMLari, Past darajadagi samaradorlik bilan V guruhga Urganch LM kiradi. Yuqori samaradorlikka erishgan LM larda yoqilg'i va amortizatsiya xarajatlari ko'payib texnik vositalardan ko'p foydalanib, materiallar va ijtimoiy sug'urta xarajatlarini keskin

<sup>69</sup> Muallif ishlanmasi

kamaytirish orqali erishgan. Urganchda esa aksincha amortizatsiya xarajati oshgan lekin yoqilg'i xarajati kamaygan. Bu asosiy vositalarni yangilash zarurati borligini bildiradi.

## 2.7-jadval

### Logistik markazlar samaradorligi tahlili<sup>70</sup>

Logistik markaz nomi	Davr	Mexnat unumdorligi	Samaradorlik	R <sub>amnor</sub>	R <sub>elektroenergiya</sub>	R <sub>material</sub>	R <sub>yoqilg'i</sub>	R <sub>ish haqi</sub>	R <sub>Safix</sub>	R <sub>solig</sub>
Urganch	2020	4,1	0,1	577,3	222,5	111,6	X	10,2	5679,8	24,4
	2021	6,2	0,1	965,6	269,2	198,5	X	12,9	7020,2	26,1
	2022	8	0,3	651,4	3274,7	323,6	X	48	23356,5	100,7
Buxoro	2020	3,8	0	28,4	264,6	15,1	6435,5	5,7	2024,7	34,6
	2021	4,4	0,2	251,9	2002,7	223,3	4547	42,3	14796	242,3
	2022	4,2	0,2	272,2	1567,4	341,8	7743,2	33,2	7819,3	205,3
Ulugbek	2020	11,7	1	769,6	9152,3	1052,2	171311,9	177,4	640486,9	1911,5
	2021	12,5	0,7	819,9	12908,4	296,9	31449,1	126,6	1589533	1519,3
	2022	15,5	0,7	194	26700,1	728,4	34525,7	158,9	851337,6	1610,1
Qo'qon	2020	1,2	0,1	94,6	767,4	199,3	X	24,7	X	149,1
	2021	1,6	0,2	279	1666	688,6	X	38	18129,5	265,6
	2022	6,5	0,4	285,3	2368,8	855,9	X	64,1	1728230	277,5
Axtachi	2020	4	1,2	1337,1	3948,9	3707	X	300,4	6658061	930,6
	2021	3,9	0,7	1787,7	3592,2	184,9	41197,3	245,9	X	716,1
	2022	3,8	1,1	548,7	3549	2681,5	34819,2	287	X	785,5

Barcha LM da xarajatlar tarkibida eng katta ulush ish haqi bo'lib, V guruhdagi markazlarda u 60-70 foizni, B guruhdagilarda esa 50-60% ni, A guruhdagilarda 30-50% ni tashkil etadi.

Foyda solig'i bo'yicha rentabellik darajasini kuzatadigan bo'lsak, V guruhda LM da juda past, B guruhdagilarda 2020-yilda juda past bo'lib, keyingi 2 yilda keskin oshgan. A guruhga kiruvchi LM larda esa 7-10 barobar yuqoriligini ko'rish mumkin.

Bitta ishchiga to'g'ri keladigan foyda darajasini ko'radigan bo'lsak, 2022-yilda Ulug'bek va Axtachi LM larida mos ravishda 103277 ming so'm va 1098882 ming

<sup>70</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

soʻmni tashkil qilgan. Urganchda va Buxoroda esa mos ravishda 17884 va 13151 ming soʻmni tashkil qilgan.

## **2.2-§. Transport-logistika tizimi samardorligini oshirishning ilgʻor xorij tajribalari va uni mintaqa iqtisodiyotiga qoʻllash imkoniyatlari**

Mamlakatdagi transport-logistika tizimlari sohasining joriy holati va kelgusidagi istiqbolini tahlil etishda nafaqat mamlakat ichidagi korxonalar va markazlar faoliyatini balki xorijiy davlatlar bilan ham taqqoslash zarur. Qiyosiy tahlil qilish maqsadida xorijiy davlatlarini tanlashda geografik joylashuv, eksport-import hamkorlar, transport-logistika samardorligi indeksida etkachilik kabi kriteriyalarga asoslangan. Shunda kelib chiqqan holda, asosiy eksport va import hamkorlar Xitoy, Rossiya Federatsiyasi va Qozogʻiston faoliyati tahlil qilinadi. Belorussiya va Qozogʻiston MDH ga kiruvchi hamkorlar, geografik yaqinlik asosida tahlil qilinadi. Germaniya, Singapur va Avstraliya esa transport-logistika samardorligi indeksida etkachi davlatlar sifatida tahlil uchun tanlangan. Vetnam va Kot-D’Ivuar esa transport-logistika samardorligi indeksida birdaniga katta sakrash qilgan davlatlar sifatida tajribasini oʻrganish uchun tahlil etiladi. Davlatlar asosan umumiy, iqtisodiy va aynan transport-logistika tizimlari koʻrsatkichlari boʻyicha tahlil qilinadi.

Taqqoslanayotgan davlatlarning yuqorida oldingi bobda taʼkidlab oʻtilgan 3 ta indeks boʻyicha taqqoslama jadvalini keltirib oʻtamiz (2.8-jadval) va tahlilni davom ettiramiz.

\*3 ta indeks boʻyicha taqqoslashda aynan bir xil yillarni olinmaganligiga sabab LPI har yili hisoblanmaydi, EMLI esa har yili hisoblanadi. GCI ham har yili hisoblanadi, lekin 2019-yildan keyin aynan shu koʻrsatkich hisoblab eʼlon qilinmagan. Unga yondosh indekslar hisoblangan.

\*\* 2017-yilgacha GCI indeksi 7 ballik shkalada hisoblangan. 2018-yildan boshlab esa metodologiyada oʻzgarish boʻlib, 100 ballik shkalaga oʻtgan. Shuning uchun koʻrsatkichlar farq qiladi.

Koʻrinib turibdiki Singapur va Germaniya barcha indekslar boʻyicha nafaqat jadvaldagi balki dunyo davlatlari orasida ham eng yetakchilardan hisoblanadi. EMLI da ularning maʼlumotlari yoʻqligiga sabab, ular rivojlanayotgan davlatlar qatoriga

kirmaydi. Rossiya, Qozog‘iston, Xitoy va Vetnam esa o‘rtacha samaradorlik ko‘rsatkichlarini qayd etgan davlatlardan Belorussiya, Kot-D’Ivuar esa o‘rtachadan past ko‘rsatkichga ega davlatlardandir. O‘zbekiston ham faqat bitta indeks bo‘yicha shu guruhga kiradi. Davlatlarning turli ko‘rsatkichlarni qayd etishi ularning iqtisodiyotiga ham bog‘liq. Ularni batafsil ko‘rib chiqamiz.

## 2.8-jadval.

### Qiyosiy tahlil qilinayotgan davlatlarning 3 ta xalqaro indeks bo‘yicha dinamikasi<sup>71</sup> \*

Davlatlar	LPI			EMLI			GCI		
	2016	2018	2023	2021	2022	2023	2017**(1-7)	2018	2019
Avstraliya	3,79	3,75	3,7	-	-	-	5,19	78,9	78,7
Belorussiya	2,4	2,57	2,7	-	-	-	-	-	-
Vetnam	2,98	3,27	3,3	5,67	5,2	5,52	4,36	58,1	61,5
Germaniya	4,23	4,2	4,1	-	-	-	5,65	82,8	81,8
Kot-D’Ivuar	2,6	3,08	-	-	-	-	-	47,6	-
Kozog‘iston	2,75	2,81	2,7	5,01	4,67	4,99	4,35	61,8	62,9
Rossiya	2,57	2,76	2,6	5,4	5,2	5,18	4,64	65,6	66,7
Singapur	4,14	4,00	4,3	-	-	-	5,71	83,5	84,8
Uzbekiston	2,4	2,58	2,6	-	-	-	-	-	-
Xitoy	3,66	3,61	3,7	8,86	8,54	8,31	5,00	72,6	73,9

Avstraliya. 1901-yilda mustaqillikka erishgan dunyoning rivojlangan mamlakatlaridan biri hisoblanadi. Hududining kattaligi bo‘yicha dunyoda 6-o‘rinni egallagan bu davlat Hind va Tinch okeanlariga chiqish imkoniga ega. 2021-yil holatiga YaIM 1,454 trln dollarni tashkil etadi. 2021-yilda YaIM ning o‘sish sur‘ati 5,9 % ga, 2022-yilda 2,7 % ga o‘sgan. Aholi jon boshiga to‘g‘ri keladigan YaIM 56 412 dollarni tashkil etadi. Dunyo iqtisodiyotining 2,1 % ni Avstraliya hissasiga to‘g‘ri keladi.

<sup>71</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

Dunyoda eksport va import hajmi bo'yicha 19-o'rinni egallaydi. Avstraliya yuqori rivojlangan postindustrial davlat bo'lib, iqtisodiyotiga "ikki xil tezlikka ega iqtisodiyot" deb ta'rif berish mumkin. Mamlakat hududining barcha qismi bir xil rivojlanmagan. Mamlakat iqtisodiyoti rivojiga asosan tog'-kon sanoati, resurslarga asoslangan ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish rivojlangan hududlar hissa qo'shadi. Mamlakat qishloq xo'jalik mahsulotlari, bug'doy, foydali qazilmalarni asosiy eksportyori hisoblanadi. Avstriyaning yirik eksport bozorlari Yaponiya, Xitoy, Janubiy Koreya, Hindiston va AQSh hisoblanadi. Transport-logistika xizmatlariga qaraydigan bo'lsak, mamlakat bu xizmatlar eksporti importiga nisbatan 4 barobargacha ortiq. Lekin bu tendensiya 2021-yilga kelib pasaygan. Shunday bo'lsa ham transport-xizmatlari eksporti importidan ko'p bo'lib, ijobiy saldogga ega. Avstraliyaning yuk tashish va logistika xizmatlari bozori funksiyalariga ko'ra segmentlarga ajratilgan: yuk tashish, ekspeditorlik, saqlash, qiymat qo'shadigan xizmatlar va boshqalar. Xuddi shuningdek iste'molchilar ham segmentlarga ajratilgan: ishlab chiqarish va avtomobilsozlik, neft va gaz, tog'-kon sanoati va karyerlarni qayta ishlash, qishloq xo'jaligi va boshqalar. Chakana va ulgurji savdo segmentlari, xalq iste'moli tovarlari, farmasevtika kabilar ham alohida ajratilgan.

Tadqiqotlarga qaraganda 2027-yilga kelib yuk tashish va logistika xizmatlari bozori hajmi 5,85 % ga o'sadi.<sup>72</sup> Davlatning 2021-yildagi yuk aylanami 800 milliard-tonna km. Temir yo'l yuk aylanmasining ulushi 52%ni tashkil qilib boshqa transport vositalari orasida yetakchilik qiladi. Keyingi o'rinda avtomobil, suv va havo transporti turadi. Mamlakat mazkur sohadagi samaradorlik va unumdorlikni oshirish uchun milliy strategiya tuzish ishlarini olib bomoqda. Shu maqsadda transport infratuzilmasini yangilashga oxirgi 10 yilda 70 milliard sarfladi va 2018-2027-yillar uchun 75 milliard sarflashni rejalashtirgan. Yo'l usti transport infratuzilmasini yaxshilashga 110 milliard avstraliya dollari investitsiya kiritdi. Asosiy masala ichki temir yo'l tashuv tizimini tezkor va texnologik baquvvat qilish. Shu harakatlar samarasi tufayli xalqaro reytinglarda yaxshi natijalar qayd etmoqda.

---

<sup>72</sup> <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/freight-logistics-market-in-australia>

Belorussiya Respublikasi. 1991-yilda mustaqillikka erishgan bo‘lib, dunyoda iqtisodiyoti bo‘yicha 114-o‘rinni egallaydi. O‘rtacha darajada rivojlangan industrial davlat. Asosan qishloq xo‘jaligi va mashinasozlik iqtisodiyotda yetakchi tarmoqlar hisoblanadi. 2021-yil ma‘lumotiga ko‘ra YaIM 69,75 mlrd dollarni tashkil etadi. Aholi jon boshiga to‘g‘ri keladigan YaIM 6744 dollarni tashkil etadi. YaIM ning tarkibida sektorlar ulushiga qaraydigan bo‘lsak, qishloq xo‘jaligi 8,1% , sanoat 40,8 %, xizmatlar ko‘rsatish 51,1% ni tashkil etadi. Asosiy eksport va import hamkorlari Rossiya, Ukraina, Germaniya, Polsha hisoblanadi.

O‘zbekiston bilan solishtirganda hududi, aholisi, YaIM hajmi aancha kam bo‘lgan bu davlat xalqaro reytinglarda davlatimiz bilan yaqin natijalar ko‘rsatib kelmoqda. Demak, mamlakatimizda salohiyat bor uni yuzaga chiqarish kerak. Belorussiya qulay geografik joylashuvga ega davlat bo‘lib, G‘arbiy Yevropa bilan Sharqni bog‘laydigan transport marshurtlari chorrahasida joylashgan. Bundan tashqari Qora dengiz va Boltiq dengizi bilan ham ularni bog‘laydi. 2021-yil ma‘lumotlariga qaraganda transport xizmatlarining YaIMdagi ulushi 5,1 % ini tashkil etadi. Transport xizmatlari eksporti jami eksport hajmining 43 %ni, tashqi savdo saldosing esa 41%ni tashkil etib, 4,4 mld dollarni tashkil etdi. 2022-yil 1-yanvar holatiga ko‘ra 61 ta turli funksiyalarni bajaruvchi logistik markazlar mavjud.<sup>73</sup> Xalqaro yuk tashish bo‘yicha elektron nakladnoyga oid xalqaro Konvensiyaga a‘zo.

Vyetnam. 1945-yilda mustaqillikka erishgan davlat bo‘lib, aralash iqtisodiyotga asoslangan sanoati rivojlanayotgan agrar davlat hisoblanadi. YaIM 1016 trln AQSh dollarini tashkil etadi. Aholi jon boshiga to‘g‘ri keladigan YaIM 10 538 AQSh dollarini tashkil etadi. YaIM ning hajmida xizmatlar sohasi ulushi 43,3 %ni, sanoat 38,3 % ni , qishloq xo‘jaligi 18,4 %ni tashkil etadi. Asosiy eksport va import hamkorlari AQSh, Xitoy, Yaponiya va Janubiy Koreyadir.

Mamlakatda transsport-logistika xizmatlari 90-yillarda rivojlanib boshlagan. Hozirgi kunda mamlakatning logistik xizmatlar bozori hajmi 20-22 mlrd Aqsh dollari bo‘lib, YaIMning 30 %ni tashkil etadi. So‘nggi yillarda logistika sohasidagi o‘shish o‘rtacha 16-20% ni tashkil etadi. LPI reytingida katta sakrash qilgan davlat sifatida

---

<sup>73</sup> <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovne-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>

barqaror o‘shish sur‘atlarini ko‘rsatdi. Ma‘lumotlarga qaraganda mamlakatda 1300 dan ortiq logistik firmalar faoliyat yuritadi. Mamlakatda asosiy tashuv hajmi dengiz transporti hissasiga to‘g‘ri keladi. Lekin xususiy sektor vakillarining dengiz orqali tashuvi 18%ni takshil etadi. Bu sohada islohotlarni zarurligini ko‘rsatadi. Mamlakat hukumati transport-logistika xizmatlari ulushini YaIMda 8-10% ga, xalqaro reytingdagi o‘rnini 50 ga ko‘tarish uchun qonun qabul qildi.<sup>74</sup> Bu aynan O‘zbekistonda qo‘llashda foydalanish mumkin bo‘lgan tajriba deb qarash mumkin.

Germaniya. Tarixan paydo bo‘lishi 843-yilga borib taqalgan bu davlat birlashuvi 1990-yildan keyin to‘laqonli butun bir davlat sifatida mavjud. YaIM 4 672 trln AQSh dollarini tashkil etadi. Germaniya rivojlangan postindustrial davlat bo‘lib, YaIMning 78%ni xizmatlar tashkil etadi. Germaniyada ham Avstraliyadagi kabi yuk tashish va logistika xizmatlari bozori segmentlarga ajratilgan. Tadqiqot natijalariga ko‘ra mamlakatda bu xizmatlar bozorinig o‘shishi 2028-yilga kelib 3 %ga o‘shishi prognoz qilingan.<sup>75</sup> Pandemiya davrida mamlakatda sezilarli pasayish kuzatildi. Chunki asosan transport xizmatlari eksportiga asoslanganligi uchun buyurtalar hajmi keskin pasaygan edi. Lekin keyin o‘zini tiklab oldi. Elektron tijorat bozorining rivoji mamlakatda logistika xizmatlari bozorining yanada rivojlanishiga yo‘l ochib berdi. Germaniyada jami tashilgan yuklar ulushida avtomobil transporti yetakchilik qiladi. Ichki tashuvlarning 90% milliy transport xizmatidan tomonidan tashilgan.

Germaniya bugungi ko‘rinishdagi ilk logistik markazlar paydo davlatlardan hisoblanib, eng katta logistik markazlar vatani hisoblanadi. Logistik markazlar faoliyati shunchalik yaxshi tashkil etilganki, kompaniyala o‘z omborlari va transportlariga ega ekanligiga qaramasdan logistik markazlar xizmatidan foydalanishadi. Dunyodagi katta logistik kompaniyalar ham Germaniyaga tegishli. Samaradorlik bo‘yicha ham xaqaro indeksda Singapur bilan teng raqobat olib borib yuqori o‘rinlarni egallaydi.

Kot-D’Ivuar. Bu davlat 1960-yilda mustaqillika erishgan bo‘lib, YaIM hajmi 107,04 mlrd AQSh dollariga teng. Aholi jon boshga to‘g‘ri keladigan YaIM 1681

---

<sup>74</sup> <https://vovworld.vn/ru-RU/vov>

<sup>75</sup> <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/germany-freight-logistics-market-study>

AQSh dollarini tashkil etadi. Iqtisodiyotida qishloq xo'jaligi yaxshi rivojlangan bo'lib, asosiy kakao etishtiruvchi hisoblanadi. Asosiy eksport va import hamkorlari AQSh, Nigeriya, Gana, Fransiya, Xitoy hisoblanadi. Vetnam kabi Kot-D'Ivuar ham Logistik samaradorlik indeksida sezilarli o'zgarish qilgan davlat hisoblanadi. Mamlakatdagi transport va logistik sohasidagi muammo bu yo'l transport infratuzilmasining yaxshi emasligidir. Bu sohaga kiritilgan investitsiya o'zini oqlab indeksda yaxshi natija ko'rsatdi. Ammo infratuzilmani doim yaxshi holatda ushlab turish, kengaytirish, takomillashtirishga doimiy asosda investitsiya kiritib turilishi kerak. Mamlakatda tirbandlik darajasi nihoatda baland bo'lganligidan yuklarni tashuvchi yuk mashinalari bir kun davomida 8 martacha aylanib o'tish orqali manzilga etar edi. Hozir esa ko'pi bilan 3 marta aylanadi. Yana bir muammo mamlakatda transport sektorining etarlicha rivojlanmaganligi tufayli kuchli raqobat mavjud. Asosan kichik operatorlar faoliyat ko'rsatadi va ular sifat jihatdan yaxshi o'zgarishlarga erishganlari yo'q. Import va eksport hajmining 8% ga oshganligiga qaramay yo'llarning holati yaxshilanmagan. Abijan portida mavjud logistik hududlarni rivojlantirishni xususiy sektorga berish va transport vositalarini etkazuvchilarga imtiyozlar berilmoqa. Mamlakatdagi o'zgarishlar natijasini LPI orqali 2023-yil taqqoslash imkoni yo'q. Mamlakat bu yil reytingda qayd etilmagan.

Qozog'iston. Mamlakatimizga ko'p jihatdan yaqin bo'lgan qo'shnimiz dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniga ega bo'lmagan davlatlar orasida eng kattasi hisoblanadi. Aholisi soni 19 854 083 kishi. 2022-yilgi ma'lumotga ko'ra YaIM 574,10 mlrd Aqsh dollarini tashkil etadi. Aholi jon boshiga to'g'ri keladigan YaIM hajmi 30 876 Aqsh dollariga teng. Markaziy osiyodagi eng katta iqtisodiyotga ega davlat hisoblanadi. Mamlakatda ishlab chiqarish sanoati yetakchi o'rinni egallab YaIM ning uchdan birini tashkil etadi. Asosiy eksport va import hamkorlari Xitoy, Germaniya. AQSh va Rossiya hisoblanadi. O'zbekistonning asosiy eksport import hamkori hisoblanadi. Mamlakat oxirgi yillardagi transport xizmatlari eksport va import dinamikasini kuzatsak, transport xizmatlari eksporti hajmi kichik tebranishlar bilan o'sish sur'atini saqlab turibdi. Import esa kamaymoqda. Xizmatlar eksporti importidan deyarli 2 barobar ko'p.

Qozog'istonda bugungi kunda yakuniy mahsulot ulushida logistik xarajatlarning hajmi maksimal 25% ni tashkil etadi. Dunyoning boshqa davlatlarida bu ulush Xitoyda 14 %, YeI da 11 %, AQSh va Kanadada esa 10 %ni tashkil etadi. Dunyo bo'yicha o'rtacha ko'rsatkich 11%. Bundan tashqari mamlakat iqtisodiyotining yuk sig'mi rivojlangan mamlakatlarnikidan 5 barobar samarasi past.<sup>76</sup> Logistik samaradorlik indeksida bizdan ko'ra yuqori natijasni qayd etayotgan qo'shni davlatimizda yangi avlod logistik markazlarini rivojlantirishning "nur prinsipi" (luchevoy prinsip) dan foydalanish tajribasini qo'llash lozim.

Singapur. YaIM 578, 7 mlrd AQSh dollariga teng. Aholi jon boshiga to'g'ri keladigan YaIM 65 234 AQSh dollariga teng. Singapur rivojlangan davlat bo'lib, "Sharqiy Osiyo yo'lbarisi" hisoblanadi. Mamlakatda kemasozlik, elektrotexnika ishlab chiqarish va moliyaviy xizmatlar rivojlangan. Eksport va import bo'yicha asosiy hamkorlar AQSh, Yaponiya, Xitoy va Gongkong hisoblanadi. Tadqiqot natijalariga ko'ra Singapurda tashish va logistika xizmatlari hajmi 2028-yilga kelib 8%<sup>77</sup> ga o'sadi. Pandemiya davrida ham portlari o'z faoliyatini to'xtatmagan bu davlat, pandemiya ham o'zining Global Logistik markaz maqomini mustahkam egallab turdi. Bunga sabab uning samaradorligi, ishonchliligi va barqarorligi bo'ldi. Singapurda dunyo sanoatida va dunyo kemachilik faoliyatida o'zgarishlar asosan suv va havo orqali tashishlarga sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Mamlakat yuqori qo'shilgan qiymatli logistik xizmatlar ko'rsatishga o'tgan. Bunga korxonalar individual va kompleks echimlar topuvchi shartnomaviy logistikani misol qilish mumkin. yetakchi xalqaro logistik kompaniyalar DHL, UPS va DB Schenker Singapurda o'zlarining shtab kvartiralarini ochgan. Mamlakat o'zining xalqaro indeklardagi ustunligini va sifatli xizmat darajasini saqlash uchun doim harakat qiladi va quyidagi islohotlarni olib bormoqda:

1. Raqamli infrastrukturani mustahkamlash. Bularga raqamli aloqa, ma'lumotlar tahlili, to'lov tizimlari va yangi biznes innovatsiyalarni kiritish mumkin.
2. Biznesni kibexavfsizligini ta'minlash imkoniyatlarini oshirish.
3. Yangi Zelandiya va Chili bilan raqamli savdo bitimini imzoladi.

---

<sup>76</sup> <https://kazlogistics.kz/ru/library/analyt>

<sup>77</sup> <https://www.mordorintelligence.com/ru/industry-reports/singapore-freight-and-logistics-market>

#### 4. Raqamli infrastrukturani joriy etayotgan biznes vakillariga imtiyozlar berish.

Xitoy Xalq Respublikasi. YaIM 23 393 trln AQSh dollarini tashkil etadi. Aholi jon boshiga to'g'ri keladigan YaIM 16 709 AQSh dollariga teng. Xitoy iqtisodiyotining dunyo iqtisodiyotidagi ulushi so'nggi 10 yilda 11,4 dan 18% gacha o'sgan. Jahon bankining ma'lumotlariga qaraganda so'nggi 10 yilda mamlakat YaIM tarkibida sanoat 46,9 dan 4,7 % ga pasaygan. Qishloq xo'jaligi 10,2 dan 7,1 % gacha pasaygan. Xizmatlar sohasi esa 42, 9dan 52,2 %ga o'sgan.<sup>78</sup> Xitoy xizmatlar sohasida logistika sektorini ahamiyati katta. So'nggi 5 dekadada bu sektor to'xtovsiz ravishda o'sib bormoqda. 2022-yilda logistika sohasidagi tushum 4,7% ga oshgan. Xitoyning eng katta tashqi savdo konteyner portlari uchta logistik klasterda joylashgan. Quruqlikda temryo'l orqali tashishda ham quruqlik portlari faoliyat yaxshi olib borilmoqda. Xitoyda ijtimoiy logistika ham mavjud bo'lib uning hajmi o'smoqda. Bu bizda hali umuman mavjud bo'lmagan faoliyat turi. Uni tarifiga e'tibor qaratsak uning ahamiyati va zaruriyatini aniq anglaymiz.

Ijtimoiy logistika - o'zaro ijtimoiy munosabatlarni tartibga soluvchi algoritmlar ketma-ketligidir. U moddiy buyumlar va manfaatlar logistikasini o'rganmaydi. Ijtimoiy logistikada subyekt alohida inson hisoblanadi. U ijtimoiy xarakterga ega bo'lib asosiy maqsad iqtisodiy logistikadan farqli ravishda foyda emas balki turmush sifati hisoblanadi. Umumiy qilib jamiyat to'g'ri faoliyat yuritishi va tegishli yashash sifatini ta'minlash uchun kerak bo'lgan fazo va vaqt bo'shlig'ida aniq yutuqlarga erishish uchun moddiy va ularga bog'liq axborotlar oqimini boshqarish san'atini tushunish kerak..

Xitoyda ijtimoiy logistikani qo'llash va Singapurda raqamlashtirish, Rossiyadagi rivojlantirish vazifalaridan foydalanish eng ma'qul tanlov hisoblanadi.

### **2.3-§. Milliy transport-logistika tizimi samaradorlik ko'rsatkichlarining prognoz parametrlari**

Transport-logistika tizimlarini samaradorligini oshirishni 2 xil mikro va makro darajada qarab chiqish mumkin.

---

<sup>78</sup>[https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B0\\_%D0%9A%D0%9D%D0%A0](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%9A%D0%9D%D0%A0)

1. Korxonalar, Logistik markaz darajasida
2. Butun respublika darajasida

Oldingi paragrafda mamlakatdagi tashish va saqlash korxonalarining soni dinamikasi bo'yicha va logistik markaz bo'yicha tahlil etilgan. Endi butun mamlakatdagi transport-logistika tizimining kompleks ravishda samaradorligini ekonometrik tahlil qilishda avvalo ishonchli mahalliy va xalqaro bazalardagi statistik ma'lumotlardan foydalangan holda intepolyatsiya, korrelyatsiya, regressiya usullari yordamida amalga oshirdik.

Transport-logistika tizimi samaradorligini aniqlashda Jahon banki tomonidan tavsiya etilgan LPI indeksi va uning ahamiyati haqida qator tadqiqot ishlari olib borilgan. Jumladan, Migel Angel Pesquera logistikani global ishlab chiqarish hajmiga ta'siri borligini ta'kidlab, uni DEA- faoliyat yuritish muhiti tahlili vositasida tadqiq etgan. U LPI indeksi va YaIM hajmining o'zaro aloqadorligini tadqiq etib, LPI indeksi 1 % ga o'zgarganda global miqiyosda ishlab chiqarish hajmi 0,42 % ga o'sishini aniqlagan. Bundan tashqari B.F. Yildirim va B.A. Merchanguzlar LPI indeksining har yil uchun aniqlash va uning har bir subindikatorini teng ta'sir kuchiga ega emas degan fikrni ilgari surib o'zlari AHP va ARAS-G metodlari yordamida IHTT ga a'zo davlatlar uchun indeksni hisoblagan.

D.K. Yergobek, Z.B.Axmetova, Q.A.Musalar esa Qozog'iston uchun transport-logistika tizimini rivojlanishi va samaradorligini tadqiq etishda EMLI indeksiga mamlakat miqiyosida ta'sir etuvchi omillar sifatida yuk aylanmasi, yo'lovchi aylanmasi, sanoat ishlab chiqarish hajmi, avtomobil va temir yo'llarining uzunligi, magistral va dengiz yo'llarining uzunligini tanlab olib ko'p faktorli analiz yordamida tadqiqot olib borgan<sup>79</sup>. Rus olimlaridan M. L. Kopeykin va Ye. V. Korolyovalar transport-logistik tizimlarning samaradorligi mamlakat raqobatbardoshligini oshirish omili bo'lib xizmat qilishi ustida tadqiqot olib borgan. Unda LPI indeksining mamlakat raqobatbardoshligini ifodalovchi GCI indeksiga ta'sirini o'rganuvchi regression model

---

<sup>79</sup> Ерғобек А.К., З.Б.Ахметова, Қ.А.Муса. Факторный анализ перспектив развития логистических центров нового поколения в Республике Казахстан. Вестник КазАТК № 4 (123), 2022, 123-133 стр.

tuzilgan. Natijada raqobatbardoshlikni oshirish uchun yuklarni bojxonadan o'tishini tezlashtirish, rasmiylashtirish vaqti va xarajatlarini minimallashtirish zarurligi aniqlangan.

LPI indeksi mamlakatdagi logistika samaradorligini to'liq va mukammal o'lchaydigan indeks emasligi haqida qator olimlar o'z fikrlarini bildirgan. LPI indeksini takomillashtirish bo'yicha takliflar ham berilgan. R.Beysenbaev va Yu.Duslar ham o'z takliflarini berishgan. Ular LPI indeksini subyektiv deb hisoblashgan. Chunki u ko'proq so'rovnoma natijasiga asoslangan. So'rovnomada qatnashganlarning hammasi ham shu soha bo'yicha ekspertlar emas. Shuning uchun ular indeksni hisoblashda obyektiv statistik ma'lumotlardan foydalanishni taklif etishgan. Ularning metodi bo'yicha hisoblanganda LPI indeksiga yaqin ayrimlari bir xil natija chiqqan. Haligacha LPI indeksini hisoblash metodologiyasini qat'iy kamchiligini topib, uni qayta ko'rishga undovchi metod mavjud emas. Biz ham LPI indeksini hisoblashda bo'sh qolgan ma'lumotlarni interpolyatsiya va asosiy komponentlar tahlilidan foydalanish jarayonidagi ayrim kamchiliklarni indeksni to'la to'kis samaradorlikni ifodalay olmaydi degan fikrdamiz.

Yuqoridagi tadqiqotlardan kelib chiqib, olib borilgan izlanishlarimiz asosida birinchi navbatda asosiy ko'rsatkich va unga ta'sir etuvchi omillarni tanlab olish talab etiladi. Biz mamlakat transport-logistika tizimining samaradorligini ifodalaydigan ko'rsatkich sifatida Jahon banki tomonidan hisoblanadigan LPI indeksi ko'rsatkichlarini tanlab oldik. Ta'sir etuvchi omillar sifatida yuk aylanmasi, avtomobil va temir yo'llar uzunligi, sanoat ishlab chiqarish hajmi, tashish va saqlash korxonalarining soni, eksport, import, tashish va saqlashda bandlar, mamlakatda ko'rsatilgan transport xizmatlari hajmi, eksport va import qilingan transport xizmatlari hajmi, tashish va saqlash sohasidagi o'rtacha ish haqi kabi 13 ta omil olindi. I bobda LPI indeksi haqida, uni hisoblash metodologiyasi, ustunliklari va kamchiliklari, mezonlari batafsil bayon etilgan. Shu bilan birga 2007-2023-yillarda uchun O'zbekistonning ko'rsatkichi oldingi paragrafda ham keltirib o'tilgan. Biz tahlil uchun tanlab olgan ma'lumotlarimiz har yil uchun olingan. Indeks esa har yili hisoblanmaydi. Shuning uchun indeks hisoblanmagan yillarda 2013,2015,2017-yillar uchun 2 chetdagi

qiymatari ma'lum oraliqlarni hisoblashga mo'ljallangan interpolatsiya metodini qo'llab indeksni aniqladik. 2019-2022-yilgacha esa MS Excel 2013 dasturidagi Predskaz funksiyasi yordamida aniqladik. Bu yondashuvimiz to'g'ri ekanligini 2 asos bilan isbotlaymiz:

1. Aynan shu bo'sh yillarni to'ldirish uchun polinomial funksiyadan ham foydalanib ko'rdik, tuzilgan funksiyaning ishonchlilik darajasi 0,95 ni tashkil etdi.  $y = -0,0235x^4 + 0,3769x^3 - 2,0833x^2 + 4,5549x - 0,6583$   
 $R^2 = 0,9501$  natijalar bir biriga juda yaqin.
2. Mazkur hisob-kitoblar qilingan vaqtda hali 2023-yil uchun bu indeks reytingi e'lon qilinmagan edi. E'lon qilingach shu Predskaz funksiyasi yordamida olingan natija 2,64 va real indeks 2,6 katta farq qilmasligi ma'lum bo'ldi.

Regression tenglamamizni tuzishda Y deb LPI indeksi, deb omillarni X deb belgilab olamiz.

X1- Yuk aylanmasi, mlrd t

X2 - Sanoat ishlab chiqarish hajmi, mlrd so'm

X3- Temir yo'llari uzunligi, ming km

X4 - Avtomobil yo'llari uzunligi, ming km

X5 - tashish va saqlash korxonalar soni, dona

X6 – Eksport, mlrd so'm

X7 – Import, mlrd so'm

X8 - Tashish va saqlashda bandlar soni, ming kishi

X9 - Jami transport xizmatlari, mlrd so'm

X10 -Tashilgan yuklar, mlrd t

X11 - Tashish va saqlashda bandlarning o'rtacha ish haqi, ming so'm

X12 -Transport xizmatlari eksporti, mlrd so'm

X13 - Transport xizmatlari importi, mlrd so'm

Endi bu omillarning ta'siri ifodalaydigan ko'p omilli chiziqli regressiya ko'rinishiga keltirish mumkin.

$$Y_c = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n(I)$$

Bu yerda,  $b_0$  –ozod had,  $X_{1,2,3,\dots,n}$  –tegishli koeffitsientlar.

Shunday qilib yuqoridagilar asosida quyidagi gipotezani shakllantirish mumkin:

$H_0 - X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7, X_8, X_9, X_{10}, X_{11}, X_{12}$  yoki  $X_{13}$  omillarning hech bo'lmaganda biri  $Y$  ga ta'siri 95% ishonchlilik darajasi bilan statistik ahamiyatga ega. Yuqoridagi gipotezani tekshirish maqsadida biz tanlangan omillarning 2012-yildan 2022-yilgacha dinamikasini tahlil qildik (5-ilova).

2.9 -jadvaldan ko'rishimiz mumkinki, barcha omillarning minimal va maksimal qiymatlari o'rtacha qiymat atrofida tebranadi. Demak, tanlangan ma'lumotlar orasida shoklar kuzatilmaydi va tahlil natijalariga ta'sir etmaydi. Omillarning logistika samaradorligiga ta'sirini baholashda biz "eng kichik kvadratlar usuli"ga asoslangan chiziqli ekonometrik modellashtirishdan foydalandik. Bunda erkli omillarning bir-biriga korrelyatsiyasini baholash muhim hisoblanadi.

## 2.9-jadval.

### Omillarning deskriptiv tahlili<sup>80</sup>

O'zgaruvchilar	Kuzatuvlar	O'rtacha	Standart chetlanish	Min	Maks
Yuk aylanmasi	11	68,829	1,162	65,275	75,185
Sanoat ishlab chiqarish hajmi	11	227655,104	51915,904	57552,500	551050,900
Temir yo'llari uzunligi	11	4,473	0,074	4,200	4,700
Avtomobil yo'llari uzunligi	11	42,100	0,040	42,000	42,300
tashish va saqlash korxonalar soni	11	11770,182	1157,207	7223,000	18251,000
Eksport	11	100522,104	21447,752	26981,610	216763,630
Import	11	137596,949	34906,034	25427,940	344509,370
Tashish va saqlashda bandlar soni	11	619,709	10,534	549,100	654,900
Jami transport xizmatlari	11	41363,582	6240,528	16498,800	81006,600
Tashilgan yuklar	11	1,171	0,059	0,858	1,420
Tashish va saqlashda bandlarning o'rtacha ish haqi	11	2579,036	390,863	1072,800	4904,100
Transport xizmatlari eksporti	11	10514617,529	2065569,307	2641299,2	19642871,18
Transport xizmatlari importi	11	1971133,079	419583,512	582355,500	4384664,680

Omillar o'rtasida kuchli korrelyatsion bog'lanishning bo'lishi regressiya natijalari ishonchliligini keskin pasaytirishi mumkin. Cheddok shkalasiga ko'ra

<sup>80</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

korrelyatsiya koeffitsienti 0.7 dan katta bo'lsa demak bog'lanish kuchli kuchli ekanligini va multikollinearlik muammosi borligini bildiradi. Shundan kelib chiqib, EXCEL 2013 va STATA/MP 18.0 dasturlarida berilgan ma'lumotlarning korrelyatsiya matritsasini oldik (2.10-jadval). Qulaylik uchun korrelyatsion bog'lanishning vizual xaritasi (2.10-rasm)ni ham ishlab chiqdik. Vizual ma'lumotlardan ma'lumki, mamlakatdagi sanoat ishlab chiqarish hajmi, tashish va saqlashda bandlar soni va transport xizmatlari importi omillaridan tashqari barcha omillar o'zaro kuchli korrelyatsion bog'lanishga ega. Bu omillar o'rtasida kuchli korrelyatsiyaning sababi strukturaviy jihatdan yuqorida tanlangan omillar juda o'xshash ekanligi sabab bo'lgan.

**2.10-jadval**

**Korrelyatsiya matritsasi**

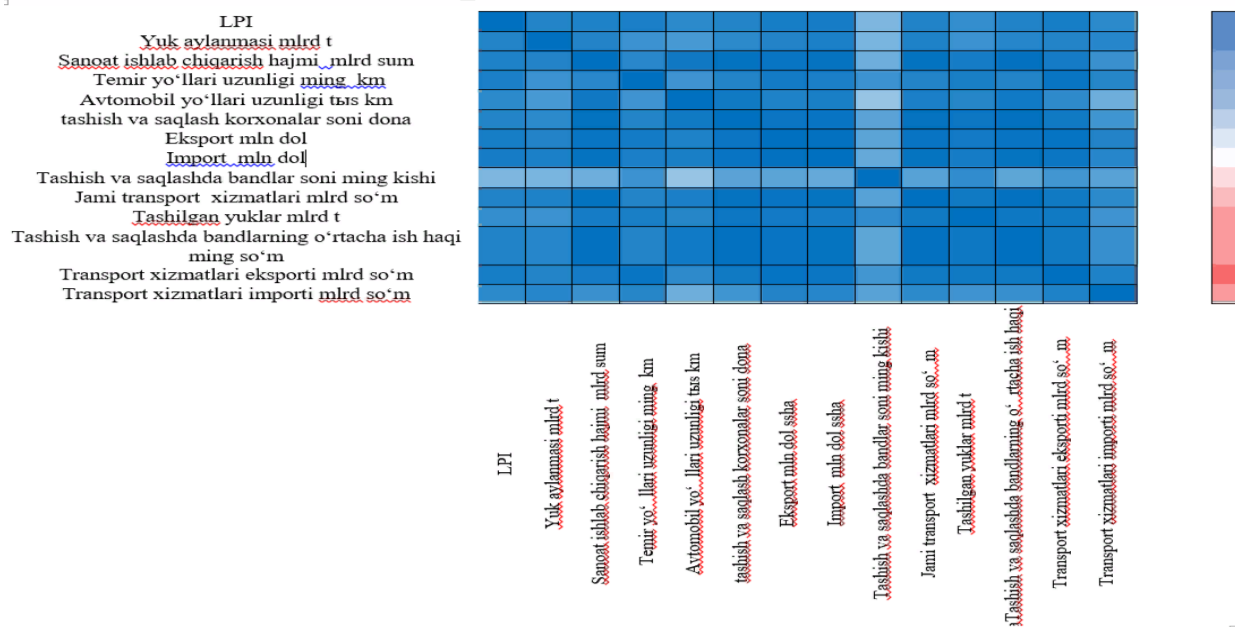
	Y	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13
Y	1													
X1	0,86	1												
X2	0,88	0,87	1											
X3	0,9	0,76	0,84	1										
X4	0,83	0,73	0,94	0,76	1									
X5	0,87	0,83	0,99	0,87	0,94	1								
X6	0,91	0,87	0,97	0,93	0,88	0,97	1							
X7	0,92	0,89	0,99	0,90	0,91	0,97	0,99	1						
X8	0,51	0,52	0,57	0,76	0,42	0,65	0,65	0,61	1					
X9	0,87	0,88	0,99	0,86	0,90	0,99	0,97	0,99	0,66	1				
X10	0,8	0,77	0,92	0,91	0,86	0,95	0,93	0,92	0,81	0,94	1			
X11	0,87	0,86	1,00	0,86	0,93	1,00	0,97	0,98	0,64	0,99	0,95	1		
X12	0,91	0,86	0,92	0,97	0,82	0,94	0,98	0,96	0,74	0,94	0,94	0,94	1	
X13	0,83	0,85	0,78	0,86	0,57	0,75	0,87	0,85	0,66	0,83	0,76	0,79	0,88	1

Omillar o'rtasidagi juft korrelyatsion koeffitsientlarni quyidagi formula yordamida aniqlanadi:

$$r_{ij} = \frac{(\sum x_i x_j - \sum x_i \times \sum x_j / n)}{\sqrt{(\sum x_i^2 - (\sum x_i)^2 / n)(\sum x_j^2 - (\sum x_j)^2 / n)}} , i, j = \overline{1, k} \quad (6)$$

Barcha  $i = j = \overline{1, k}$  lap uchun  $r_{ii} = 1$  ekanligini ko'pish mumkin.

Bunda  $r_{ij}$   $x_i$  va  $x_j$  omillap o'rtasidagi juft korrelyatsiya koeffitsientidir. Agar ikkita omilning juft korrelyatsiya koeffitsientining ( $r_{ij}$ ) mutlaq qiymati bo'yicha uning kritik qiymatidan ( $r_{kp}$ ) katta bo'lsa ( $r_{ij} > r_{kp}$ ), u holda ushbu omillar o'rtasidagi chiziqli korrelyatsion bog'lanish kuchli hisoblanadi. Odatda, kuchli korrelyatsion bog'lanish sifatida uning kritik qiymati  $r_{kr} = 0,7$  olinadi.



Kuchli korrelyatsion bog'lanish natijasida kelib chiqadigan multikollinearlik hodisasi regressiya parametrlari ishonchligini pasaytirganligi sababli o'zaro kuchli bog'langan omillarni chiziqli regressiyadan olib tashlaymiz. 1-rasmda to'q ko'k rangda kuchli korrelyatsiyani och ko'k rangda nol korrelyatsiya hamda oq rangda salbiy korrelyatsiyani ko'rish mumkin. O'zaro kuchli bog'langan omillarni olib tashlab qolgan omillar ishtirokida regressiya natijalarini olamiz.

Samaradorlik indeksiga korrelyatsion tahlil natijasiga ko'ra eng kuchli ta'sir qiluvchi 3 omil quyidagilar:

1. Jami import hajmi
2. Jami eksport hajmi va transport xizmatlari eksporti teng darajada ta'sir qiladi.
3. Temir yo'llarining uzunligi

Korrelyatsiya koeffisienti 0,75 va 1 orasida bo'lsa kuchli to'g'ri bog'lanish bor va aynan shu omillarni o'rganishni davom etamiz. Agar 0,5 va 0,75 orasida bo'lsa kuchsiz, 0 va 0,5 orasida bo'lsa zaif deyarli bog'liqlik yo'q bo'ladi. Manfiy ko'rsatkichlar bo'lsa teskari bog'liqlikni bildiradi.

Endi bu omillarning o‘zaro kolleniarligini tekshirish kerak. Omillarning o‘zaro kolleniarligi matritsa asosida tekshirilib, o‘zaro kolleniar bo‘lmagan 3 ta omil X2, X8 va X13 tanlab olindi. Bu omillar

X2- Sanoat ishlab chiqarish hajmi,

X8- Tashish va saqlashda bandlar soni

X13 - Transport xizmatlari importi.

Endi ular asosida regression tahlil o‘tkazib model tuzamiz.

## 2.11–jadval

### Regressiya natijalari

LPI	Koeff.	Std. Oshibka	t- statistik a	p- znacheni e	[95% Conf Interval]	Sig
Sanoat ishlab chiqarish	.1034	.0044	23.47	0.000	.09306	.1139091 ***
Tashish va saqlashda bandlar	70.63	18.044	3.91	0.006	27.962	113.3
Transport xizmatlari importi	.0011693	.0005956	1.96	0.090	-.000239	.0025775 ***
Constant	-28271..09	10607.21	-2.67	0.032	-53353.14	-3189.032 *
Mean dependent var		-49026.227	SD dependent var		28337.153	
R-squared		0.9964	Number of obs		22	
F-test		56.318	Prob > F		0.000	
Akaike crit. (AIC)		466.230	Bayesian crit. (BIC)		470.594	

\*\*\*  $p < .01$ , \*\*  $p < .05$ , \*  $p < .1$

Regression tahlilda R-kvadrat qanchalik 1 ga yaqin bo‘lsa tuzilgan model shuncha ishonchli bo‘ladi. Bu olingan 3 omil birgalikda natijaga 99% ta’sir qilishini bildiradi. Endi bu omillar o‘rtasida multkiolleniarlik yo‘qligini VIF test orqali ham tekshiramiz.

## 2.12-jadval.

### VIF testi natijasi

VIF	1/VIF
2.59	0.385603
1.79	0.559085
3.09	0.323487
2.49	

VIF natijasini quyidagicha tushuntirish mumkin: omillarning standart xatoliklari omillar o'rtasida korrelyatsiya nol bo'lgandagiga nisbatan o'rtacha 0.4 ga oshadi. Demak bundan omillar o'rtasida multikollinearlik holati yo'q deb hisoblashimiz mumkin.

Umuman olganda, ekonometrik model natijalarini quyidagicha sharhlash mumkin: Tashish va saqlashda band aholi soning 1000 kishiga oshishi sanoat ishlab chiqarish hajmining 103,4 mln so'mga oshishini, transport xizmatlari importining esa 1,1693 mln so'mga oshishiga olib keladi.

$$Y_c = -28271.09 + 0,1034x_2 + 70,63x_8 + 0,0011693x_{13} \quad (2)$$

Biz taklif qilayotgan modelda, albatta yana boshqa ta'sir qilishi mumkin bo'lgan omillar, masalan, epidemiyalar, tabiiy ofatlar, siyosiy jarayonlar va boshqalarning ta'sirlari inobatga olinmagan.

## 2.12-jadval.

### Model asosida 2026-yilgacha prognoz<sup>81</sup>

Yillar	Y
2024	2,652347107
2025	2,687084899
2026	2,712872044

Mazkur model asosida 2026-yilgacha bo'lgan logistika samaradorligi indeksi va unga ta'sir etuvchi omillarning o'zgarishini ko'rish mumkin.

Prognozga ko'ra 2026-yilga sanoat ishlab chiqarish hajmi 21%ga oshadi va LPI 2,7 ni ko'rsatadi. Bu sekin o'sish bo'lishini bildiradi.

## II-bob bo'yicha xulosalar

1.Mazkur bobda mamlakatda mavjud xalqaro transport koridorlari, ularda yuk tashishning vaqti va narxi, transport turlari bo'yicha tranzit yo'laklar haqida ma'lumotlar keltirilgan. Har bir transport turi bo'yicha yuk aynamasi, tashilgan yuk

<sup>81</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

hajmi, mavjud avtomobil va temir yo‘llarining holati haqida to‘xtalib o‘tilgan. Dunyo suv yo‘llariga chiqish yo‘llari aytib o‘tilgan.

2. Transport-logistika tizimi ko‘rsatuvchi subyektlarning holatini tahlil qilish maqsadida ularning respublika bo‘yicha umumiy va hududlar bo‘yicha soni dinamikasi keltirilgan. Ular asosida ilmiy ishimizda 7 ko‘rsatkich taklif etib, ularni hisoblash orqali mamlakatda jami va viloyatlar kesimida korxonalarining holati va ularni transport-logistika tizimidagi faollik darajasini aniqlash masalasi ochib berilgan. Respublikadagi o‘rtacha ko‘rsatkichga nisbatan viloyatlar past, o‘rta va yuqori darajalarga bo‘lib ranjirovat qilingan.

3. Transport-logistika tizimlarini samaradorligini tahlil qilish maqsadida Yevropa, Osiyo va MDH davlatlaridan jami 10 ta davlat tanlab olinib, ulardagi mazkur xizmat bo‘yicha umumiy ma’lumotlar keltirib o‘tilgan. Bu davlatlar va O‘zbekistonning LPI indeksidagi reytinglari taqqoslanib, ularda bizga mos keluvchi tajribalar qisqacha bayon etilgan.

4. Transport-logistika tizimlari subyektlarida samardorlikni oshirishning ekonometrik tahlili o‘tkazilgan. Bunda samaradorlikka ta’sir etuvchi 13 ta omil va LPI indeksi orasidagi bog‘liqlikni ifodalovchi chiziqli regression tenglama yordamida tahlil amalga oshirilgan. Tahlilda interpolyatsiya, korrelyatsiya, regressiya metodlaridan foydalanilgan.

### **III-BOB. MINTAQADA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI SAMARADORLIGINI OSHIRISHNING TASHKILIY-IQTISODIY MEXANIZMINI TAKOMILLASHTIRISH**

#### **3.1-§. Transrort-logistika tizimidagi mavjud muammolarni bartaraf etish orqali tizim samaradorligini oshirish**

O‘zbekiston dunyodagi rivojlanayotgan davlatlar kabi yer yuzida sodir bo‘layotgan turli ijtimoiy-iqtisodiy jarayonlarda sezilarli darajada ishtirok etayotganligi transport-logistika tizimlarida ham qator o‘zgarishlarga sabab bo‘ldi. Aynan tashqi savdo munosabatlari, chegaradosh davlatlar bilan aloqalarning mustahkamlanishi, tranzit yo‘llardagi yangi yo‘nalishlarning ochilishi, bojxona tizimidagi yengilliklar, dunyo okeaniga chiqish yo‘lidagi sa’y-harakatlari sohaga oid ma’muriy va iqtisodiy bazaning yanada mustahkamlanayotganligidan dalolat beradi. Jumladan, 765 kilometr uzunlikdagi “Termiz – Mozori-Sharif – Kobul – Peshovar” temir yo‘li va 2023- yil 14-sentyabrda imzolangan 454 kilometrlik “O‘zbekiston – Qirg‘iziston – Xitoy” temir yo‘li qurilish loyihalari xalqaro yuk tashish sohasida istiqbolli rejalar qilayotganligining ko‘rsatadi.

Mahalliy, mintaqaviy hamda xalqaro yuk tashuvlar uchun kerakli infratuzilma yaratish, imtiyozlarning berilishi va boshqa davlatlar bilan shartnoma va bitimlar tuzib transport-logistikaning rivojlanishiga e’tibor qaratib bormoqda. Endi asosiy e’tibor mazkur sohaning samardorligi, unga ta’sir etuvchi omillar va soha samaradorligini oshirishdagi muammolarni hal qilishga qaratish lozim.

Mavjud imkoniyatlarga qaramay sohada qator kamchiliklar mavjud. Bu kamchiliklarni aniqlash maqsadida transport logistika xizmatini ko‘rsatuvchi sub’ektlar o‘rtasida so‘rovnoma o‘tkazildi. Unda 97 ta respondent qatnashib, ulardan 22 tasi logistik markazlar qolganlari turli mulkchilik shaklidagi korxonalar. So‘rovnomada qatnashgan logistik markaz va yuk tashuvchilarning 43,8% davlat mulki, 37,5 % xususiy va 18,8% aralash mulkchilik shakliga ega. Asosan 5 yildan ko‘p vaqt faoliyat yuritayotgan korxonalar qatnashgan. Ishlaydigan xodimlar soni 1-15 tani tashkil qiladiganlari 81,3% ni tashkil qiladi. Ko‘p sonli ishchi kuchi talab etmaydigan xizmat turi. Korxonalar asosan 3 PL provayderlari hisoblanadi. 5PLning ulushi juda

kam. 19,9 % respondent qaysi prvayderga mansubligini , bu haqida ma'lumotga ega emasligi tufayli belgilamagan.

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasinin 12.04.2019 dagi 305 sonli qaroriga asosan tashkil etilgan Transport va logistikani rivojlantirish markazi faoliyatini transport va logistik tizimi subyektlari orasida qoniqarli deb bo'lmaydi. So'rovnoma natijasiga ko'ra 37,5 markaz mavjudligidan bexabar, atiga 6,3% respondentlar muammolar bilan murojaat qilgan. Bundan tashqari markaz tomonidan o'kazilgan milliy samaradorlikni aniqlash reytingida 81,3 %i ishtirok etmagan. Bunga sabab ular bilan markazni aloqa o'rnatish tashkiliy mexanizmi yo'q. Tuzilgan so'rovnoma ham aynan Jahon bankinikidek tuzilgan. Qatnashganlarning asosiy qismi tashish faoliyati bilan shug'illanadi. Aynan logistik yoki ekspeditorlik bilan alohida shug'illanuvchi firmalar juda kam. Asosan xorijliklarga tegishli. So'rovnomada ishtirok etganlarning asosiy qismi davlat mulki asosida faoliyat yuritishiga qaramay soliq va investitsiyalarin jalb etish kabi imtiyozlarni berilishini ma'qullagan. Ishtirokchilar faoliyati davomida eng ko'p muammolar jarayonlar avtomatlashmaganligi tufayli yuzaga kelishini aytgan. Shu sababli ishchi xodimlar sonini yanada kamaytirib bo'lmaydi. Bu esa o'z navbatida ish haqi xarajatlari ulushining oshishini ifodalaydi.

Ishtirokchilarning 81 % mamlakatda korxonalar va hududlarni transport logistik samaradorligini aniqlovchi ko'rsatkich zarur deb javob bergan. Bu bizning yondashuvimizning asosi bo'lib xizmat qiladi. Milliy katalog tuzilishini ham 62,5 % qo'llab quvvatlagan. Sohadagi kadrlar talabga qisman javob berishi, ta'limda bu sohaga yanada e'tibor qaratish zarurligini bildiradi. Yashil iqtisodiyotga o'tishda asosan davlat ko'magini ma'qullagan. Soliqlar borasida imtiyozlar berilishini xohlovchilarning ko'pligiga sabab, ularning 46,7 % faoliyatidagi asosiy xarajatlar soliqlar ekanini aytgan.

So'rovnoma natijasiga ko'ra aniqlangan muammolar quyidagilar.

1. Samaradorlikni aniqlashda xususiy ko'rsatkichlar tizimi shakllanmagan.
2. Raqamlashtirish va avtomatizatsiya darajasi past
3. Investitsiyani jalb qilish darajasi past

4. Yo‘l infratuzilmasining to‘liq mamlakat bo‘ylab talab darjasida emasligi.
5. Rasmiylashtirish jarayonlari uzoq vaqt oladi. Masalan, DOZVOL ruxsatnomasini olish aynan Vazirlik tomonidan inson ishtirokida beriladi, raqamlashtirilmagan.
6. Bojxonadan o‘tish vaqti uzoq.
7. Raqobat darajasi past
8. Transport vositalari harakatlanish muddati va hududi bilan bog‘liq cheklovlar.
9. Subyektlarni qo‘llab-quvvatlovchi markaz faoligining pastligi.

Bu muammolarning qay darajada asosli ekanligini bilish uchun ularga to‘xtalib o‘tamiz. Jumladan bojxonadan o‘tish vaqti 2022-yilda 2021-yilga nisbatan o‘zgarmagan. Xalqaro indeksda ham aynan shu ko‘rsatkich eng past. Bojxona qo‘mitasi ma‘lumotlariga qarasa, eng ko‘p avtotransport vositasi Yallama postidan o‘tgan. Bu postdan bir transport vositasining o‘rtacha o‘tish vaqti 19 min tashkil etadi (7-ilova). Undan keyingi o‘rinlarni Sirdaryo, Olot, Daut Ota postlari egallaydi. Ularan o‘tish vaqti 20-24 minutni tashkil etadi. Yuklar eksportida 1 ta deklaratsiyani to‘ldirish vaqti 4 minutda 2 soatgacha vaqt talab etadi. Importda esa 2 soatdan 8 soatgacha vaqt sarflanadi. Bu yuklar importini va eksportini hajmiga ta’sir qiladi. Hozirda chegara bojxona postlaridan o‘tishda bitta yuk mashinasini rasmiylashtirish uchun mavjud 18 postdan eng kam vaqt sarfi 10 daqiqayu 13 soniya Farg‘ona postida, eng uzog‘i Shovot postida 28 daqiqayu 37 soniyani tashkil etgan<sup>82</sup>. O‘tish joyining ensizligi, postdagi xodimlar soni va o‘tayotgna yuk mashinalarining soni nuqtai nazaridan yondoshsak bu vaqt ko‘p. Uzun navbatlarni hosil qiladi. Bu muammo barcha tranzit yo‘laklaridan o‘tishda mavjud. Shuning uchun oldindan ro‘yxatdan o‘tishni yanada takomillashtirish zarur.

Soliq borasidagi vaziyatni tahlil qilsak, bugungi kunda O‘zbekistonda avtomobilda yuk tashish xizmati uchun yuk tashish quvvati 3 tonnagacha bo‘lsa 165 000, undan ortiq bo‘lsa 250 ming so‘mni tashkil etadi. Tashish bilan shug‘illanuvchilar sonining ortishiga sabab shu. Ammo Logistik Markazlarda yer

---

<sup>82</sup> <https://www.customs.uz/uz/page/opendata>

solig'i va QQS yuqori. Faqat Navoiy EIZdagi LM ga yer solig'idan imtiyoz berilgan. Soliq Qo'mitasi sayti ma'lumotlariga qaraganda asosan Aeroportlar, "O'zbekistontemiryo'llari" va "O'ztemiryo'lkonteyner" AJlari, hamda oziq ovqat va dori vositalari importi bilan shug'illanuvchilarga yer, foyda va QQS dan imtiyozlar berilgan.

Biz yuqorida birinchi bobning 2-paragrafida transport-logistika tizimlarining samaradorligiga ta'sir ko'rsatuvchi omillarni ifodalovchi sxemalarni ko'rdik. Bu sxema barcha omillarning ta'sirlarni e'tiborga oluvchi mukammal sxema bo'lmaganligi sababli, biz tadqiqotimizda qo'shimcha ravishda mamlakatda transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi subyektlarga makro muhitda ta'sir qiluvchi omillar tahlilini o'tkazish kerak. Buning uchun biz PESTEL tahlilini tanlab oldik.

PESTEL tahlili bu 1967-yilda Garvard universiteti professori Frensis Agilar tomonidan taklif etilgan PEST metodikasining kengaytirilgan shakli bo'lib hisoblanadi<sup>83</sup>. Bu analiz ta'sir etuvchi omillarning ingliz tilidagi bosh harflaridan olingan bo'lib, dastlab boshqacha ketma-ketlikda bo'lgan. Keyinchalik o'qish uchun qulay bo'lishi uchun shunday nomlangan. Qisqartmadagi bu harflar P – siyosiy omillar, E – iqtisodiy, S – ijtmioiy va T – texnologik omillarni anglatadi. Vaqt o'tishi bilan tashqi muhit ta'sirini baholashda bu 4 omil etarli emas deb hisoblanib, unga E-atrof- muhit omili va L- -huquqiy omil qo'shiladi<sup>84</sup>.

Bu metodning zarurligi bu kompaniya, biznes, tarmoq faoliyatini kelajakda qanday to'siqlar va imkoniyalar kutayotganligini ko'rsatib beradi. Yangi ochilgan korxonalar yoki raqobat kuchli bo'lgan tarmoq uchun bu zarur. Bu metodning SWOT tahlilidan farqi u asosan tashqi muhit ta'sirini baholash imkonini bersa, SWOT tahlilida ham ichki ham tashqi xatarlar inobatga olinadi. Transport-logistika tizimlari bozorini hududlar bilan cheklab bo'lmaydi va faqat bir mamlakat doirasida ko'rsatilishi ham ancha kamyob hodisa hisoblanadi. Shuning uchun xam bu turdagi xizmatlarni ko'rsatuvchilar faoliyatiga tashqi olam ta'sirini oldindan aytib bo'lmaydi. Bu

---

<sup>83</sup> <https://anvilhook.ru/blog/poshagovoe-rukovodstvo-po-pest-analizu-uvlichivajte-pribyl-gramotno>

<sup>84</sup> Арутюнова Д.В. Стратегический менеджмент Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. 122 с.

ta'sirlarni kuzatib, tahlil qilish kutilmagan zararlar, chegaralarda yuklarning turib qolishi kabi muammolarni kamaytirishga hizmat qiladi.

Yuqoridagilarni nobatga olib, biz respublikada ishlab turgan logistika markazlari, transport-ekspeditorlik firmalari, yuk tashuvchi yakka tadbirkorlar faolyatida biznes yuritishning istiqbolini aniqlash maqsadida PESTEL tahlilidan foydalandik. Bu tahlilni o'tkazishda kompaniyalar mustaqil yoki guruh bo'lib holatni baholaydigan ekspertlar fikrlaridan foydalanadi. Biz esa savolnomamizga tahlilda omillarni baholash imkonini beruvchi savollarni kiritdik. Savolnomada ishtirok etganlar ularning anonomligi saqlanib qolganligi uchun holat bo'yicha holis baho bergan deb hisoblash mumkin. Bundan tashqari siyosiy, iqtisodiy, ijtimoiy holatlar bo'yicha statistik ko'rsatkichlarning dinamikasi ham asosiy manba bo'lib xizmat qildi.

Tahlil 6 bosqichda amalga oshiriladi<sup>85</sup>.

1-bosqichda bu turdagi korxonalariga ta'sir qiluvchi asosiy omillar jadval tuzilib uning omillar ustuniga kiritiladi. Ta'sir ko'rsatuvchi omillarning jami soni kata miqdorda bo'lishi talab etilmaydi. Bizga kerakli omillarni aniqlab olish uchun respublikadagi korxonalarining ahvoli, mavjud muammolari va asosiy ustunliklarini o'rganib chiqish, Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o'rganish markazi direktori va mutaxassislari bilan o'tkazilgan suhbat va so'rovnoma natijalariga asoslandik.

2-bosqichda omillarning holati haqida ma'lumot yig'iladi. Bu omillarning o'zgarishi, prognozi kuzatiladi. Ularga tegishli hisobotlar, nashr etilgan rasmiy manbalar va so'rovnomalar natijalaridan foydalaniladi.

3-bosqichda bu omillarning har birini korxona yoki markaz faoliyatiga ta'siri 1 dan 3 gacha baholanadi. 1 sezilarsiz, 2 sezilarli, 3 hal qiluvchi darajada.

4-bosqichda bu omillarning kelajada o'zgarish ehtimoli 1 dan 5 gacha baholanadi. % ga yaqin bo'lgani sari o'zgarish ehtimoli yuqoriligini bildiradi. Ekspertlar bahosining o'rtachasi hisoblab olinadi.

---

<sup>85</sup> <https://skillbox.ru/media/management/predskazyvaem-budushchee-kompanii-chto-takoe-pestanaliz-i-kak-ego-provodit/>

5-bosqichda omillarning ta'siri bilan ularning o'zgarishi solishtiriladi. Endi aynan qaysi omil ko'p ta'sir qilishini aniqlash uchun ekspertlarning o'rtacha bahosiga omillarning ta'siri qo'shiladi. Natija qanchalik yuqori bo'lsa, omil shunchalik ahamiyatli bo'ladi.

6-bosqichda omillarning muhimlik darajasiga asosan matritsa tuziladi. Bu matritsa ixtiyoriy ko'rinishda bo'lishi mumkin. Bu matritsada ta'sir etayotgan omilning darajasi ball ko'rinishida, bu omilning korxonaga hamda ishbu tarmoqqa ta'sir ko'rsatishi, yuzaga kelgan o'zgarishlarni bartaraf etish uchun zaruriy choralar va har bir jarayon mas'ullar ko'rsatilgan bo'lishi lozim.

Bu muammolarni tahlil qiladigan bo'lsak, siyosiy muammo bo'lgan qo'shni davlatlardagi siyosiy vaziyat bo'yicha mamlakatimiz doimiy notinchlik hukm suradigan Afg'oniston bilan chegaradosh. Aynan shu davlat orqali avtomobil va temir yo'l orqali tashishlar amalga oshirishda kesib o'tiladi. Hozirda O'zbekiston 4 ta yo'nalishda jami 11ta yo'lak orqali o'tuvchi temir yo'l koridoriga ega. Bundan Shimoliy, shimoliy-g'arbiy yo'nalishda Ukraina orqali o'tish kerak Yu Evropa Ittifoqi, Rossiya va Ukraina o'rtasidagi tashuv faoliyatigi oid cheklovlar bu yo'nalishlarga ta'sir ko'rsatmoqda. Avtomobil transporti yo'laklari xalqaro Osiyo tarmog'i, Yu Evropa yo'nalishi, Transavgon yo'nalishlari bo'ylab 18 ta davlat orqali o'tuvchi jami yo'laklar soni 14 tani tashkil etadi. Bu yo'laklar eng kamida 2 davlat eng ko'pi bilan 13 davlat chegarasi orqali o'tadi. Davlatlar soni ko'paygani sari bu yo'lak orqali yuklarni tashishda bojxona, tariflar va masofaning uzoqligi tashilayotgan yuklar sifati va tezkorlik prinsipini ta'minlanishini ortga suradi.

E 40 yo'nalishida Ukraina, AN7 xalqaro Osiyo tarmog'ida esa Afg'oniston orqali o'tiladi<sup>86</sup>. Bu yo'nalishlarda bitta davlat hudidan kesib o'tmay uni o'zgartirish zaruriy huquqiy asosni talab qiladi. Chegaralarda turib qolgan yuk mashinalari bu huquqiy asos amalda o'z kuchini ko'rsatgunicha vaqt va yuk sifati muammosi kuchayadi. Uni tez hal qilish yuqori turuvchi tashkilotlarga bog'liq. Chegara postlaridan o'tish nazoratining kuchliligi albatta mamlakat xavfsizligi uchun zaruriy

---

<sup>86</sup> Orzuqulova Z.A. O'zbekistonda transport-logistika sohasi: bugungi holati, muammolar va ularning yechimlari Logistika va Iqtisodiyot 2022 № 2 362-396 betlar

jarayon. Ammo uning haddan ortiq uzoqligi, eksport va import tovarlarning narxi va sifatiga ta'sir qilmoqda. Noqonuniy aynlanib o'tish yo'llarini izlashga zamin yaratmoqda.

Yo'l infratuzilmasi nisbatan og'riqli nuqtalardan biri hisoblanib, bu muammoni hal etish uchun ichki imkoniyatlar yetarli. Umumfoydalanishdagi avtomobil yo'llari Avtomobil yo'llari Qo'mitasi tasarrufida bo'lib, 2020-yilda 6 442,6 km avtomobil yo'llari qayta qurilda va ta'mirlandi. Ushbu ishlar investitsiya dasturi, kapital ta'mirlash dasturi, "Iniqrozga qarshi kurashish jamg'armasi", "Tiklanish va taraqqiyot jamg'armasi" mablag'lari hisobidan bajarilgan. 2020-yildan beri 2022-yilgacha umumfoydalanishdagi avtomobil yo'llari uzunligi o'zgarmagan. Asosan mavjud ichki yo'llarni ta'mirlashga ko'p xarajat ketganligini ko'rish mumkin. Yuk mashinalariga sig'imidan ko'proq yuk yuklanishidan ko'priklar, qoplamali yo'llarda yorilish, sinish ko'chishlar yuzaga kelmoqda. Bu yo'llarni ta'mirlashda ularda harakatlanuvchi yuk mashinalarining sig'imi hisobga olinadi. Yuk tashuvchilar bu harakatlarining sababini ruxsatnoma olishning qiyinligi, ko'proq va tezroq yukni yetkazish istagi bilan izohlaydi. Aynan infratuzilma va raqamli texnologiyalar bilan bog'liq muammolarni hal qilishning yana bir yechimi sifatida Global Raqobatbardoshlik Indeksi (GRI)ni O'zbekiston uchun ham hisoblanishiga erishishni aytish mumkin. Chunki bu indeksning hisoblashdagi komponentlardan 3 tasi bizning PESTEL analizimizdagi ta'sir etadigan muhim omillarning 3 tasi bilan infrastruktura, ta'lim va axborot texnologiyalari aynan bir xil. Bu indeksni hisoblash va undagi pozitsiyamizni yaxshilash butun iqtisodiyot uchun va aynan biz o'rganayotgan sohadagi kamchilik va ustunliklarni baholash imkonini beradi<sup>87</sup>.

Raqamli texnologiyalardan foydalanish va qonunlarning ijrosi va uning natijalari to'g'risidagi teskari aloqa mexanizmining holati muammolari teng darajada muhim deb topilgan. Bunga sabab bir tomonlama joriy etish yaxshi ishlamoqda. Ammo natijasi, yuzaga kelgan kamchiliklar, shikoyatlar va takliflar yo'llash, ularni ko'rib

---

<sup>87</sup> Экономикоправовые институты регулирования регионального развития. Рецензия на книгу: Казанцев Н. М., Бухвальд Е. М., Бахтизин А. Р. И др. Экономикоправовые институты регулирования регионального развития российской Федерации <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomikopravove-instituty-regulirovaniya-regionalnogo-razvitiya-retsenziya-na-knigu-kazantsev-n-m-buhvald-e-m-bahtizin-a-r-i-dr?ysclid=ltsc7wzro391592726>

chiqilishi, konsultatsiya va doimiy qo‘llab-quvvatlash tizimi juda oqsaydi. Hujjatlarda bor ammo amalda samarali faoliyat yuritmaydi. Jumladan Logistik markazlardan “yagona oyna” tamoyili asosida bank, sug‘urta, aloqa, texnik, kuzatib borish xizmatlardan foydalanish nazarda tutilganigiga qarama hamma markazda ham mavjud emas. Jumladan Ulug‘bek logistika markazida endi yuklarni doimiy kuzatish imkoniyati joriy etilishi nazarda tutilgan. Ammo bank va sug‘urta tashkiloti vakillari belgilangan joylarida faoliyat olib bormaydi. Birinchidan bu ular uchun samarasiz, kuniga ko‘pi bilan 10 ta mijoz uchun markazda ish o‘rinini yaratish va haq to‘lash ortiqcha xarajat. Texnik ta‘mir faqat markaz uchun va mijozlar bilan aloqa o‘rnatish, bojxona va soliq bilan bog‘liq hujjatlar, transport vositalarini topish masalalarini markazda o‘tirib hal qilish imkoniyati mavjud emas. Yuk egalari bu sertashvish va ko‘p bosqichli muammolardan deklarantlarni yordamidan foydalanish bilan qutulishadi.

Soliqlarga keladigan bo‘lsak 2022-yilda mamlakatimizda yuridik shaxslar foyda (15%), QQS, aksiz, yer resusrlaridan foydalanganlik uchun, suv resusrlaridan foydalanganlik uchun, mol-mulk, yer va ijtimoiy soliqlarni to‘laydi. Tashish va saqlash va ularga xizmat qiluvchilar uchun bu soliqlarga qator imtiyozlar belgilangan.

Jumladan, yo‘lovchi va yuk tashish, avtotransportlarni ta‘mirlash, ularga texnik xizmat ko‘rsatish bilan shug‘illanuvchi tadbirkorlar 2022-yilning 1-apreldan 2025-yilning 1-yanvarigacha ijtimoiy soliqni 1 % stavkada to‘laydi<sup>88</sup>.

Davlat Soliq Qo‘mitasining [www.soliq.uz](http://www.soliq.uz) rasmiy saytidagi 2022-yildagi ochiq ma‘lumotlar portaliga joylashtirilgan (2020-2021-yillar uchun ma‘lumotlar keltirilmagan) soliq imtiyozlari haqida ma‘lumotlarni tahlil qildik (8-ilova). Unga ko‘ra eksport va unga tenglashtirilgan xizmatlar, xalqaro tashishlar uchun 15 234 mmlrd imtiyoz berilgan. Jami imtiyozlar 42 089,2<sup>89</sup> mlrd so‘m imtiyoz berilgan. Imtiyozlar asosan Qo‘shilgan qiymat solig‘i, foyda solig‘i va yer solig‘iga berilgan. 0 stavka qo‘llanilgan korxonalar soni ham kam emas.

Avtomobilida yuk tashish xizmati bilan shug‘illanuvchi jismoniy shaxslar esa 2022-yilda bu xizmat uchun 3 tonnagacha yuk ko‘tarish avtomoshinasi uchun oyiga

---

<sup>88</sup> <https://xabar.uz/fd54>

<sup>89</sup> <https://soliq.uz/other/open-portal>

165 000 so‘m, 3 tonnadan ortiq yuk avtomashinasi uchun oyiga 250 000 so‘m qat’iy belgilangan soliq to‘laydi.

Navbatdagi omil elektron manbalardan ya’ni turli saytlar, platformalardan foydalanishni o‘zida jamlagan texnologik omil bo‘lib, u 6,4 ball bilan ta’siri past bo‘lmagan omildir. Biz tadqiqotimiz davomida transportda yuk tashish va transport-logistika faoliyatiga doir qonuniy hujjatlar, xalqaro konvensiyalar, marshrutlar va koridorlarni, yuk tashish, saqlash uchun buyurtmalarni, sohaga oid seminar, konferensiya va ko‘rgazmalarni o‘zida jamlagan saytlarni qidirdik. Ular orasida [logistika.uz](http://logistika.uz) transport informatsion logistika portali eng foydali bo‘lib chiqdi.

[logistika.uz](http://logistika.uz) transport informatsion logistika portali 2011-yildan beri faoliyat ko‘rsatib kelayotgan bo‘lib, “Ассоциация по развитию бизнес логистики” МСНJ tomonidan tashkil etilgan. Rus va ingliz tilida ma’lumotlar taqdim etadigan bu portalda yuk tashuvchilar katalogi, yuk tashuvchilar takliflari, yuk egalari kataloglari, ekspeditorlar katalogi, sug‘urta kompaniyalari, bojxona brokerlari, ombor terminallari kataloglari hamda avtomobil yo‘llar atlas xaritasi, avtomobil va ehtiyot qismlar, konteynerlar birjasi kabi 11ta bo‘lim bor<sup>90</sup>. Ularda nafaqat mahalliy balki xalqaro tashuvga oid ma’lumotlar olish mumkin. Jumladan avtomobil yo‘llari atlas bo‘limida O‘zbekistonning xalqaro koridorlari SARES, TRASEKA, E 40 avtomagistrali xaritalari aks ettirilgan. Bunda tashqari yuk mashinasi haydovchisi uchun MDH davlatlari va Yevropa davlatlari o‘rtasida, O‘zbekiston shaharlari ichida, transport koridorlari yoqasida joylashgan O‘zbekiston shaharlari o‘rtasida marshrutni belgilashga yordam beruvchi masofani hisob kitob qilish bo‘limi bor.

Ombor terminallari va Logistik markazlar bo‘limida esa MDH davlatlaridagi terminal va markazlarni ham topish mumkin. Ammo mamlakatimizdagi birorta Logistik markaz haqida ma’lumot yo‘q. Faqat logistik markaz hududida faoliyat yuritayotgan 2 ta xususiy terminal bor. Logistik markazlar ma’lumotlarini kiritish ularni kelgusidagi salohiyatini oshirish mumkin.

---

<sup>90</sup> <https://logistika.uz/>

Har bir kataloglar bo‘limiga kirib kerakli korxonani topgach u korxonaning qaysi davlatdaligi, telefon va elektron pochta, manzili, mavjud bo‘lsa rasmiy sayti, faoliyati haqida qisqacha ma’lumot mavjud. Saytda ro‘yxatdan o‘tish orqali bu ma’lumotlarni olish, korxonalar bilan bog‘lanish osonlashadi.

Mazkur portalning afzalliklari sifatida unda ma’lumot olish uchun normativ-huquqiy aktlar bazasida Respublikamizning chet davlatlar bilan avtotransport sohasida ikki tomonlama kelishuvi, O‘zbekiston qonunchiligi, xalqaro konvensiyalar, transport sohasidagi huquqiy aktlar ro‘yxati, yuklar tranziti haqida barcha ma’lumotlar rus tilida keltirilgan<sup>91</sup>. Informatsion markazda esa seminar, konferensiya va ko‘rgazmalar haqida doimiy yangi ma’lumotlar keltiladi. Oldingilarining natijalari haqida qisqacha hisobotlarni o‘qish mumkin.

Atamalar lug‘ati, foydalnuvchilarning har bir turi bo‘yicha saytdan foydalanishda yordam olish, tajriba almashish maslahat olish uchun forum, reklama berish bo‘limi ham mavjud.

Umuman olganda sayt ko‘proq MDH davlatlari bo‘ylab yuk tashuvchilar foydalanishiga qulay. Mahalliy tashuvchilar uchun ma’lumotlar kamroq. O‘zbek tilida ham ma’lumotlarni maqsadga muvofiq. Eng katta kamchiligi reklama beruvchi va ma’lumot joylovchilarning ma’lumotlari to‘g‘riligi uchun sayt ma’muriyati javobgarlikni olmaydi. Xuddi shu joyda davlat ro‘yxatidan o‘tganligi, taklif etayotgan xizmatlari faoliyat turiga mosligi va ma’lumotlar aniqligi, javobgarlik va huquqlar qismiga davlat nazorati kerak. Bu ishga Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazini mas’ul qilish kerak.

Bundan tashqari skladi.uz, perevozka24.uz va e-logistika.uzex.uz elektron logistika savdo portali ham mavjud bo‘lib, ularda ma’lumot nisbatan kam. skladi.uz, portali 2020-yilda tashkil etilgan bo‘lib logistika.uz portalidan andoza olingan ammo ma’lumot kam. Ancha sodda. 3 ta tilda yuritiladi.

perevozka24.uz sayti esa 2007-yildan beri mavjud bo‘lib, asosan rus tilida yuritiladi. Maxsus texnikada yuk tashishda avtomashinalarning har bir turi haqida

---

<sup>91</sup> <https://logistika.uz/>

ma'lumot topishi imkoni ko'p. Buyurtmalar ko'p. Qonunchilik haqida ma'lumot olish imkoni yo'q. MDH va Yevropa davlatlariga tashish uchun texnika topish imkoni katta. Ijobiy tomoni buyurtmalarni bajaruvchilarinnig reytingi mavjud. Saytdan foydalanish pullik. Sifat jihatidan raqobatbardosh.

e-logistika.uzex.uz savdo portali ham elektron birja savdolarini takomillashtirish maqsadida 2021-yilda 18-dekabrda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1199-Sonli "Tovar-xom ashyo birjalarida fyuchers savdolarini joriy qilish hamda mahsulotlarni avtotransportda tashish xizmatlarining elektron logistika savdo portalini tashkil etish chora-tadbirlari To'g'risida" qaroriga asosan tashkil etilgan bo'lib, 7 bosqichdan iborat elektron savdo sxemasi tashkil etidgan. Portla 3 ta tilda yuritiladi. Faqat mahalliy tashishlar uchun. Yangi bo'lganligi uchun ma'lumotlar kam. Lekin savdoni amalga oshirish bosqichlari ko'p. Sodda interfeysga ega. Avfzalligi ishonchli shartnomalar, qonuny faoliyat kafolatlangan.

Ammo ularni hech birini transport-logistika milliy portali darajasida talabga javob beradigan, xalqaro foydalanuvchilar uchun qulay deb aytib bo'lmaydi. Ularni takomillashtirish zarur. Ishonchli manbalar bilan ta'minlash, doimiy qo'llab-quvvatlashni yo'lga qo'yish orqali raqamli platformalardan foydalanishni ommalashtirib, buyurtmalarni ko'paytirish va sifatli bajarishni ta'minlashga erishish mumkin.

Eng so'nggi omil ijtimoiy omil bo'lib, ta'lim bilan bog'liq muammolarni o'z ichiga oladi. Aynan logistika, transport logistikasi yo'nalishida mutaxassislar tayyorlash boshlanganiga ko'p vaqt bo'lmadi. Aynan dispetcherlik faoliyati, logistika bilan shug'ullanish uchun qisqa muddatli kurslarni o'qib ishga joylashish imkoni mavjud. Ammo xizmatlar sifati ham shunga yarasha. Umuman olganda bu omilning takomillashtirish masalasi ustida ancha ishlar olib borilgan deyish mumkin. Chunki o'tkazilgan so'rovnomada ishtirok etganlarning 51,7 % sohadagi kadrlar talabga javob beradi deb hisoblashadi. 37,9 % i qisman, 3,4 % talabga javob bermaydi va 6,9% i xoriydan mutaxassis jalb qilishga zarurat bo'lib turishini ta'kidlagan<sup>92</sup>.

---

<sup>92</sup><https://docs.google.com/forms/d/160kRZzMaoYp5gcNfWxWZi8M7lp865GfiiEz7QpQ6BM0>

O'tkazgan PESTEL tahlilimizga ko'ra bizda asosan xavfsiz tranzit yo'llarni mavjudligi, siyosiy muammolardan holi koridorlardan foydalanish va dunyo okeaniga chiqish, o'z portimiz bo'lishi, kemalarimiz orqali tashishlarni amalga oshirish masalasi ustuvor ekan. Mavjud tranzit yo'llarni, xalqaro koridorlarni o'rganish va rivojlantirish masalasini ko'rib chiqishdan oldin qaysi turdagi transportda yuk tashish ustunligini statistika orqali aniqlash maqsadga muvofiq bo'ladi.

### **3.2-§. Transport-logistika tizimi samaradorligini oshirish mexanizmlari va ularni takomillashtirish**

Iste'mol va ishlab chiqarishning muayyan o'zgarishlarga uchrab, kishilarda transport-logistika tizimlaridan foydalanish talabi oshayotgan bir vaqtda bunday turdagi xizmatlarni ko'rsatuvchilarni faoliyatini muvofiqlashtirish, tartibga solish, nazorat qilish, muammolarni bartaraf qilish va rag'batlantirish kabi masalalar ham yuzaga chiqib boshlaydi. Bu esa o'z navbatida davlat darajasida mazkur subyektlarning faoliyatini tartibga solishda zaruriy mexanizm bo'lishini va u doimiy asosda takomillashtirilib turilishini talab etadi. Mazkur ishda ana shu mexanizmning zarurati, tuzilishi va takomillashtirilishi haqida so'z boradi.

Surxandaryo viloyatida transport va logistika sohasidagi masalalarni muvofiqlashtiruvchi bir nechta tashkilotlar bor. Bunday tashkilotlar sifatida O'zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi, mazkur vazirlik qoshidagi, qo'mita, agentlik, markazlar hamda boshqarmalarni, Davlat Soliq va Bojxona Qo'mitalari, davlat xizmatlari agentligi va ularning quyi tashkilotlari va joylardagi bo'linmalari kiradi.

Transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi subyektlar sifatida "O'zbekiston temir yo'llari" AJ, "O'ztemiryo'lkonteyner" AJ, logistik markazlar, ekspeditorlik firmalari, xususiy tadbirkorlar, terminallar, o'zi ishlab chiqargan tovarlarni o'zi yetkazib beruvchi korxonalarni ko'rish mumkin. Bu korxonalarning mulkchilik shakli xar xil. Ular joylashgan hududlardagi mavjud infratuzilmaga qarab u yoki bu transport turidan kengroq foydalanadi.

O'zbekiston Respublikasi dunyo okeaniga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniga ega bo'lmagan 29 ta davlatdan biri hisoblanadi. Shu bilan birga aynan O'zbekiston va

Lixtenshteyn ikki karra dunyo okeaniga chiqishda chegaralangan 2 davlat hisoblanadi<sup>93</sup>. Bu esa o'z navbatida tashqi savdo munosabatlarida transport xizmatlarining yuqori narx va ko'p vaqt evaziga amalga oshirilishini izohlaydi. Bu borada samarali mexanizmga zarurat katta.

Mexanizm atamasi faqat iqtisodiyotga tegishli bo'lmagan umumiy atama hisoblanadi. U iqtisodiyotga Leo Gurvits tomonidan kiritilgan bo'lib, iqtisodiy mexanizm nazariyasining asosi bo'lib xizmat qilgan. Keyinchalik Erik Maskin mexanizmlarning dizayni, xususiyatlari va kriteriyalarini ishlab chiqdi. Rodjer Mayersen esa asosiy nazariy postulatlarni qo'llab nazariyani amaliyotga ko'chirishga xizmat qildi.

Gurvisning fikricha mexanizm subyekt va markaz o'rtasidagi o'zaro bog'liqlik bo'lib, u uch bosqichdan iborat. Birinchi bosqichda har bir subyekt markazga xabar yuboradi. Ikkinchi bosqichda markaz olingan xabarlar asosida natijani hisoblaydi. Uchinchi bosqichda esa markaz natijani e'lon qiladi va zaruratga ko'ra amaliyotga joriy qiladi.<sup>94</sup> A.N. Bichkova mexanizmga obyektни harakatga keltiruvchi o'zaro bog'liq elementlar to'plami deb ta'rif bergan. Bunda ham mexanizm elementlardan iborat bir to'plam sifatida qaralgan.

“Iqtisodiy mexanizm” atamasi “mexanizm” atamasiga nisbatan yosh bo'lib, unga nisbatan keng ta'rifni A.Kulman bergan. Uning fikricha iqtisodiy mexanizmni umumiy ko'rinishda turli iqtisodiyodisalar o'rtasida tabiiy ravishda paydo bo'ladigan zaruriy o'zaro bog'liqlik deb tushunish kerak. Kulman turli iqtisodiy mexanizmlar o'rtasidagi bog'liqlikning asosida iqtisodiy tahlil yotishi kerakligini ta'kidlagan. Iqtisodiy mexanizmlar qonunlar doirasida harakat qiladi.

Zamonaviy iqtisodiy atamalar lug'atida “Iqtisodiy mexanizm –iqtisodiy jarayonlarga ta'sir ko'rsatuvchi, ularni tartibga soluvchi vositalar va metodlar majmuasidir” deb ta'rif berilgan<sup>95</sup>.

Yuqoridagi ta'rflardan kelib chiqqan holda quyidagi ta'rifni beramiz:

---

<sup>93</sup> <https://www.uzanalytics.com/iqtisodiet/10081/>

<sup>94</sup> Прокофьева Т.Ю. Соотношение понятий «экономический механизм» и «организационно-экономический механизм» / Вестник МФЮА № 1 / 2017 21-26 стр

<sup>95</sup> Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. М., 2007

Iqtisodiy mexanizm bu iqtisodiyotdagi u yoki bu jarayonlarni harakatga keltiruvchi va ishlashini ta'minlovchi o'zaro bog'liq elementlaran iborat murakkab tizimdir.

Endi tashkiliy-iqtisodiy mexanizm tushunchasiga keladigan bo'lsak, bu tushuncha iqtisodiy mexanizmga nisbatan ko'proq amaliy ahamiyatga ega bo'lgan tushunchadir. Bunda iqtisodiy mexanizmning elementlari o'rtasidagi o'zaro bog'liqlik qanday yo'lga qo'yilganligi, ularning o'zaro va teskari ta'siri qanday sodir bo'lishi aniq ifodalanadi.

Tashkiliy-iqtisodiy mexanizm bu boshqaruv subyekt ta'sir ko'rsatadigan obyektga oldiga qo'ygan maqsadga erishishi uchun foydalanadigan normativ huquqiy hujjatlar, tashkiliy tuzilma, undovchi motivlar, metodlar, choralar va vositalardan iborat boshqaruv to'plamidir.

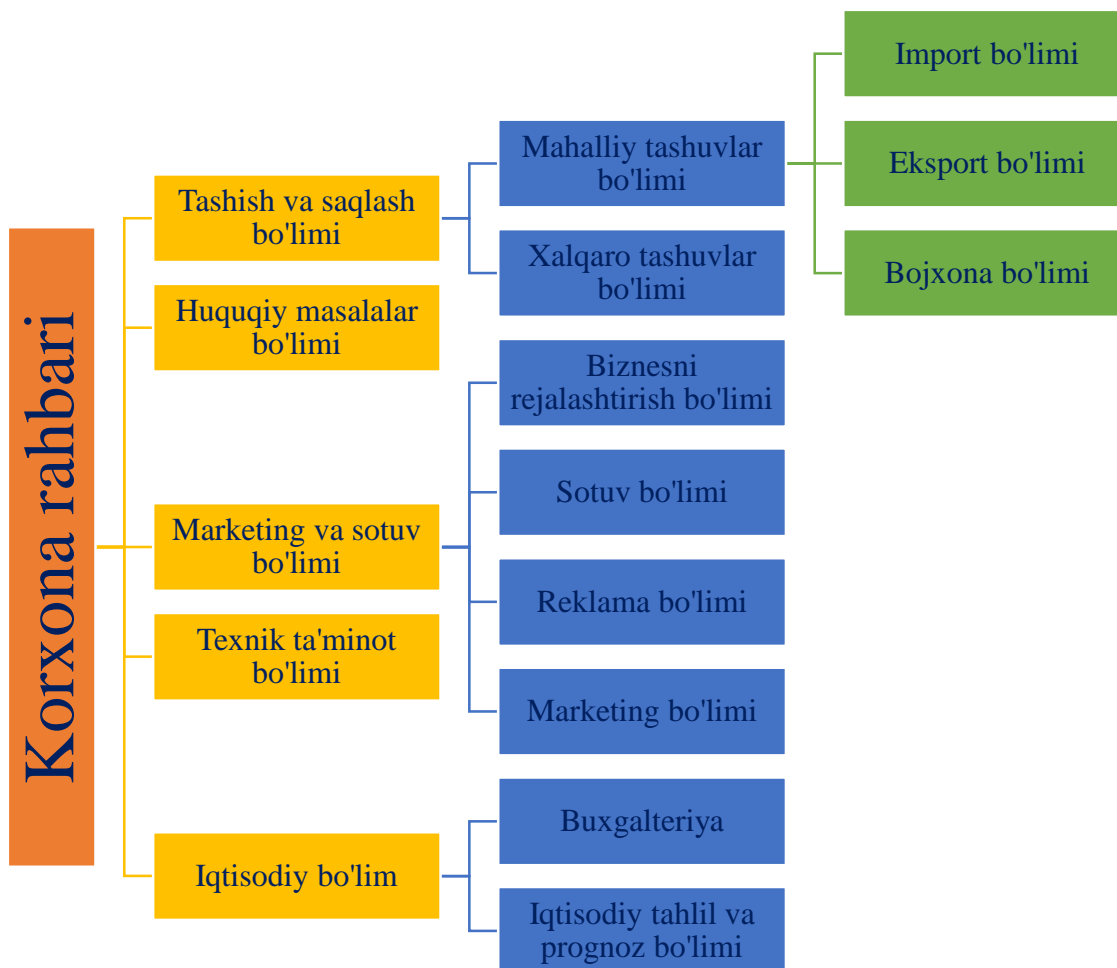
Tashkiliy-iqtisodiy mexanizm qanchalik yaxshi va to'g'ri tashkil etilgan bo'lsa korxonalar, hudud, milliy iqtisodiyot shunchalik yaxshi natijalarga erishadi. Raqobatbardoshlikni oshiradi, aholi ist'emolini to'laroq qondirib, ko'proq foyda olishga erishiladi.

Tashkiliy-iqtisodiy mexanizmning qay darajada mukammal tashkil etilganligi mamlakatdagi transport-logistika xizmatlarini sifati, holati va mamlakat YaIM dagi ulushida ham namoyon bo'ladi.

Iqtisodiy mexanizm kabi tashkiliy-iqtisodiy mexanizmni ham mikro, mezo va makro darajalarda ko'rib chiqish mumkin. Mikro darajada transport-ekspeditorlik xizmatlarini ko'rsatuvchi korxonalar, mezo darajada butun respublika hududida xizmat ko'rsatuvchi "O'zbekiston temir yo'llari" AJ, makro darajada O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi faoliyatini ko'rish mumkin. Tashkiliy-iqtisodiy mexanizmning zarurligi va ahamiyati haqida olib borilgan ishlarda ko'plab misollar va nazariyalar keltirilgan. Bu fikrlarni inkor etmagan holda tashkiliy-iqtisodiy mexanizmning ahamiyatini korxonalar faoliyati misolida tushuntirib o'tamiz. Hajmidan qat'iy nazar korxonalar o'z faoliyati davomida ko'rsatadigan xizmatlari uchun bu xizmatlarni amalga oshirish jarayonining ketma-ketligini tuzib oladi (3.1-rasm).

Har bir jarayonga bir mutaxasis mas'ul bo'ladi. Bu jarayonlar o'rtasidagi bevosita va bilvosita bog'liqlikka ko'ra o'sha mutaxasislar bir biriga bo'ysinish yoki teng darajada javobgarlik tartibida o'zaro munosabatda bo'ladi. Ularning barchasi yakuniy hisobda bir shaxsga korxonah rahbariga bo'ysinadi. Ma'suliyati va jarayondagi ishtirokiga ko'ra olingan foydadan o'z ulushini oladi.

Yakuniy natijadan manfaatdorlik har bir jarayon ishtirokchisi uchun sifatli xizmat ko'rsatish asosi bo'lib xizmat qiladi. Korxonah rahbari nafaqat o'zi balki, bo'ysinuv tartibiga ko'ra ham o'zidan quyidagi mutaxasislar uchun jazolash va rag'batlantirish, teng daraja uchun taklif, tavsiyalar va e'tiroz bildirish richaglariga ega bo'lishi kerak.



**3.1-rasm. Surxondaryo viloyatida transport-logistik korxonahning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmi<sup>96</sup>**

<sup>96</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan.

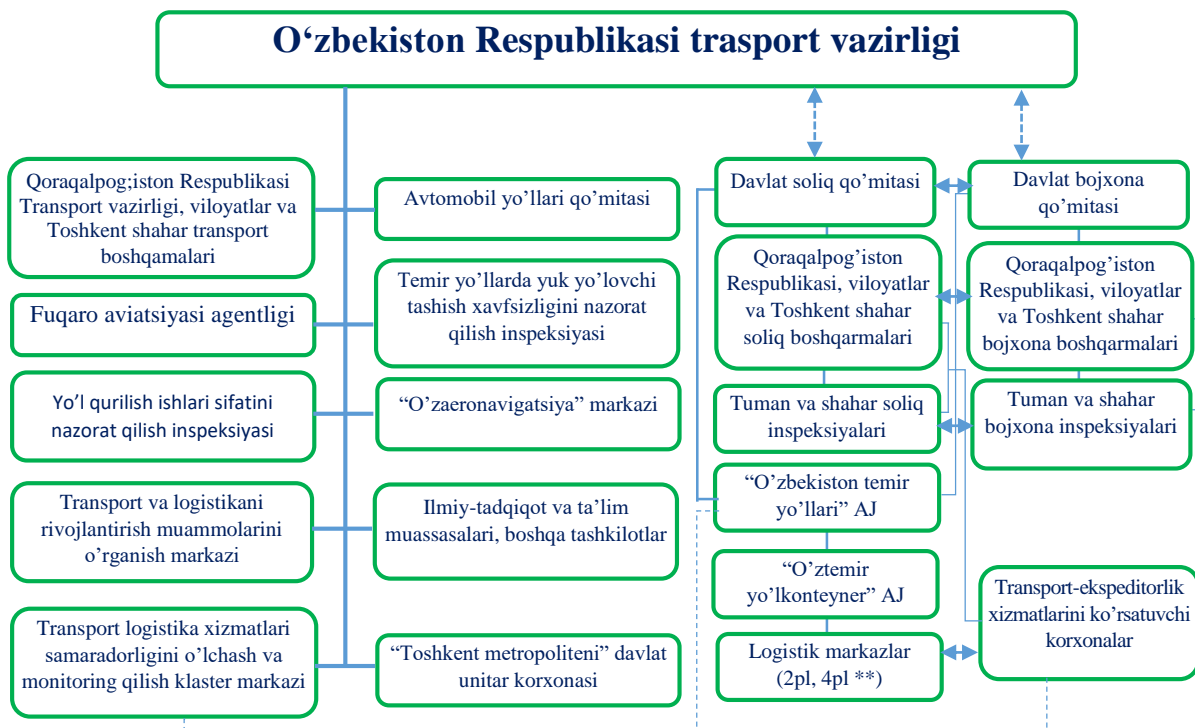
Mezodarajadagi tashkiliy-iqtisodiy mexanizmga temiryo‘l transportida xizmat ko‘rsatuvchi operatori “O‘zbekistontemiryo‘llari” AJni misol qilish mumkin. Korxonalar bilan solishtirganda katta masshtabga ega ekanligi, butun respublika bo‘ylab yoyilganligi bilan farq qiladi. Hududiy bo‘linmalaridan tashqari temir yo‘lga xizmat qiluvchi infratuzilmani ham o‘z ichiga olganligi bilan ajralib turadi. Korxonalar hajmi kattalashgani sari tashkiliy tuzilma murakkablashib, bo‘g‘inlar soni va ular o‘rtasidagi aloqani o‘rnatish ham qiyinlashadi. Shunga mos ravishda ko‘rsatilayotgan tashish va saqlash xizmatlari ham katta hajmda ko‘rsatiladi.

Makrodarajada deyilganda butun respublika miqiyosida transport va logistika munosabatlarini xalqaro va mahalliy darajada tartibga soluvchi tashkiliy-iqtisodiy mexanizm nazarda tutilib, bizning fikrimizcha 3.3-rasmda ko‘rsatilganidek bo‘lishi kerak. Bunda yuqori tashkilot sifatida Transport Vazirligi turadi. Vazirlik tarkibida hududiy bo‘linmalardan tashqari yo‘l infratuzilmasi, ilmiy tadqiqot, kadrlar tayyorlash bilan bog‘liq tarkibiy qismlar mavjud.

Bu mexanizmning har bir elementi yana elementlarga bo‘linadi. Bu tashkiliy-iqtisodiy mexanizmga \* belgi bilan belgilangan transport-logistikani tizimlari samaradorligini o‘lchash va monitoring qilish klaster markazi tashkil etilishi va u markaz byudjet mablag‘larini tejash maqsadida Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazining bir bo‘limi sifatida tashkil etilishi mumkin. Bu markaz mamlakatda mavjud korxonalarni reytingini aniqlaydi va ularni rag‘batlantirish mexanizmini bajaruvchisi bo‘ladi. Hududlarni logistik samaradorligiga qarab guruhlariga ajratiladi. Mamlakatda mavjud potensialni aniqlash, oqsayotgan hududlarga yordam ko‘rsatish masalalari bilan shug‘illanadi.

Mavjud markaz mahalliy logistika samaradorligi reytingi tuzilganligiga qaramasdan u reyting hisoblanmagan va korxonalar o‘rtasida mutlaqo qiziqish uyg‘ota olmagan. Sababi reyting Jahon Banki reytingini aynan o‘zi bo‘lib, u bizda ichki holatni baholash uchun mos emas. Jahon Banki tomonidan ishlab chiqilgan reyting ham ancha nazariy asoslangan bo‘lishiga qaramasdan ayrim kamchiliklarga ega. Jumladan, interpolyatsiya va bosh komponentlar usulidan foydalanilganligi uchun ayrim davlatlarning reytingi mamlakatdagi holatni to‘la ifodalamaydi.

Reyting asosan xorijiy foydalanuvchilardan so‘rovnoma asosida olingan ma’lumotlarga asoslangan. Shuning uchun ham mamlakat ichki holatini ifodalovchi milliy reyting zarur. Bundan tashqari rivojlanayotgan davlatlarda logistika bozorini baholovchi (EMLI) va Global integratsiya indeksini hisoblash uchun xalqaro tashkilotlar bilan muzokaralar olib borish zarur. Mazkur indeksda mamlakatimizning reytingi qay etilishi uning investitsion salohiyatini oshiradi.



**3.2-rasm. O'zbekistonda transport-logistika tizimlarining tashkil etilishi va nazorat qilinishining tashkiliy-iqtisodiy mexanizmi<sup>97</sup>**

Respublika miqyosida umumiy holatni ifodalovchi va o'rtacha mezon bo'lib xizmat qiluvchi, hududlar bo'yicha ham o'rtacha samaradorlik ko'rsatkichini ishlab chiqish zarur. Bu ko'rsatkich asosida yetakchi hududlar va korxonalar aniqlanib ularga soliq va bojxona imtiyozlari muayyan davrlarga mazkur markaz ma'lumotnomasi asosida berilishini yo'lga qo'yish kerak. Shunda bu markazning ta'sir etish vositasi bo'ladi. Bundan tashqari xorijiy mijozlar va investorlar uchun milliy va xalqaro transport-logistik tizimlari korxonalar katalogini tuzish va uni keng

<sup>97</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

ommalashtirish masalasi bilan shug'illanish lozim. Katalogga kirish shartlarini ishlab chiqish zarur. Masalan, Rossiyaning Ekbpromo Group operatori har yili bir marta Rossiya va MDH davlatlari omborlari haqida "Gid Sklad RF" katalogini nashr etilib, bozor holati, yetakchilar, hududlardagi obyektlar haqida ma'lumot mavjud.

Chizmada Logistik markazlar bo'g'ini \*\* belgi bilan belgilangan bo'lib, bunda mamalkatda hozir mavjud logistika markazlar 2 PL provayderlari ekanligi, hozirda 4 PL ga o'tish ishlari olib borilayotganligi sababli 4 PL ham bor deb berilgan. Ayni shu o'rinda so'rovnoma natijalarini ham bir yodga olsak. So'rovnomada 12 ta viloyatdan 93 ta korxonalar ishtirok etgan bo'lib, ularning 65 % xususiy, 21% davlat korxonalari. Ularning 65% o'z korxonasini qaysi provayderga mansubligiga javob bergan bo'lsa, qolgan 35% bu savolga umuman javob bermay o'tib ketishgan. Javob berganlarning 10% bu savolga yordam asosida javob berishgan. So'rovnoma natijasiga ko'ra ishtirokchilar asosan 3PL ga mansub. So'rovnoma natijalariga ko'ra bir transport-logistika korxonalari o'rtasida savodxonlik darajasiga ham e'tibor berish kerakligini aniqladik. Biz taklif etayotgan klaster markaz korxonalar egalariga kerakli maslahatlar va konsultatsiyalar ham berishni o'z ichiga oladi.

Chizmada aks etgan mexanizmdagi Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o'rganish markazi bevosita tadqiqotchining tashrifi va mutaxassislar bilan suhbat asosida o'rganildi. Mazkur markaz Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 12-apreldagi 305-sonli qaroriga asosan tashkid etilgan. Markaz o'z hisobvarag'iga ega davlat muassasasi shaklidagi yuridik shaxsdir. Markazda faoliyat yuritayotgan xodimlarning cheklangan soni 15 kishidan iborat. Markaz 3 ta bo'lim, bitta direktor, bitta o'rinbosar, bittadan hisobchi va yuristdan iborat.

Markaz bo'limlari:

- Xalqaro transport koridori va tranziti muammolarini o'rganish bo'limi;
- Transport va logistikani rivojlantirish tizimi muammolarini o'rganish bo'limi;
- Transportda xavfsizlik va ekologiya muammolarini o'rganish bo'limi;<sup>98</sup>

Markazning asosiy vazifalari qarorda belgilangan bo'lib, ularga tizimida muammolarini o'rganish, respublikaning transport salohiyatidan foydalanish,

---

<sup>98</sup> <https://lex.uz/docs/-4285471>

xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish bo'yicha takliflar tayyorlash, yo'lovchi va yuk tashish transporti oqimlarini maqbullashtirish, xalqaro va mintaqaviy tranzitni rivojlantirish kabilar kiradi<sup>99</sup>.

Markazni faoliyatini moliyalashtirish manbalari quyidagilar:

- davlat byudjeti mablag'lari;
- transport va logistikani rivojlantirish jamg'armasi mablag'lari;
- jismaniy va yuridik shaxslarning xayriya e'ehsonlari;
- xalqaro moliya tashkilotlarining grantlari;
- qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar.<sup>100</sup>

Markaz faoliyati yuzasidan Transport vazirligiga hisobot beradi.

Bu yerda O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Transport va logistikani rivojlantirish jamg'armasi haqida ham gapirib o'tish lozim. Mazkur jamg'arma Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 24-maydagi 429- sonli qaroriga asosan tashkil etilgan. Jamg'armani tashkil topish manbalariga quyidagilar kiradi:

-yuk tashishga litsenziya berilganligi uchun davlat boji to'lashdan olingan tushumlarning 60 foizi;

-avtomobil tashuvchilari sohasida ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risida tuzilgan bayonnomalar bo'yicha undiriladigan jarima to'lovlari tushumining 60 foizi;

- temir yo'l transportida yo'lovchilar va yuk tashish bo'yicha faoliyatni amalga oshirish huquqini beruvchi litsenziya berilganligi uchun davlat bojining 20 foizi;

- avtomobil va temir yo'l transportida yo'lovchilar va yuk tashish huquqi uchun litsenziya olishga berilgan arizalarni ko'rib chiqish, yig'implarning 100 foizi;

- shahar, shahar atrofi va viloyat ichki shaharlararo yo'nalishlarini yo'lga qo'yish uchun tenderlarda ishtirok etish uchun to'lovlarning 100 foizi;

- «O'zaeronavigatsiya» markazi DK sof foydasining 5 foizi;

- Jamg'armaning vaqtincha bo'sh mablag'larini tijorat banklari depozitlarida joylashtirishdan olinadigan daromadlar;

---

<sup>99</sup> <https://lex.uz/docs/-4285471>

<sup>100</sup> <https://lex.uz/docs/-4285471>

- xalqaro moliya institutlari, xorijiy hukumat tashkilotlari kreditlari (qarzlari) va grantlari;

- qonun hujjatlarida taqiqlanmagan boshqa manbalar<sup>101</sup>.

Bu mablag‘larni jamg‘arma ishlatishda aniq sohalarga yo‘naltirishi lozim. Jumladan, sohasidagi ilmiy-tadqiqot ishlari, yo‘lovchi avtovokzallari va avtostansiyalarining to‘xtash bekatlarini qurish, rekonstruksiya qilish va ta‘mirlash dasturlariga, transport sohasini boshqarish tizimiga axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy qilish, Transport vazirligining markaziy apparati va hududiy boshqarmalari, uning tuzilmasiga kiradigan tashkilotlar xodimlarini moddiy rag‘batlantirish, Transport vazirligini saqlash va uning moddiy-texnika bazasini rivojlantirish xarajatlarini moliyalashtirish<sup>102</sup>.

Jamg‘arma mablag‘larining taqsimlanishi Transport vazirligining <https://www.mintrans.uz/uz/budjet> saytida berib boriladi. Hozirda saytda 2021-yil uchun byudjetdan va undan tashqari ajratilgan mablag‘lar ijrosi keltirilgan. Yillar davomida solishtirish imkoni yo‘q.

Jamg‘arma mablag‘larini to‘liq tassarufta olmaydi. Jamg‘arma xarajatlariga nazar tashlansa, qonun hujjatlarida keltirilgan maqsadlarni barchasiga mablag‘ ajratilgan. Faqatgina transport sohasidagi ilmiy tadqiqot ishlari e‘tibordan chetda qolgan. Hozirgi mexanizmning oqsayotgan jihati sifatida ham ilmiy tadqiqot faoliyati ko‘zga tashlanadi. Hozirda bo‘layotgan islohotlar, o‘zgartirishlar haqida takliflar ilmiy izlanishlarga asoslanmagan. Teskari aloqa yaxshi yo‘lga qo‘yilmagan. Markaz faoliyatini qayta ko‘rib chiqish, tarkibiy bo‘linmalarini takomillashtirib kengaytirish, vakolatlarini kengaytirish va jamg‘arma mablag‘larining ma‘lum qismiga egalik huquqini berish zarur.

Shunday qilib, transport-logistika tizimlari samaradorligini oshirishning tashkiliy –iqtisodiy mexanizmi bir nechta belgilarga ega:

- subyektlar o‘rtasidagi iqtisodiy jarayonni ishga tushirishda vositachilik qiladi;

---

<sup>101</sup> <https://lex.uz/docs/-4352364>

<sup>102</sup> <https://lex.uz/docs/-4352364>

- darajasidan qat'iy nazar umumiy asosga ega bo'lib, elementlari shu asosda quriladi va faoliyat yuritadi;

- elementlardan iborat tuzilma;

- tartibga solib turiladigan tizim hisoblanib, mexanizm harakatga kelishi uchun uni ishga tushiruvchi, tartibga soluvchi subyekt kerak.

Tartibga soluvchi subyektini o'zgartirmagan holda, korxonalar, logistik markazlar, soliq, bojxona munosabatlarini tartibga soluvchi o'zaro rag'batlantirish va nazoratni o'z ichiga olgan mexanizmga takomillashtirilishi zarur.

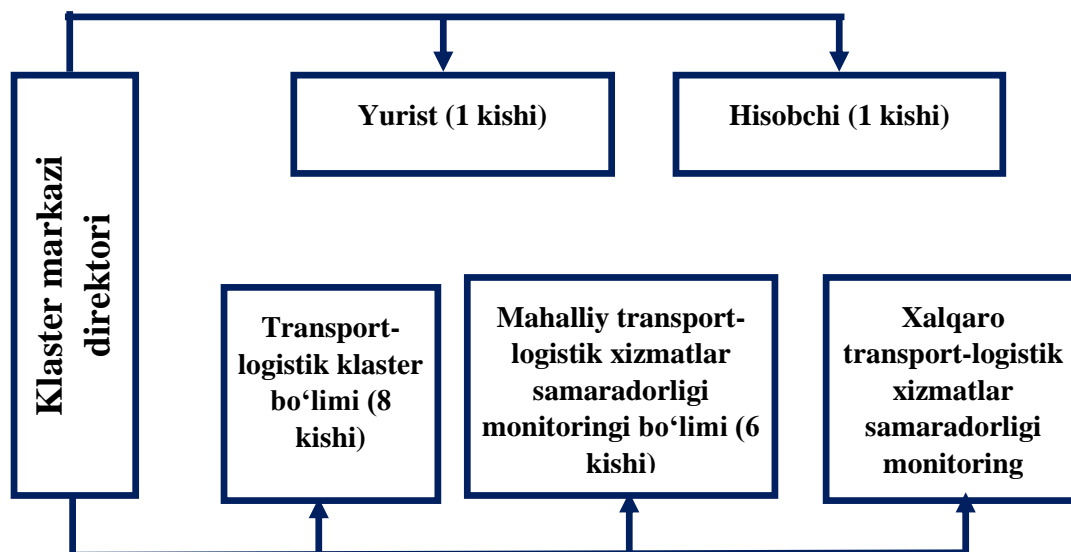
Mamlakatimizda mavjud transport-logistika tizimlari tashkiliy –iqtisodiy mexanizmini takomillashtirilish orqali bu tizimlar samaradorligini oshirish, natijada tashqi savdoda raqobatbardoshlikka erishish mumkin. Bundan tashqari, mamlakatning investitsion salohiyatini oshirish uchun rivojlanayotgan davlatlarda logistika bozorini baholovchi (EMLI) va Global integratsiya indeksini hisoblash va xalqaro reytinglarda O'zbekistonni reytingi ko'tarilishini ta'minlash zarur. Bu bilan shug'ullanishni markaz tarkibiga kiruvchi bo'linmaga topshirish va mahalliy ko'rsatkichlar tizimni ham ishlab chiqarish zarur. Shu bilan birga xorijiy mijozlar va investorlar uchun milliy va xalqaro transport-logistik xizmatlar ko'rsatuvchi korxonalar katalogini tuzish zaruriyati bor. Biz taklif etayotgan yangi o'rta bo'g'in bo'lgan transport-logistika tizimlari samaradorligi o'lchash va monitoring qilish klaster markazini kerakligining asosiy sabablari, moliyalashtirish manbalari, strukturasi, vazifalar taqsimotiga to'xtalib o'tamiz.

Transport-logistika tizimlari samaradorligini o'lchash va monitoring qilish klaster markazini tashkil etishda 2 xil yondashuvni taklif etmoqdamiz.

1-yondashuv. Mavjud muammolarni o'rganish markazini klaster markaziga aylantirib, uning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmini takomillashtirish. Moliyalashtirish manbalari o'zgarmaydi. Tarkibi va vazifalari qisman o'zgaradi.

2-yondashuv. Mavjud markazning bo'limini qisqartirish hisobiga ilmiy va amaliy izlanishlarga asoslangan holda ish yuritadigan klaster markazini tashkil etish. Moliyalashtirish manbalari Transport va logistikani rivojlantirish jamg'arasi hisobidan amalga oshiriladi.

Mazkur klaster markazini tashkiliy tuzilmasi quyidagicha ko‘rinishda bo‘ladi:



### 3. 3–rasm. Surxodaryo viloyatida transport logistika tizimlari samaradorligini o‘lchash va monitoring qilish klaster markazi tarkibiy tuzilmasi<sup>103</sup>

Chizmadan ko‘rinib turibdiki klaster markazi 20-25 kishidan iborat chuqur ilmiy va amaliy natijalar asosida ishlaydigan mutaxassislar jamoasidan tuzish kerak. Bunday klaster markazini tuzishdan maqsad

1. Hududlarda ham transport, bojxona, sanoat va innovatsion logistik klasterlarni yaratilishi uchun qulay shart-sharoit yaratish.
2. Hududlar o‘rtasidagi kooperatsiyani muvofiqlashtirib turish
3. Transport-logistika tizimlari ko‘rsatuvchi tadbirkorlik subyektlarining raqobatbardoshligini oshirish.

Mazkur klaster markazi Transport vazirligining mavjud tuzilmasi yordamida hududlarda ham o‘z faolyaitiga doir teskari aloqa uchun zarur axborotlarni olishi va kelajakda hududiy klasterning keng yo‘lga qo‘yilishiga olib keladi.

Klaster markazining vazifalariga quyidagilar kiradi:

1. Hududlardagi transport-logistika klasteri ishtirokchilari o‘rtasidagi kooperatsiyani ta’minlash va klasterlar o‘rtasidagi o‘zaro aloqani tashkil etish.
2. Hududlardagi kichik va xususiy tadbirkorlarning loyihalarini muvofiqlashtirish.

<sup>103</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

3. Hududlar bo‘ylab faoliyatini monitoring qilib borish

4. Hududlarda logistik rivojlanish klasterlarini tashkil etish va faoliyat yuritishida metodik, tashkiliy, ekspert, tahliliy, loyihalarni axborot va konsultatsiya bilan qo‘llab quvvatlovchi ixtisoslashgan tashkilot vazifasini bajarish

5. Xalqaro reytinglarda yuqori o‘rinlarga chiqish va ularni hisoblashda ilmiy asoslangan ma’lumotlar bilan ta’minlash

6. Mahalliy reyting va baholash ko‘rsatkichlarini tuzish, takomillashtirish.

Klaster markazi barcha hududlar bo‘yicha faoliyat yuritayotgan transport logistik korxonalarini yagona reestirini yuritib, unga ko‘ra bu subyektlarni transport, bojxona, rasmiylashtirish, tashkiliy muammolarga duch kelishi, yopilishi, qayta ochilishini ilmiy asosda tahlil qilishi kerak. 2-bobda biz taklif etgan ko‘rsatkichlar asosida hududlarni transport-logistik xizmatlar samaradorligiga ko‘ra guruhlab, yetakchi guruhlarga kirgan korxonalariga imtiyozlar va yengilliklar berish vakolatini markazga taqdimnoma berish shaklida qonuniy belgilab quyish. Xalqaro tashuvlarda yuzaga kelayotgan muammolar yuzasidan tezkor qaror qabul qilish uchun Transport vazirligining mas’ul bo‘limiga axborot kiritish vakolatini berish. Yo‘l infratuzilmasi, bojxona, solq va tashkiliy jarayonlar ustidan tadbirkorlarning muammolarini hal etish, ularga oid axbrotlarni jamlash va tahlil qilish uchun milliy portalni yuritilishi ustidan nazorat qilish huquqi berilishi kerak. Markaz direktori Transport Vaziri tomonidan tayinlanadi. Markaz Transport va logistikani rivojlantirish jamg‘armasi mablag‘lari hisobiga shakllantiriladi.

Markazning xalqaro va mahalliy reytinglar bilan shug‘illanuvchi ikki bo‘limi mavjud 3 ta xalqaro indeksda O‘zbekistonning pozitsiyasini prognoz qilib borish, ularni yaxshilashga oid amaliy ilmiy asoslangan takliflar berib boradi. Milliy reyting uchun xalqarodan ko‘chirib olinmagan aynan ichki holatni yaxshilash va sifat va raqobatbardoshlikni oshirishni inobatga oluvchi ko‘rsatkichlar ishlab chiqadi. Keng ommaga e’lon qilib, natijalari ustidan ishlaydi.

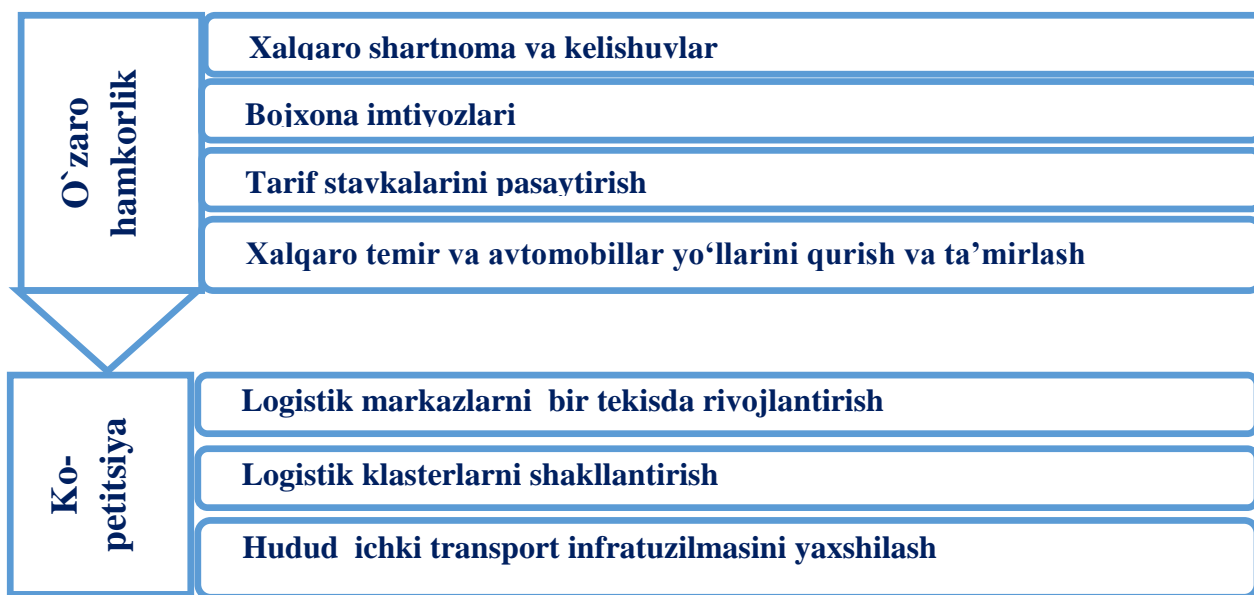
### 3.3-§. Mintaqada logistik klasterlar - transport-logistika tizimi subyektlari faoliyati samaradorligini oshirishning muhim vositasi

Dunyo transport-logistik tizimlar bozorida o'z o'rniga ega bo'lish uchun mamlakatimiz o'zaro hamkorlikdan kopetitsiyaga (raqobatli hamkorlik) o'tish strategiyasini tanlamoqda. Bunga sabab hamkorlikda doimo taraflarning biri ko'proq manfaatga ega bo'ladi. Bizning qo'shni davlatlar bilan aynan Qozog'iston bilan logistik markazlar va klasterlarni rivojlantirish orqali raqobatlashishga zarurat katta. Chunki bu davlat ham qo'shni, ham asosiy eksport import hamkor va dunyo okeaniga chiqishdagi koridorda joylashgan. Bu yondashuvni amalga oshirish uchun 3 ta jihatga asosiy e'tibor qaratish zarur.

Demak raqobatli hamkorlik uchun 3 ta asosiy yo'nalishga e'tibor qaratish lozim.

1. Logistik markazlarni faqatgina markazlarda bizda aynan poytaxtda rivojlantirish emas balki barcha hududlarda bir tekis rivojlanishini ta'minlash. Ularda xizmat ko'rsatish darajasi va samaradorlikni oshirish. Bu masalada 2.1-paragrafda tahliliy ma'lumotlar keltirilganligi uchun bu bobda qisqacha to'xtalib o'tamiz.

2. Logistik klasterlarni shakllantirish. Logistik klasterlar bu mustaqil bozor subyektlarining logistik zanjirini uzluksiz davom etishini ta'minlashga xizmat qiladigan tashkiliy o'zaro aloqadorlikdir.



3.4-rasm. O'zaro hamkorlikdan kopetitsiyaga o'tish yondashuvi<sup>104</sup>

<sup>104 104</sup> Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Jahon amaliyotida bunday logistik klasterlar yuqori daromadga ega rivojlangan davlatlarda keng tarqalgan. Tarixan katta, zamonaviy, multimodal logistik klasterlar – Integral Logistik markazlar, quruqlikdagi portlar, yuk tashish qishloqlari va kengaytirilgan port komplekslari yuqori daromadga ega davlatlarda paydo bo‘lgan. Jumladan, AQShda sayyoramizdagi eng samarali, eng katta va zaruriy infratuzilmalar bilan eng yaxshi bog‘langan klaster markazi mavjud. Singapurda esa dunyodagi eng katta yuk tashish xab porti joylashgan. G‘arbiy va Markaziy Yevropa davlatlari esa yer maydoniga to‘g‘ri keladigan klaster markazlar soni bilan mashhur. Logistik klaster markazlar logistika xizmatlari samaradorligini oshirish orqali raqobatbardoshlikni ta‘minlashga qaratilgan. Jahon bankining logistika samaradorligi indeksida eng yaxshi natijaga ega top 30 davlatning yarimidan ko‘pi Yevropa davlatlari bo‘lib, faqat Xitoydan tashqari barchasi yuqori daromadga ega davlatlardir. Ularning barchasida rivojlangan logistik klasterlar mavjud.

Bunday logistik klasterlarni o‘rtacha daromadga ega, geografik jihatdan multimodal tashishlarga qulay davlatlarda tashkil etilishi maqsadga muvofiq bo‘ladi. Faqat bunda logistik klaster bir tarmoq, to‘r sifatida ishlashini ta‘minlash kerak. Past daromadga ega davlatlarda bunday klaster markazlar juda kam uchraydi.

Mamlakatimiz ham transport-logistika tizimlari samaradorligini oshirish, xalqaro reytingda o‘z o‘rnini yaxshilash va boshqa xalqaro reytinglarda ham ishtirok etish uchun mazkur tajribani qo‘llash maqsadga muvofiq bo‘ladi.

Logistik klasterlarni aynan qanday shakllarini rivojlantirish kerakligini bilish ularni klassifikatsiyasiga to‘xtalamiz.

Hududiy jihatdan:

1. Mahalliy
2. Hududiy
3. Milliy
4. Xalqaro

Ishtirokchilarning tarmoqqa mansubligiga ko‘ra:

1. Transport logistik klasterlar
2. Bojxona logistik klasterlar
3. Sanoat logistik klasterlar
4. Innovatsion logistik klasterlar

Bizda mavjud muammolarini tahliliga 3.1-pragrafda natijalarga asosan Bojxona va innovatsion logistik klasterlarni shakllantirish zarur.

Bu logistik klasterlarning maqsadi hududdagi subyektlar va transport logistika tarmog'ini raqobatardoshligini oshirish. Logistik xizmat ko'ratish sifatini yaxshilash.

Hududlardagi transport infratuzilmani doimo takomillashtirish bir muncha qiyin va ko'p mablag' talab etadi. Hudud yoki davlatning iqtisodiyoti qay darajada rivojlanganligi shu joydagi transportdan foydalanish imkoniyatining mavjudligi va transport xizmatlari bilan ta'minlanganlik darajasi bilan bog'liq. Transport tizimi yuklar va yo'lovchilarni tashish, hududlarni iqtisodiy aloqasini ta'minlash, aholi bandligini ta'minlash, o'zgaruvchan xarajatlarni qisqartirish kabi funksiyalarni bajaradi. Tashish va saqlash xizmatlarini ko'rsatishda transport vositalirining soni, ularning hududlar bo'ylab taqismlanishi va ta'minlanganlik darajasi transport-logistika xizmatlari samaradorligini aniqlashda zaruriy ko'rsatkichlardan bo'lib hisoblanadi.

Yuqorida aytib o'tilganidek logistik klasterlarni tashkil etish uchun infratuzilma, tarmoq sifatida faoliyat yuritish imkoniyati yaratilish kerak. Bunda avvalo transport infratuzilmasi, hududlar salohiyati, moliyalashtirish manbalariga e'tibor qaratish zarur.

Transportdan foydalanish imkonini mavjudligi va transport infratuzilmasi bilan ta'minlanganlik tushunchalari hududning ijtimoiy va iqtisodiy rivojlanishi bilan chambarchas bog'liq. Ular qator iqtisodiy ko'rsatkichlar: aholinig turmush darajasi, investitsiya hajmi, bandlik darajasi, yuk aylanmasi, tashilgan yuk hajmi, yalpi hududiy mahsulot va h.k lar bilan bog'liq.

Transport bilan ta'minlanganlik kishilarni mamlakatning ixtiyoriy nuqtasiga borish uchun transport tizimidan foydalanish imkoniyatini ifodalab, hududning bog'langanlik darajasini ifodalaydi.

Transportdan foydalanish imkonini mavjudligi mavjud transport infratuzimasining rivojlanish darajasi doirasida transport xizmatlaridan foydalanish imkoniyati ifodalaydi. Bu ko'rsatkich texnologik va pul shaklidagi tarkibiy qismlardan iborat. Birinchisi istalgan vaqtda turli sharoitlarda yuklarni tashish imkoniyatini mavjudligi va tashishga shay ekanligi. Ikkinchisi narx jihatidan transport xizmatlari narxlarining muqobilligi.

Bu ikki ko'rsatkich mahalliy va xalqaro aloqalarni mustahkamlash, yuk aylanmasi hajmini oshirish, optimal logistik tizimni tashkil etishda qulay sharoit yaratishga xizmat qiladi.

Hududlarning qo'shni davlatlar bilan chegaradoshligi, turizm uchun qulayligi, sanoatlashganligi, temir yo'l kesishmalari va portlarni mavjudligi kabi omillar ham transport tizimini rivojlanganlik darajasiga ta'sir qiladi. Bugungi kunda transport tizimini rivojlanganlik darajasini belgilovchi etalon ko'rsatkich mavjud emas. Chunki hududlar ham ijtimoiy- iqtisodiy ham tabiiy-geografik jihatdan bir biridan farq qiladi. Biz taklif etgan yondashuvdagi aynan shu 3 yo'nalishini batafsil ochib berishni maqsad qildik.

Xorijlik olimlarning ishlarida transport bilan ta'minlanganlik darajasi miqdoriy ko'rsatkich sifatida qaralgan. Uni aniqlashda bir qancha metodikalar mavjud. Jumladan Kataeva Yu.V. 6 ta guruh ko'rsatkichlarni o'zida jamlagan integral baholash yordamida hududlar reytingini tuzishni taklif etgan. Korrelyatsion analiz yordamida texnik ko'rsatkichlar bilan iqtisodiy ko'rsatkichlar o'rtasidagi bog'liqlikni ko'rsatib o'tgan. Ya.A. Selvestorov taklif etgan metodika bo'yicha transport infratuzilmasi va uning ta'minlanganlik darjasini yanada to'liqroq baholash uchun yuk aylanmasi, yo'llar uzunligi, o'tkazish imkoniyati, transport vositalarinig mavjudligi, yo'lovchi aylanmasi, transport daromadlari va xarajatlari kabi ko'rsatkichlari o'z ichiga olgan. Bugungi kunda Engel, Golts, Uspenskiy va Vasilevskiylarning koefitsientlaridan keng foydalaniladi (12-ilova). Ularda transport tramog'ining zichligi 1000 km ga va 10000 aholi soniga nisbatan olinadi. Biz ham shu koefitsientlardan hududlarni guruhlariga ajratishda va ularning salohiyatini aniqlashda foydalanamiz.

Biz bu formulalar asosida koefitsientlarni 2021 va 2022-yillar uchun hisoblaymiz. Hisob kitob uchun zarur bo'lgan ma'lumotlar jadvalini keltiramiz. Jadval ma'lumotlari stat.uz saytining Transport va aloqa 2019-2022-yilgi elektron nashridan olingan (9-ilova).

Havo transportining ulushi juda kam bo'lganligi uchun uni inobatga olmadik. Quvur transporti yuk aylanmasida yetakchi bo'lsada alohida transport infratuzilmani talab qilgani bois bu hisob kitoblarga uni ham kiritmadik.

Respublika hududlari bo'yicha 1000 km<sup>2</sup> ga transport tarmoqlarining zichligi 2021 va 2022-yillarda sezilarli o'zgarishga uchramagan, aynan bir xil. Transport tarmoqlari zichligi yuqori bo'lgan hududlarga Andijon, Farg'ona va Namangan kiradi. Zichligi past bo'lgan hududlar esa Qoraqalpog'iston Respublikasi, Navoiy va Buxoro kiradi.

### 3.2-jadval

#### 2021-2022- yillar uchun transport tarmog'ining zichligini ifodalovchi koeffitsientlar<sup>105</sup>

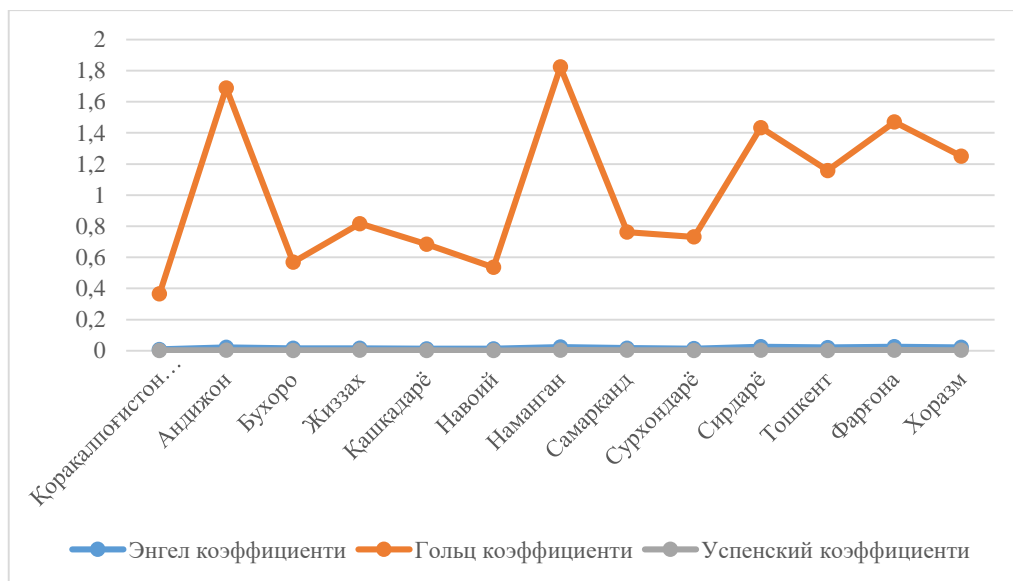
Ko'rsatkichlar	Transport tarmog'ining zichligi 1000 km <sup>2</sup> ga $p_1 = \frac{L_3 \cdot 1000}{S}$		Transport tarmog'ining zichligi 10000 kishiga $p_2 = \frac{L_3 \cdot 10000}{H}$		Engel koeffitsienti $d_{LSH} = \frac{L_3}{\sqrt{SH}}$		Golts koeffitsienti $K_T = \frac{L_3}{\sqrt{S \cdot P}}$		Uspenskiy koeffitsienti $K_y = \frac{L_3}{\sqrt[3]{S \cdot H \cdot t}}$	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
<b>Hudud</b>										
<b>O'zbekiston Respublikasi</b>	106	106	13,77	13,5	0,012	0,012	0,639	0,640	0,002	0,002
Qoraqalpog'iston Respublikasi	30,85	30,85	26,71	26,4	0,009	0,009	0,367	0,367	0,002	0,002
Andijon	609,1	609,1	8,215	8,05	0,022	0,022	1,689	1,689	0,003	0,003
Buxoro	112,2	112,2	23,17	22,8	0,016	0,016	0,569	0,569	0,003	0,002
Jizzax	135,6	135,6	20,39	19,9	0,017	0,016	0,816	0,817	0,003	0,003
Qashqadaryo	139,3	139,3	11,93	11,7	0,013	0,013	0,685	0,684	0,002	0,002
Navoiy	40,77	40,77	44,68	43,8	0,013	0,013	0,536	0,536	0,001	0,001
Namangan	484	484	12,56	12,3	0,025	0,024	1,826	1,824	0,004	0,004
Samarqand	261,2	261,2	11,1	10,9	0,017	0,017	0,763	0,763	0,003	0,003
Surxondaryo	162,6	162,6	12,19	11,9	0,014	0,014	0,732	0,732	0,002	0,002
Sirdaryo	376,4	376,4	18,71	18,3	0,027	0,026	1,434	1,434	0,004	0,003
Toshkent	289,4	291,1	14,81	15	0,021	0,021	1,138	1,159	0,002	0,002
Farg'ona	630,2	630,2	11,15	10,9	0,027	0,026	1,470	1,470	0,003	0,004
Xorazm	400,2	400,2	12,79	12,6	0,023	0,022	1,250	1,250	0,003	0,003

Har 10 000 kishiga transport tarmoqlari zichligi bo'yicha esa 2021-yilga nisbatan 2022-yildan hududlarda 0,01-0,03% oralig'ida o'zgarish kuzatilgan. 2022-yilda zichligi yuqori bo'lgan hududlar sifatida Navoiy, Qoraqalpog'iston va Buxoroni

<sup>105</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

ko‘rish mumkin. Zichligi past hududlar esa Andijon, Farg‘ona va Samarqand hisoblanadi.

Engel, Golts va Uspenskiy koeffitsientlari bo‘yicha ham 2022-yilda 2021-yilga nisbatan o‘zgarish juda kam bo‘lganligi ko‘rish mumkin. Bu uchala koeffitsient bo‘yicha hududlarni solishtirish uchun quyidagi chiziqli diagrammaga etibor qaratmiz. Ushbu rasmda Engel va Uspenskiy koeffitsientlari 0 ga juda yaqin bo‘lganligi tufayli ular deyarli ustma ust tushgan.



### 3.5-rasm. Respublika hudularining 2022-yilda transport tarmoqlari zichligi koeffitsientlari<sup>106</sup>

Golts koeffitsienti yuqori bo‘lgan viloyatlar: Andijon, Namangan, Sirdaryo va Farg‘ona. Past bo‘lgan viloyatlar esa Qoraqalpog‘iston Respublikasi, Buxoro va Navoiy.

Engel koeffitsientida ham yetakchilar qolgan ikki koeffitsientinikiga o‘xshash holda Farg‘ona, Sirdaryo va Namangan viloyatlari bo‘lib, past natija ham mos ravishda Qoraqalpog‘iston Respublikasi, Qashqadaryo va Navoiyga tegishli.

Uspenskiy koeffitsienti bo‘yicha Namangan va Farg‘ona yuqori natijani, Navoiy eng past natijani qayd etgan.

<sup>106</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

Demak har uchala usul bilan o'lchanganda ham Namangan va Farg'ona yaxshi natijaga ega ekanligini ko'rish mumkin. Past natija ko'rsatgan Qoraqalpog'iston Respublikasi va Navoiy viloyatlarining katta qismi cho'l zonalaridan iborat bo'lganligi uchun ularda tig'izlik past. Bu holat cho'l hududlari o'zlashtirilib borgani sari o'zgaradi.

Yuqorida ta'kidlab o'tganimizdek transport tarmog'ining umumiy holatini faqat shu ko'rsatkichlar bilan ifodalab bo'lmaydi. Golts va Uspenskiy koeffitsientlari Engel koeffitsientining modifikatsiyalashgan shakllari bo'lib, ular transport tarmog'i holatini to'liqroq ifodalash maqsadida taklif etilgan.

Biror hududning transport infratuzilmasi rivojlanishi ushbu hududdagi yo'lovchi hamda yuk tashishning hajmiga, hududdagi ish o'rinlari soniga, sanoat korxonalari faoliyatiga, mahalliy byudjet daromadlari va xarajatlariga ta'sir qiladi. O'z navbatida hudud iqtisodiyotining rivojlanganlik darajasi ham transport infratuzilmasi holatiga ta'sir qiladi. Jarayonlar tezlashadi, ishlab chiqarish imkoniyatlari ortadi. Sifatli va yuqori texnik talablar asosida qurilgan yo'llarda YTX soni kam bo'lib, transport vositalarining eskirish darajasini kamaytiradi. Shu o'rinda transport tarmog'i hudud ekologiyasiga zarar keltirishini ham aytib o'tishimiz kerak. Shuning uchun tabiiy ekologik sof yoqilg'ilardan foydalanishni amaliyotga keng joriy etishga ham e'tibor qaratilmoqda.

Hudud iqtisodiyoti va transport infratuzilmasi o'rtasidagi bog'liqlikni nazariy jihatdan ifodalaganimizni korrelyatsion tahlil orqali asoslaymiz. Bu korrelyatsion tahlilimizning asosiy vazifasi transport infratuzilmasining faoliyati va rivojlanishini ifodalovchi bevosita va bilvosita ko'rsatkichlar bilan hududning ijtmioiy-iqtisodiy ko'rsatkichlari o'rtasidagi bog'liqlikni va ushbu bog'liqlikning qanchalik kuchli ekanligini aniqlashdan iborat. Y.V.Kataevaning yondashuvidan bizning yondashuvning farqi shundan iboratki, biz asosan yuk tashish va saqlash bilan bog'liq transport infratuzilmasini va unga ta'sir etuvchi omillarni oldik. Yo'lovchi tashishni qo'shib yubormadik. Ilmiy tadqiqotimiz aynan yuk tashishni o'rganishni nazarda tutadi.

Buning uchun avvalo yuk tashish infratuzilmasini ifodalovchi 9 ta ko'rsatkichni tanlab oldik va ularning 2022 yil uchun butun respublika va viloyatlar bo'yicha hajmini aniqlab oldik (10-ilovaga qarang). Bu ko'rsatkichlar mavjud transport infratuzilmasi hududning ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlariga qanday ta'sir etishini o'rganishda ta'sir etuvchi omillar deb  $X_1, X_2 \dots X_9$  deb qaraladi. Hududning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanganlik darajasini ifodalovchi ko'rsatkichlar deb YaHM, tashish va saqlash va axborot va aloqaning YaHMDagi ulushi, aholi soni, iqtisodiyotda bandlar soni, aholi jon boshiga bandlar soni, sanoat mahsulot hajmi, qishloq xo'jalik mahsuloti hajmi, faoliyat yuritayotgan tashish va saqlash korxonalar sonini oldik. Bu ko'rsatkichlar regressiya tenglamasida bog'liq o'zgaruvchilar U lar bo'ladi. Lekin biz har bitta U uchun regressiya tenglamasini tuzmaymiz. Avvalo har bir iqtisodiy ko'rsatkichlarga transport ko'rsatkichlarning ta'sirini korrelyatsion matritsa yordamida aniqlaymiz. Korrelyatsion bog'liqlikni aniqlash uchun zarur bo'lgan ikki boshlang'ich ma'lumotlardan (10-11 ilovalar) foydalanib, Microsoft Excel 2013 dasturida Данные, Анализ данных bo'limidagi korrelyatsiya punktidan foydalandik. Natijada har bir o'zgaruvchiga (ijtimoiy-iqtisodiy ko'rsatkichlarga) omillarning (transport infratuzilmasi ko'rsatkichlari) ta'sirini alohida alohida o'rganib, paydo bo'lgan korrelyatsiya matritsalaridan faqat birinchi ustunlarni olib ikki ko'rsatkichlar o'rtasidagi korrelyatsion bog'liqlikni aniqladik. Bu o'zaro bog'liqlikdan ko'rinib turibdiki o'zgaruvchilar orasidan omillar eng ko'p ta'sir qiladigan 2 tasi  $Y_1$ -YaHM va  $Y_2$ - Faoliyat ko'rsatayotgan tashish va saqlash korxonalar soni. Aynan shu ikki o'zgaruvchi bo'yicha modelimizni tuzamiz.

Modelda havo, suv va quvur transporti ishtiroki inobatga olinmagan. Chunki statistik ma'lumotlarda suv va havo transportining ulushi ancha kam. Quvur transporti ulushi esa hududlar kesimida berilmagan. Endi ikkita regression bog'liqlikni ifodalovchi tenglama tuzamiz.

$$Y_1 = -5051 + 122,6X_1 + 350 X_2 + 1020,8 X_3 + 109,1 X_4 - 3X_5 - 3,3X_6 + 11,4 X_7 - 14,3 X_8 - 441,3 X_9 \quad (3)$$

$$Y_2 = -576,2 + 2,4X_1 + 5 X_2 - 33,3X_3 - 1,7X_4 + 1,2X_5 - X_6 + 0,5 X_7 + 1,8 X_8 + 29,8 X_9 \quad (4)$$

### 3.3-jadval.

## Hududlarning transport infratuzilmasi va ijtmoy-iqtisodiy ko'rsatkichlari o'rtasidagi bog'liqlikni ifodalovchi korrelyatsion asos<sup>107</sup>

Transport infratuzilmasining rivojlanganlik ko'rsatkichlari	YaHM, tashish va saqlash, aloqa va axborot faoliyati bo'yicha, mlrd so'm	Hudud YaHM, mlrd so'm	Aholi soni, ming kishi	Iqtisodiyotda bandlar soni, ming kishi	Aholi jon boshiga daromadi, ming so'm	sanoat mahsulotihajmi, mlr so'm	Qishloq xo'jaligi mahsuloti hajmi, mlrd so'm	Faoliyat yuritayotgan tashish va saqlash korxonalarining soni, dona	
	Avtomobillar soni, ming dona	0,68	1,00	1,00	1,00	0,05	0,24	0,87	1,00
	yuk mashinalari soni, ming dona	0,68	0,99	1,00	1,00	0,03	0,12	0,81	0,99
	Temir yo'lda jo'natilgan yuklar, mlnt	0,56	0,97	0,94	0,94	0,24	0,77	0,00	0,96
	Avtomobilda yuk tashish, mln t	0,59	0,97	0,94	0,94	0,30	0,86	-0,13	0,95
	Avtomobil transporti yuk aylanmasi, mln t-km	0,64	1,00	0,99	0,99	0,13	0,58	0,47	1,00
	Qattiq qoplamali avtomobil yu'llari uzunligi, ming km	0,65	1,00	0,99	0,99	0,08	0,41	0,33	0,99
	Takomillashtirilgan qoplamali avtomobil yo'llarining uzunligi, ming km	0,65	1,00	0,99	0,99	0,08	0,40	0,29	0,99
	Umumfoydalaniladigan temir yo'llarining uzunligi km	0,61	0,98	0,98	0,98	0,09	0,07	-0,29	0,98
	YTH soni, 100 000 aholiga nisbatan	0,10	0,10	0,07	0,08	0,01	0,59	0,11	0,11

Bu modellarda Styudent kriteriyasi bo'yicha birinchi modelda X1, X4, X5, X9 ko'rsatkichlar nisbatan ahamiyatli ekanligini ko'rish mumkin. Bu ko'rsatkichlar avtomobillar soni, avtomobilda yuk tashish, avtomobil transporti yuk aylanmasi, YTHlar soni. Darhaqiqat bizda avtomobilda yuk tashish ulushi ancha katta bo'lganligi uchun bu omillar hudud YaHM hajmiga va hududdagi tashish va saqlash korxonalarini soniga ta'sir qiladi.

Olingan natijalarining iqtisodiy mohiyati va omillarning elastiklik ko'rsatkichlari quyidagi jadvalda keltirilgan. Bunda omillarning har biri 1 % ga yoki 1

<sup>107</sup> Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

birlikka o‘zganida YaHM hajmi va tashish va saqlash korxonalari soni qanday o‘zgarishi aks ettirilgan.

### 3.4-jadval.

#### Transport infratuzilmasining hudud iqtisodiyotiga ta’sirini ko‘rsatuvchi ekonometrik modelning iqtisodiy interpretatsiyasi<sup>108</sup>

Ko‘rsatkichning 1 % yoki 1 birlikka oshishi	YaHM (Y1) ning o‘shishi (pasayishi)		Tashish va saqlash korxonalarining soni(Y2)O‘shish (pasayish)	
	mlrd. so‘m	%	Dona	%
X1 - Avtomobillar soni, ming dona	107413,4	0,510	2201,4	0,525
X2 - Yuk mashinalari soni, ming dona	107121,5	0,097	2195,4	0,072
X3 - Temir yo‘lda jo‘natilgan yuklar, mln t	107151,8	0,100	2195,7	-0,170
X4 - Avtomobilda yuk tashish, mln t	107129,1	0,011	2195,9	-0,142
X5 - Avtomobil transporti yuk aylanmasi, mln t-km	107167,9	-0,005	2242,6	1,533
X6 - Qattiq qoplamali avtomobil yo‘llari uzunligi, ming km	108731,4	-0,084	2375,2	-2,964
X7 - Takomillashtirilgan qoplamali avtomobil yo‘llarining uzunligi, ming km	107558,3	0,644	2243,5	1,533
X8- Umumfoydalaniladigan temir yo‘llarining uzunligi km	107202,8	-0,787	2202,3	0,583
X9 - YTH soni, 100 000 aholiga nisbatan	107432,7	-2,781	2192,7	0,383

Yuqoridagi jadvalga asoslanib elastiklik ko‘rsatkichlarini tahlil qilsak, birinchi model uchun X1,X7,X8,X9 omillar, ikkinchi model uchun esa X1,X5,X6,X7,X8 omillar yuqori elastiklik ko‘rsatkichlarini ko‘rsatgan. Bu avtomobillar soni, takomillashtirilgan qoplamali avtomobil yo‘llar uzunligi, umumfoydalaniladigan temir yo‘llarining uzunligining 1 % ga o‘zgarishi YaHM ning 0,5% dan ko‘ra ko‘proq o‘zgarishiga olib kelar ekan.

<sup>108</sup>Muallif tomonidan hisob -kitob qilingan.

### **III-bob bo'yicha xulosalar**

Transport-logistika tizimlarini ko'rsatuvchi subyektlari faoliyatida samaradorlikni aniqlash borasida o'tkazilgan so'rovnoma natijalari asosida muammolar tahlili qilinib, quyidagi takliflar berildi:

1. Avtomobil yo'llari holatini yaxshilash uchun investitsiyalar o'zlashtirishni yanada oshirish.

2. Xalqaro intermodal logistik markazlar sonini oshirish.

3. Mavjud transport koridorlarining imkoniyatlaridan maksimal foydalanish.

4. «Quruqlik port»lari yaratish uchun infratuzilmani ta'minlash.

5. Xalqaro maydonda logistik tizimlar samaradorligini oshirishda bojxona sohasidagi to'siqlarni olib tashlashga oid qonunlarni ijrosini ta'minlashni yanada kuchaytirish.

6. Transport-logistika tizimlaridan foydalanish darajasini mamlakatdagi ichki holatni aniqlash uchun Fransiya va Buyuk Britaniya indekslaridagi quruqlikdagi transport turlari uchun bo'lgan qismini tahlil qilib, xususiy indeks metodologiyasini ishlab chiqish.

Mamlakat miqiyosida transport-logistika tizimlari samaradorligini oshirishga ta'sir etuvchi omillar PESTEL tahlili yordamida ochib berilgan. Omillarning ahamiyati, natijalari jadval shaklida keltirilgan.

Transport logistika tizimlari samaradorligini o'lchash va monitoring qilish klaster markazini tashkil etish, uning strukturasi, vazifa va moliyalashtirish manbalari keltirib o'tilgan.

Shuningdek mazkur bobda xalqaro tashuvlarda o'zaro hamkorlikdan raqobatli hamkorlikka o'tish yondashuvi taklif etilgan. Mazkur yondashuvning 3 ta asosiy yo'nalishi o'rganib chiqilgan. 3-yo'nalish bo'yicha tahliliy hisob kitoblar qilingan va tegishli takliflar berilgan.

## XULOSA VA TAKLIFLAR

Olib borilgan tadqiqot natijalari asosida quyidagi ilmiy xulosa, takliflar va amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

1. Mintaqada transportning barcha turlarida yuklarni va yo‘lovchilarni tashish faoliyati, shuningdek, ushbu faoliyatni ko‘rsatish uchun logistika tomonidan bajariladigan ishlarni oluvchi mazkur transport-logistika tizimlarini yaxlit tarzda “transport-logistika tizimlari” deb nomlash, aynan shu nomda ushbu tizimlarni statistik to‘plamlarga kiritish tavsiya etildi.

2. Mintaqada transport-logistika tizimlariga makroiqtisodiyot miqiyosida yuz beruvchi uzluksiz jarayon sifatida, mikroiqtisodiyot darajasida esa iqtisodiy faoliyat turi sifatida quyidagicha ta’riflar berildi. Makrodarajada “transport-logistika tizimlari–bu transportning har xil turlarida yo‘lovchi va yuklarni mahalliy va xalqaro darajalarda tashish, yuklarni tushirish, saqlash, komplektatsiyalash, qayta yuklash, ushbu ishlar marshrutlari va sarf-xarajatlarini loyihalashtirish, ularni amalga oshirilishini boshqarish va nazorat qilish jarayonidir. Mikrodarajada “transport-logistik tizimlari–bu ixtisoslashgan korxonalarining transportning har xil turlarida yo‘lovchi va yuklarni mahalliy va xalqaro darajalarda tashish, yuklarni ortish-tushirish, muqobil marshrutlarni tanlash, kerakli transport turini aniqlash, hujjatlarni rasmiylashtirish, iste’molchilarga yuqori darajali qoniqish olishi uchun kerakli maslahatlar bilan hamrohlik qilib borishga doir tadbirkorlik faoliyatidir.

3. Transport-logistika tizimlari sohasida samaradorlik tushunchasiga mazkur

t

i

z

i

m 4

l

š

š

n

k

ø

k

LPI - Logistik samaradorlik indeksi, EMLI- rivojlanayotgan davlatlarda logistika bozori indeksi, GCI- global raqobatbardoshlik indeksi)ning, kuchli tomonlari va kamchiliklari ko'rsatib berildi.

S  
u  
r  
x  
o

7. Surxondaryo mintaqasida transport-logistika tizimlari samardorligini oshirishga ta'sir qiluvchi 13 ta omillarning ekonometrik tahlili LPI indeksi orasidagi bog'liqlikni ifodalovchi chiziqli regression tenglama, shuningdek interpolyatsiya, korrelyatsiya, regressiya metodlarini qo'llash natijasida ishlab chiqilgan model asosida 2026-yilga kelib sanoat ishlab chiqarish hajmini 21% ga oshishi va LPI ni 2,7 marta o'sishi o'sishi prognozlashtirildi.

8. Surxondaryo mintaqasida transport-logistika tizimlari subektlari faoliyatida samaradorlikni aniqlash borasida o'tkazilgan so'rovnoma natijalari asosida mavjud muammolarni hal qilish maqsadida quyidagi takliflar ishlab chiqildi: (1) avtomobil yo'llari holatini yaxshilash uchun investitsiyalar o'zlashtirishni yanada oshirish; (2) xalqaro intermodal logistik markazlar sonini oshirish; (3) mavjud transport koridorlarining imkoniyatlaridan maksimal foydalanish; (4) «Quruqlik port»lari yaratish uchun infratuzilmani ta'minlash; (5) xalqaro maydonda logistik xizmatlar samaradorligini oshirishda bojxona sohasidagi to'siqlarni olib tashlashga oid qonunlarni ijrosini ta'minlashni yanada kuchaytirish; (6) transport-logistika xizmatlaridan foydalanish darajasini mamlakatdagi ichki holatni aniqlash uchun Fransiya va Buyuk Britaniya indekslaridagi quruqlikdagi transport turlari uchun bo'lgan qismini tahlil qilib, xususiy indeks metodologiyasini ishlab chiqish.

9. PESTEL tahlili asosida mamlakat miqiyosida transport-logistika tizimlari samardorligini oshirishga ta'sir qiluvchi omillar faoliyatini yanada kuchaytirish maqsadida, iqtisodiy, ekologik, ijtimoiy, ma'muriy va boshqalar asosida jami mamlakatda va viloyatlar kesimida soha korxonalarining holati va ularni transport-logistika tizimidagi faollik darajasiga baho berildi, respublikada erishilgan o'rtacha ko'rsatkichga nisbatan viloyatlar past, o'rta va yuqori darajalarga bo'linib, ranjirovka qilindi.

10. Surxondaryo mintaqasida transport-logistika tizimlari samaradorligini o'lchash va monitoring qilish klaster markazini yangi talablar asosida tashkil etish, uning strukturasi, vazifa va moliyalashtirish manbalari belgilandi. Transport logistika tizimlari samaradorligini o'lchash va monitoring qilish klaster markazini tashkil etishda 2 xil yondashuv taklif etildi.

11. Xalqaro tashuvlarda o'zaro hamkorlikdan raqobatli hamkorlikka o'tish yondashuvi taklif etildi.

12. Surxondaryo mintaqasida transport infratuzilmasining hudud iqtisodiyotiga ta'sirini ko'rsatuvchi ekonometrik modeli ishlab chiqildi. Ushbu modelga ko'ra avtomobillar soni, takomillashtirilgan qoplamali avtomobil yo'llar uzunligi, umumfoydalaniladigan temir yo'llarining uzunligining 1 % ga o'zgarishi YaHM ning 0,5% dan ko'ra ko'proq o'zgarishiga olib kelishi asoslandi.

## FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

### 1. Normativ-huquqiy hujjatlar va metodologik ahamiyatga molik nashrlar

1. O‘zbekiston Respublikasining Konstitutsiyasi. – T.: “O‘zbekiston”, 2023.
2. O‘zbekiston Respublikasi Soliq Kodeksi yangi tahriri, qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi , 2021.
3. O‘zbekiston Respublikasi Byudjet Kodeksi, O‘zbekiston Respublikasi qonun hujjatlari to‘plami, 2013.
4. O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi Qonuni, Toshkent sh., 09.08.2021, O‘RQ-706.
5. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 01.02.2019 dagi “Transport vazirligini tashkil etish to‘g‘risida”gi PQ-4143-sonli Qarori.
6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 18/05/2022 dagi “Xalqaro reyting va indekslar bilan ishlashda ilmiy salohiyat hamda amaliy faoliyat uyg‘unligini ta’minlash chora-tadbirlari to‘g‘risida” PQ-246- sonli Qarori.
7. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi “2022 — 2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi” PF-60-sonli Farmoni.
8. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 02/12/2017 dagi “2018 — 2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikasiyalash chora-tadbirlari to‘g‘risida” gi PQ- 3422- sonli Qarori.
9. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018-yil 15-dekabrdagi “O‘zbekiston Respublikasi hukumatining ayrim qarorlariga o‘zbekiston respublikasi hududi orqali tranzit tashishlarda xorijiy avtotashuvchilar uchun qulay shart-sharoitlar yaratishga qaratilgan o‘zgartirish va qo‘shimchalar kiritish to‘g‘risida”, 1022-sonli Qarori.
10. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 12-apreldagi “O‘zbekiston Respublikasi Transport Vazirligi huzuridagi Transport va logistikani

rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazi faoliyatini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 305-sonli Qarori.

11. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019-yil 27-maydagi “O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi huzuridagi transport va logistikani rivojlantirish jamg‘armasi to‘g‘risidagi nizomni hamda O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi va uning idoraviy mansub tashkilotlari xodimlarini O‘zbekiston Respublikasi transport vazirligi huzuridagi transport va logistikani rivojlantirish jamg‘armasi hisobiga qo‘shimcha moddiy rag‘batlantirish tartibi to‘g‘risidagi nizomni tasdiqlash haqida” 3185-sonli Qarori.

12. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 28-dekabrda “Tovar-xom ashyo birjalarida fyuchers savdolarini joriy qilish hamda mahsulotlarni avtotransportda tashish xizmatlarining elektron logistika savdo portalini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 1199-sonli Qarori.

13. Mirziyoev Sh.M. Erkin va farovon, demokratik O‘zbekiston davlatini birgalikda barpo etamiz. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti lavozimiga kirishish tantanali marosimiga bag‘ishlangan Oliy Majlis palatalarining qo‘shma majlisidagi nutq.-T.: «O‘zbekiston» NMIU, 2016. – B. 13-14.

14. Mirziyoev Sh.M. «Tanqidiy tahlil, qat’iy tartib-intizom va shaxsiy javobgarlik - har bir rahbar faoliyatining kundalik qoidasi bo‘lishi kerak». – T.: «O‘zbekiston», 2017. – 104 b.

15. Mirziyoev Sh.M. «Qonun ustuvorligi va inson manfaatlarini ta’minlash – yurt taraqqiyoti va halq farovonligining garovi». – T.: «O‘zbekiston», 2017. – 48 b.

16. Mirziyoev Sh.M. «Buyuk kelajagimizni mard va olijanob halqimiz bilan birga quramiz». – T.: «O‘zbekiston», 2017. – 488 b.

17. Mirziyoev Sh.M. «Milliy taraqqiyot yo‘limizni qat’iyat bilan davom ettirib, yangi bosqichga ko‘taramiz». – T.: «O‘zbekiston», 2017. - 592 b.

18. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoevning Oliy majlisga murojaatnomasi. // «Toshkent oqshomi» gazetasi, 2018 yil 29 dekabr, № 250 (13.847).

19. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoevning O‘zbekiston Respublikasi Mustaqilligining yigirma sakkiz yilligiga bag‘ishlangan tantanali

marosimdagi nutqi. <http://uza.uz/oz/politics/prezident-shavkat-mirziyeevning-zbekiston-respublikasi-musta-31-08-2019>

20. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoevning Oliy Majlisga Murojaatnomasi. 25.01.2020. <https://uza.uz/oz/politics/zbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyeevning-oliy-25-01-2020>.

## **II.Monografiya, ilmiy maqola,patent,ilmiy to‘plamlar**

### **2.1.Milliy nashrlar**

21. .Shodmonov Sh.Sh., G‘ofurov U. Iqtisodiyot nazariyasi. Darslik. – T.: “Iqtisod-moliya”, 2010, 220 b.

22. O‘lmasov A., Vaxabov A. Iqtisodiyot nazariyasi. Darslik. – T.: TDIU “IQTISOD-MOLIYA” 2014, 219 b.

23. Umarova D.M., Bo‘ronova M.A. Logistika. O‘quv qo‘llanma. – T.: “Cho‘lpon”, 2016, 254 b.

24. Qulmuhammedov J.R., Aripjanov M.M., Nazarov K.M. Logistika asoslari. O‘quv qo‘llanma. – T.: “Fan va texnologiyalar”, 2015, 160 b.

25. Xo‘jayev F.E., Po‘latxo‘jayev D.M., Aytiyeva S.A. Tijorat va servis logistikasi. O‘quv qo‘llanma. - T.: TDIU “Iqtisodiyot”, 2020, 218 b.

26. Babayev N. Logistika asoslari. Darslik. - Samarqand.: “Step Sell” MChJ. 2023, 292 b.

27. Dadaboyev Q. Logistika. O‘quv qo‘llanma. – T.: “Iqtisod-moliya”, 2007, 236b.

### **2.2. Xorijiy nashrlar**

28. Лопатников Л. И. Экономико-математический словарь: Словар современной экономической науки. — М.: Дело. 2003.

29. Осадчая И.М «Економика». -М.: Дело., 2000.

30. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубсева Е.Б. Современный экономический словарь. М., 2007.

31. Панов М. М. Оценка деятельности и система управления компанией на основе КПи. — М.: Инфра-М, 2013. — 255 с.

32. Аникин Б.А Логистика. Учебное пособия. М.: ИНФРА. 2013. – 535с.

33. Гаджинский А.М Логистика. Учебник. М.: Дело. 22-издание. 2019. 435 с.
34. Druker Piter, F., Makyarello, Djozef A. D. Menedjment.: Per. s angl. — М.: ООО "I.D. Vilyams", 2010. — 704s.
35. Dawei Lu, Fundamentals of supply chain management. Ventus Publishing Aps. 2011, 112.
36. Blanchard D. Supply chain management. Best practices. Second edition. Wiley John & Sons. Inc. 2010, 303.
37. Титов Б.А. Транспортная логистика. Учебное пособие. Самара -2012, 198 стр.
38. Титов Б.А. Управление логистическими системами: от транспортного узла до транспортно-логистического кластера. Монография. Прага- 2016, 142.
39. Кокурина Ю.К. Задачи транспортной логистики. Учебное пособие. Владимир- 2020, 108 стр.
40. Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика. Учебник. М.: Юрайт- 2019, 325 стр.
41. Еремеева Л.Е. Транспортная логистика. Учебное пособие. С.: Темплан- 2013, 260 стр.
42. Ковалев. М.М, Королева А.А., Дутина А.А. Транспортная логистика в Белоруси: состояние, перспективы. Монография. Минск, БГУ- 2017, 328 стр.
43. Моргунова В.И. Логистика. Учебное пособие. Минск: Высш шк., 2011. - 508 стр.

### **III.Foydalanilgan boshqa adabiyotlar**

#### **3.1. Dissertatsiya va dissertatsiya avtoreferati**

44. Штин А.А. Применение методов транспортно-складской логистики при организatsии смешанных перевозок грузов. Дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург.2005.
45. Вожов В.Д. Системно-оперatsионные основы информatsионной и транспортной логистики в мультимодальных и международных перевозках. Автореф.дисс. док. тех. наук. Москва. 2010.

46. Данилова С.Ю. Моделирование транспортно-логистической системы химических предприятий с непрерывным циклом производства. Дисс. канд. экон. наук. Толятти. 2015.

47. Поспелова Л.Н. Повышения эффективности транспортно-экспедиционных услуг на основе функционирования логистических центров. Дисс. канд. тех. наук. Москва. 2018.

48. Пак Е.В. Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе. Дисс. канд. экон. наук. Москва. 2017.

49. Лобанова М.Е. Управление автомобильными перевозками на основе логистических систем мониторинга. Автореф. дисс. канд. экон. наук. Ростов-на-Дону. 2016.

50. Балалаев А.С. Методология транспортно-логистического взаимодействия при мультимодальных перевозках. Автореф. дисс. тех экон. наук. Хабаровск- 2010.

51. Дмитриев А.В. Формирование и развитие цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания. Автореф. дисс. канд. экон. наук. Санкт-Петербург. 2021.

52.

### **3.2. Ilmiy maqola va konferensiya tezislari**

53. Федотов Ю. В. Измерение эффективности деятельности организации: особенности метода деа (анализа свертки данных). Высшая школа менеджмента СПбГУ [Российский журнал менеджмента](#), Том 10, № 2, 2012..Д.К.

54. Ергобек А.К., З.Б.Ахметова, Q.A.Муса. Факторный анализ перспектив развития логистических центров нового поколения в Республике Казахстан. Вестник КазАТК № 4 (123), 2022, 123-133 стр.

55. Thorpe R., Holloway J. Performance Management: Multidisciplinary Perspectives. International Journal of Operations & Production Management 30(2) 2008. 225-226.

56. Ковалчук А.А. Десят способов увеличения прибыли в логистике. Журнал Логистика сегодня. 04(94)2020, 281-287 стр

57. Шолтысек Я. Социальная логистика - новое направление развития теории и практики логистики №2 (43) апрел 2011.

58. Е. М. Карпенко, В. М. Карпенко Критерии оценки эффективности функционирования региональной транспортно-логистической системы труды БГТУ 2020 №2 ,84-90 стр

59. Бычкова А.Н. Экономический механизм: определение, классификация и применение / Вестник Омского университета. Серия «Экономика». 2010. № 4. С. 37–43.

60. Измалков С., Сонин К. Теория экономических механизмов (Нобелевская премия по экономике 2007 г.) // Вопросы экономики. 2008. №

61. Кулман А. Экономические механизмы / общ. ред. Н.И. Хрустальной. М.,

62. Прокофьева Т.Ю. Соотношение понятий «экономический механизм» и «организационно-экономический механизм» / Вестник МФЮА № 1 / 2017 21-26 стр .

63. Хегай Ю.А. Перспективы и проблемы развития рынка транспортно-логистических услуг/ Теория и практика общественного развития(2014, № 3)

64. Арутюнова Д.В. Стратегический менеджмент Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010. 122 с.

65. Bruno Sergi , Vittorio D'Aleo. Competitiveness and the Logistics Performance Index: The ANOVA method application for Africa, Asia, and the EU

r  
e  
g

Blancas L.S. Logistics Clusters in the Yera of Disruption// August 08, 2022  
[https://blogs.worldbank.org/transport/logistics-clusters-yera-disruption.](https://blogs.worldbank.org/transport/logistics-clusters-yera-disruption)

67. BMTning «Hukumatlararo quruqlik porti kelishuvi», BMT 01.05.2013 Bangkok.

68. Катаева Ю В Интегральная оценка уровня развития транспортной инфраструктуры региона // Вестник Пермского университета. 2013. № 4 (19). С.

69. Ibragimov F.A. va Karrieva V.K. «Transport-logistika klasteri bo'yicha xorij tajribalari va uni O'zbekistonda qo'llash amaliyoti» // «Logistika va iqtisodiyot» ilmiy elektron jurnali. 2020. № 4.

70. Nosirova N.J., «O'zbekistonda logistikaning xizmatining rivojlanishi va istiqboli» // «Iqtisodiyot va innovasion texnologiyalar» ilmiy elektron jurnali. 2016 yil № 4.

71. Yusupov U.Sh. «Bojxona ishida transport logistikasini rivojlantirishning ustuvor yo'nalishlari» // «Logistika va iqtisodiyot» ilmiy elektron jurnali. 2021. №1,

72. Yusupova D.T. «Bojxona sohasida transport logistikasini rivojlantirish bo'yicha xorij tajribasi» // «Logistika va iqtisodiyot» ilmiy elektron jurnali. 2021. №1.

73. Eshqobilova N.M Mintaqa logistik klasterlar: transport-logistika tizimi faoliyati samaradorligini oshirish yo'llari // «Biznes-ekspert» jurnali 2024-yil 5-6 (197-198) -son, 37-39 bb.

74. Eshqobilova N.M Ways Of Effective Usage Of The Transport-Logistics System In The Regions Academic Journal of Digital Economy and Stability ISSN 2697-2212 Volume 37, Issue 4 | October-2024 127-132-bb.

75. Eshqobilova N.M. Mintaqada transport logistika tizimi samaradorligini oshirishdagi muammolar va uni hal qilish yo'llari //Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot ilmiy jurnali (ISSN: 2992-8982) 2024 yil avgust №8-son, 1214-1219-bb.

76. Eshqobilova N.M. Transport logistika xizmatlari samaradorligini oshirishning xorij tajribasi va uni O'zbekistonda qo'llash imkoniyatlari //Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot ijtimoiy iqtisodiy siyosiy ilmiy-ommabop jurnal (ISSN: 2992-8982)2024-yil sentabr № 9-son 656-660-bb.

77. Eshqobilova N.M. Transport-logistika xizmatlari samardorligini O'zbekistonda qo'llash imkoniyatlari // Science and innovation in the edication sustem International scientific online conference Italy 98-102bb.

78. Eshqobilova N.M. Mintaqa logistik klasterlar - transport-logistika tizimi

faoliyati takomillashtirish yo‘llari // Current approaches and new research in modern sciences international scientific-online conference Poland 78-83- bb.

79. Eshqobilova N.M. Mintaqa transport-logistika tizimi samaradorligini oshirish // Denov tadbirkorlik va Pedagogika instituti Raqamli iqtisodiyot kafedrasining “Raqamli iqtisodiyotni raivojlantirishda xorijiy tajriba va innovatsiya” nomli respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi 2021-yil 9-10 –aprel 320-326-bb

80. Eshqobilova N.M. Transport-logistika xizmatlari samardorligini aniqlash imkoniyatlari // Zamonaviy dunyoda innovatsiya va tadqiqotlar: nazariya va amaliyot ilmiy amaliy masofaviy onlayn konfensiya 131-134-bb.

81. Eshqobilova N.M. Mintaqa transport-logistika xizmatlari samaradorligini oshirish mexanizmlari va ularni takomillashtirish //Yashil iqtisodiyot va taraqqiyot ijtimoiy iqtisodiy siyosiy ilmiy-ommabop jurnal 2024-yil oktabr №10-son 385-390-bb.

82. Eshqobilova N.M. Transport-logistika samaradorligini oshirishning mintaqaviy jihatlari // Qarshi muxandislik iqtisodiyot instituti Innovatsion iqtisodiyot ilmiy amaliy jurnali 2-jild 3-son Sentyabr 2024 15-22-bb.

83. Eshqobilova N.M. Foreign experience of determining the efficiency of transport-logistics services and possibilities of its application in Uzbekistan // International journal of artificial intelligence (ISSN: 2692-5206) Volume 04 Issue 08 2024 Published date 24.10.2024 185-189-bb

84. Eshqobilova N.M. Mintaqa transport-logistika xizmatlari samaradorligi mexanizmini takomillashtirish // Solution of social problems in management and economy International scientific-online conference Spanish 86-90-bb.

85. Eshqobilova N.M. Mintaqa transport-logistika xizmatlari samaradorligi oshirish mexanizmlari va ularni takomillashtirish // “Nazariy va amaliy fanlardagi ustuvor islohotlar va zamonaviy ta’limning innovatsion yo’nalishlari” nomli ilmiy-masofaviy onlayn konferensiya 23-oktyabr 2024-yil Vol.1 №10 89-94-bb.

86. Eshqobilova N.M “Mintaqada transport-logistika tizimi samaradorligiga ta’sir etuvchi omillarning tavsifiy asoslari” Tadbirkorlik va pedagogika Ilmiy-uslubiy jurnal 2024-yil 2-son ISSN 2181-2659 4-8-bb.

87. Eshqobilova N.M Mintaqa transport-logistika tizimlari samaradorligini

ifodalovchi ko'rsatkichlar va ularni baholash // Denov tadbirkorlik va Pedagogika instituti Raqamli iqtisodiyot kafedrasida "Ijtimoiy-iqtisodiy sohani rivojlantirishda raqamli transformatsiya" mavzusidagi Respublika ilmiy-amaliy anjumani 2022-yil 27-may 45-51 bb.

88. Eshqobilova N.M. Mintaqa logistik klasterlar - transport-logistika tizimi faoliyati samaradorligini oshirish yo'llari // Denov tadbirkorlik va Pedagogika instituti Moliya va bank ishi kafedrasida "Raqamli iqtisodiyot sharoitida moliya-kredit tizimini rivojlantirishdagi muammolari va ularning ilmiy yechimlari" Respublika ilmiy-amaliy anjumani 2024-yil 5-6 noyabr 79-83-bb.

89. Eshqobilova N.M. Mintaqada transport-logistika taizimini hal qilish yo'llari // Theoretical aspects in the formation of pedagogical sciences International scientific online conference GB [62-67](#)-bb.

### **3.3. Statistika materiallari.**

90. "The Global Competitiveness Report 2019" (PDF). Retrieved Oct 21, 2022.

91. "Global Competitiveness Report 2017-2018" (PDF). World Economic Forum.

92. "The Global Competitiveness Report 2018" (PDF).

93. Agility Emerging Markets Logistics Index 2021

94. Agility Emerging Markets Logistics Index 2022.

95. Agility Emerging Markets Logistics Index 2023.

96. World Trade Statistical Review 2023 World Trade Statistical Review 2023 (wto.org)

97. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi statistika agentligi. «O'zbekiston raqamlarda» statistik to'plam. – Toshkent, 2005-2023.

98. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi statistika agentligi. «O'zbekistonda transport va aloqa» statistik to'plam. – Toshkent, 2018-2023.

99. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi statistika agentligi Surxondaryo viloyati (2005-2023 yillar) hisobotlari.

### 3.4. Internet manbalari

1. Finam- elektron moliyaviy atamalar lug‘ati, [www.finam.ru](http://www.finam.ru)
2. <https://mintrans.uz/uz/news/temir-jol-sohasidagi-jirik-lojihalar-bojicha-axborot>
3. <https://www.транспортдепот.ру/абоут-ус/хелпфул-информатион/еффективност-транспортнож-логистики.хтмл>
4. <https://стат.уз/уз/расмий-статистика/усрео-2>
5. <https://secretmag.ru/енциклопедия/что-такое-кпи-обясняем-простыми-словами>.
6. <https://вс.ру/транспорт/452353-6-вазний-кпи-транспортной-логистики-которийе-стоит-отслеживать>
7. <https://www.транспортдепот.ру/абоут-ус/хелпфул-информатион/еффективност-транспортнож-логистики.хтмл>  
<https://лех.уз/ру/досс/345368?ОНДАТЕ=15.02.2005>  
<https://www.uzanalytics.com/iqtisodiet/10081/>
10. <https://ifmr.uz/publications/transport-and-logistic> Анализ развития сфер транспортных услуг
11. <https://mift.uz/uz/menu/transportные-koridorы>
- 12.
13. [https://www.trademap.org/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx?nvpm=1%7c860%7](https://www.trademap.org/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=1%7c860%7)
14. <https://www.utk.uz/ru/#ru/info/mediateka/>  
HYPERLINK "https://en.wikipedia.org/wiki/Landlocked\_country" \l  
"  
L  
a
16. <https://lpi.worldbank.org/international/scorecard/radar/254/C/UZB/2018/C/UZB/2018/C/KAZ/2018/C/AFG/2018/C/TKM/2018/C/TJK/2018/C/KGZ/2018/C>  
l
17. <https://www.railcontinent.ru/articles/innovatsii-v-logistike/>  
k  
e  
d

18. <https://lex.uz/docs/4545884>
19. [www.gov.uz](http://www.gov.uz)
20. [www.lex.uz](http://www.lex.uz)
21. [www.mineconomy.uz](http://www.mineconomy.uz)
22. [www.stat.uz](http://www.stat.uz)
23. [www.ziyouz.com](http://www.ziyouz.com)
24. [www.epp.eurostat.ec](http://www.epp.eurostat.ec)
25. <https://uza.uz/uz/posts/zbekiston-respublikasi-prezidenti-shavkat-mirziyeevning-oliy-25-01-2020>
26. <https://lpi.worldbank.org/> Full LPI Dataset: 2007, 2010, 2012, 2014, 2016,
27. <https://procurementtactics.com/logistics-statistics/>
28. <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/freight-logistics-market-study>
29. [https://www.trademap.org/Service\\_SelCountry](https://www.trademap.org/Service_SelCountry)