

LOGISTIKA XIZMATLARI BOZORINI RIVOJLANTIRISHNING XORIJ TAJIRIBALARI

Abduxalikova Komila Abduxalikovna

Samarqand iqtisodiyot va servis instituti mustaqil izlanuvchisi

Tel.: +998 95 752 27 72

E-mail: komilaa21@gmail.com

Annotatsiya. Mazkur maqolada logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishning xorij tajribalari tizimli tahlil qilingan va ularni O'zbekiston sharoitiga moslashtirish yo'nalishlari asoslangan. Tadqiqotning dolzarbligi O'zbekistonning ikki marta quruqlik bilan o'ralgan davlat ekani, PQ-28-son qarorda 2030-yilgacha tranzit yuklarni 22 mln tonnaga yetkazish va LPI reytingida kamida 55-o'ringa chiqish vazifalari belgilangani bilan asoslangan. Logistika klasterlari, portlarni hududlashtirish, quruqlik bilan o'ralgan davlatlarning logistika xarajatlari va vaqtning savdo to'sig'i sifatidagi roli haqidagi nazariy qarashlar umumlashtirilgan. Tadqiqotda tizimli yondashuv, qiyosiy tahlil, benchmarking, guruhlash, statistik tahlil va abstrakt-mantiqiy fikrlash usullaridan foydalanilgan. Singapur, Germaniya, Niderlandiya, Birlashgan Arab Amirliklari, Xitoy va Qozog'iston tajribalari asosida logistika bozorini rivojlantirishning oltita modeli - raqamli xab, klasterli bozor, darvoza-port, erkin iqtisodiy zonalar, infratuzilma-koridor va tranzit-koridor modellari ajratilgan. Jahon bankining logistika samaradorligi indeksi (LPI) bo'yicha O'zbekiston yetakchi davlatlardan 30-40 foizga orqada qolayotgani, Qozog'istondan esa atigi 0,1 ballga pastligi aniqlangan. Tahlil Singapur va Niderlandiya yuqori natijaga infratuzilma bilan bir qatorda davlat jarayonlarini raqamlashtirish, Germaniya esa hududiy logistika klasterlari, Xitoy logistika xarajatlarining YaIMga nisbatini maqsadli kamaytirish orqali erishganini ko'rsatgan. Tashish vaqtini qisqartirishning iqtisodiy samarasi hisoblanib, eksport yuklarini yetkazish vaqtini bir kunga qisqartirish yiliga taxminan 0,2-0,7 mlrd AQSh dollari miqdoridagi tarif ekvivalentiga teng samara berishi ko'rsatilgan. Tadqiqot natijasida O'zbekiston uchun tranzit-koridor modelini "yagona darcha", quruq portlar va logistika klasterlari bilan uyg'unlashtirgan gibrid yondashuv maqsadga muvofiqligi asoslangan. Shuningdek, Navoiy xalqaro logistika markazini qayta eksport xabiga aylantirish, logistika xarajatlarining YaIMdagi ulushini rasmiy statistikada hisoblash hamda qo'shni davlatlar bilan tranzit tariflari va elektron hujjatlarni uyg'unlashtirish bo'yicha takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: logistika xizmatlari bozori, xorij tajribasi, logistika klasteri, quruq port, yagona darcha, tranzit koridori, logistika samaradorligi indeksi, quruqlik bilan o'ralgan davlat, Singapur, Germaniya.

KIRISH

Globallashuv va xalqaro ishlab chiqarish zanjirlarining murakkablashuvi sharoitida logistika xizmatlari bozori mamlakatlar raqobatbardoshligining hal qiluvchi omillaridan biriga aylandi. Logistika samaradorligi yuqori bo'lgan davlatlar xalqaro savdoda kamroq xarajat bilan ishtirok etadi, xorijiy investitsiyalarni ko'proq jalb qiladi va global ta'minot zanjirlariga chuqurroq integratsiyalashadi [17; 21].

O'zbekiston uchun bu masala alohida ahamiyatga ega. Mamlakat dengizga

chiqish imkoniyati bo'lmagan, ikki marta quruqlik bilan o'ralgan davlat bo'lib, uning tashqi savdo yuklari eng yaqin dengiz portiga yetguncha kamida ikki davlat hududidan o'tadi. Ilmiy tadqiqotlar bunday davlatlarda logistika xarajatlari va yetkazib berishning noaniqligi qirg'oqbo'yi davlatlariga nisbatan sezilarli darajada yuqori ekanini ko'rsatadi [17; 18; 19].

Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasida transport-logistika salohiyatini oshirish ustuvor vazifalardan biri sifatida belgilangan [1]. 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarorga ko'ra, 2030-yilgacha xalqaro yuk tashish hajmini kamida ikki baravar oshirish, tranzit yuklarni yiliga 22 mln tonnaga yetkazish va Jahon bankining logistika samaradorligi indeksida (LPI) kamida 55-o'ringa chiqish maqsad qilib qo'yilgan [2]. 2025-yilda mamlakat tashqi savdo aylanmasi 81,2 mlrd AQSh dollarini, eksport esa 33,8 mlrd AQSh dollarini tashkil etgan [3].

LPI 2023 natijalariga ko'ra, O'zbekiston 2,6 ball bilan 88-o'rinni egallagan bo'lsa, Singapur 4,3 ball bilan birinchi o'rinda turibdi [5; 21]. Xalqaro yuk tashishda mahalliy ekspeditorlarning ulushi atigi 15 foizni tashkil etadi [4]. Belgilangan maqsadlarga qisqa muddatda erishish uchun logistika bozorini rivojlantirishda muvaffaqiyatga erishgan davlatlar tajribasini o'rganish va uni milliy sharoitga moslashtirish zarur.

Shu sababli logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishning xorij tajribalarini tizimlashtirish, ularning modellarini ajratish va O'zbekiston uchun maqbul yondashuvni ilmiy asoslash dolzarb hisoblanadi.

Tadqiqotning maqsadi logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishning xorij tajribalarini modellar bo'yicha tizimlashtirish va O'zbekiston uchun maqbul yondashuvni ilmiy asoslashdan iborat. Ushbu maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilandi: logistika bozorining hududiy rivojlanishiga oid nazariy qarashlarni umumlashtirish; tanlangan davlatlarning logistika bozorini rivojlantirish modellarini ajratish; O'zbekiston va yetakchi davlatlar o'rtasidagi LPI bo'yicha tafovutni baholash; tashish vaqtini qisqartirishning iqtisodiy samarasini hisoblash; xorij tajribasini moslashtirish yo'nalishlarini aniqlash.

Tadqiqotning ilmiy yangiligi xorij tajribasini oltita model bo'yicha tizimlashtirish va quruqlik bilan o'ralgan davlat sharoitini hisobga olgan holda O'zbekiston uchun gibril yondashuvni asoslashdan iborat.

ADABIYOTLAR SHARHI

Logistika bozorining hududiy rivojlanishini tushuntiruvchi asosiy nazariyalardan biri klaster nazariyasidir. M. Porter klasterlarni ma'lum hududda geografik jihatdan to'plangan o'zaro bog'liq korxonalar, ixtisoslashgan yetkazib beruvchilar va tegishli institutlar majmuasi sifatida ta'riflab, ular unumdorlik, innovatsiyalar va yangi biznes shakllanishini rag'batlantirishini ko'rsatgan [12]. Y. Sheffi bu yondashuvni logistikaga tatbiq etib, logistika klasterlari ko'lam va qamrov samarasi, transport tarmog'i zichligi va malakali kadrlar bozori hisobiga xarajatlarni kamaytirishini asoslagan [13].

Transport geografiyasi sohasida T. Notteboom va J.-P. Rodrig portlarni hududlashtirish konsepsiyasini ilgari surgan: zamonaviy dengiz portlari ichki

hududlardagi quruq portlar va logistika markazlari tarmog'i bilan integratsiyalashgan holda rivojlanadi [14]. Ularning keyingi tadqiqotida terminallar ta'minot zanjirlarini boshqarishning faol bo'g'iniga aylanishi - "terminallashuv" jarayoni ko'rsatilgan [15]. M. Gesse va J.-P. Rodrig esa logistika va yuk taqsimotining hududiy tuzilmasi oqimlarni boshqarish va vaqt omili ta'sirida o'zgarayotganini qayd etgan [16].

Quruqlik bilan o'ralgan davlatlar logistikasi masalasi alohida yo'nalish sifatida tadqiq etilgan. N. Limao va E. Venebls infratuzilma sifati va geografik noqulaylik transport xarajatlariga, ular orqali esa savdo hajmiga kuchli ta'sir qilishini empirik jihatdan isbotlagan [17]. M. Fey va hammualliflari quruqlik bilan o'ralgan davlatlarning asosiy muammolari qo'shni davlatlar infratuzilmasi, tranzit siyosati va chegaradagi tartib-qoidalarga bog'liqlik ekanini ko'rsatgan [18]. J.-F. Arvis va hammualliflari esa bunday davlatlarda logistika xarajatlarining yuqoriligi asosan tashish narxi bilan emas, balki yetkazib berishning noaniqligi va kechikishlar bilan izohlanishini asoslagan [19].

D. Hammels va G. Shaur vaqtning savdo to'sig'i sifatidagi rolini baholab, tashish vaqtining har bir kunga qisqarishi tovar qiymatining 0,6-2,1 foiziga teng tarif ekvivalentiga ega ekanini aniqlagan [20]. Bu xulosa logistika samaradorligini oshirishda chegaradan o'tish vaqtini qisqartirish va jarayonlarni raqamlashtirish infratuzilma qurilishidan kam bo'lmagan ahamiyatga ega ekanini ko'rsatadi.

Jahon bankining LPI hisobotlarida yetakchi davlatlarning muvaffaqiyati infratuzilma, bojxona jarayonlari, xalqaro tashishni tashkil etish, logistika xizmatlari sifati, yuklarni kuzatish va o'z vaqtida yetkazib berish omillarining kompleks rivojlanishi bilan izohlanadi [21]. Hisobotda raqamlashtirish va yetkazib berish ishonchiligi so'nggi yillarda samaradorlikning asosiy farqlovchi omillariga aylangani qayd etilgan.

Mahalliy ilmiy adabiyotlarda xorij tajribasi ko'pincha alohida davlatlar misolida tavsiflanadi. Biroq bu tajribalarni modellar bo'yicha tizimlashtirish, ularni O'zbekistonning quruqlik bilan o'ralgan davlat sifatidagi sharoitiga moslashtirish mezonlarini aniqlash masalasi yetarlicha yoritilmagan. Bu holat ushbu tadqiqotning dolzarbligini belgilaydi.

METODOLOGIYA

Tadqiqotda tizimli yondashuv, qiyosiy tahlil, benchmarking, guruhlash, statistik tahlil va abstrakt-mantiqiy fikrlash usullaridan foydalanildi. Axborot bazasini O'zbekiston Respublikasining normativ-huquqiy hujjatlari [1; 2], rasmiy statistika va axborot manbalari [3-5], xorijiy davlatlarning rasmiy ma'lumotlari [6-11], Jahon banki hisobotlari [19; 21] hamda xorijiy ilmiy nashrlar [12-20] tashkil etdi.

Tadqiqot uch bosqichda olib borildi. Birinchi bosqichda LPI reytingida yetakchi o'rinlarni egallagan va O'zbekiston uchun amaliy ahamiyatga ega bo'lgan oltita davlat tanlandi: Singapur, Germaniya, Niderlandiya, BAA, Xitoy va Qozog'iston. Ikkinchi bosqichda ularning logistika bozorini rivojlantirish modellari asosiy vositalar va natijalar bo'yicha qiyoslandi. Uchinchi bosqichda O'zbekiston va yetakchi davlatlar o'rtasidagi tafovut baholanib, moslashtirish yo'nalishlari aniqlandi.

O'zbekistonning LPI bo'yicha etalon davlatdan nisbiy tafovuti quyidagicha

aniqlanadi:

$$\Delta = (LPI^* - LPI_{uz}) / LPI^* \cdot 100\% \quad (1)$$

bu yerda LPI^* - qiyoslanayotgan davlatning LPI bahosi; LPI_{uz} - O'zbekistonning LPI bahosi.

Tashish vaqtini qisqartirishning iqtisodiy samarasi D. Hammels va G. Shaur [20] baholari asosida tarif ekvivalenti sifatida hisoblanadi:

$$TE = X \cdot \tau \cdot \Delta t \quad (2)$$

bu yerda TE - tashish vaqti qisqarishining tarif ekvivalentidagi samarasi, AQSh dollari; X - eksport hajmi; τ - bir kunlik vaqtning tarif ekvivalenti (0,006-0,021); Δt - tashish vaqtining qisqarishi, kun.

TAHLIL VA NATIJALAR

Tanlangan davlatlar tajribasi tahlili asosida logistika bozorini rivojlantirishning oltita modeli ajratildi (1-jadval).

1-jadval

Xorijiy davlatlarda logistika xizmatlari bozorini rivojlantirish modellari

Davlat (LPI 2023)	Model	Asosiy vositalar	Natijaviy ko'rsatkichlar
Singapur (4,3)	Davlat boshchiligidagi raqamli xab	TradeNet "yagona darcha" tizimi (1989), digitalPORT@SG platformasi, elektron hujjatlar	2025-yilda 44,66 mln TEU (+8,6%) [6]
Germaniya (4,1)	Klasterli bozor modeli	Yuk tashish qishloqlari (GVZ) tarmog'i, davlat-xususiy sheriklik, Duysburg ichki porti	Logistika bozori 330 mlrd yevrodan ortiq [8]
Niderlandiya (4,1)	Darvoza-port va port hamjamiyati modeli	Rotterdam porti, port hamjamiyati axborot tizimi, ichki terminallar tarmog'i	2025-yilda 428,4 mln t yuk, 14,2 mln TEU [7]
BAA (4,0)	Erkin iqtisodiy zonalar modeli	Jebel Ali porti va erkin zonasi, multimodal havo-dengiz logistikasi	Mintaqaviy qayta eksport markazi [21]
Xitoy (3,7)	Davlat rejali infratuzilma-koridor modeli	Milliy logistika xablari, "Xitoy - Yevropa" temir yo'l ekspresi, logistika xarajatlarini kamaytirish dasturi	Logistika xarajatlarining YaIMdagi ulushi 13,9% (2025) [9]; 118,6 ming reys, 11,7 mln TEU [10]
Qozog'iston (2,7)	Tranzit-koridor modeli	"Xorgos" quruq porti, yangi temir yo'l tarmoqlari, Transkaspiy yo'nalishi	2025-yilda temir yo'l tranziti 33 mln t (+20% dan ortiq) [11]

Singapur modelining asosi raqamli "yagona darcha" hisoblanadi. 1989-yilda ishga tushirilgan TradeNet tizimi tashqi savdo hujjatlarini yagona elektron platforma orqali rasmiylashtirish imkonini bergan. Hozirda digitalPORT@SG platformasi port xizmatlarini raqamlashtirishda davom etmoqda: 2025-yilda barcha bunker yetkazib beruvchilar elektron hujjatlarga o'tgan, bu yiliga taxminan 40 ming kishi-kun mehnatni tejash imkonini bergan [6]. Singapur tajribasi yuqori natijaga infratuzilma bilan bir

qatorda davlat jarayonlarini raqamlashtirish orqali erishilishini ko'rsatadi.

Germaniya tajribasi bozor mexanizmlari va hududiy klasterlarga asoslanadi. Mamlakatda yuk tashish qishloqlari (Güterverkehrscentren) tarmog'i transport turlari, ombor va ekspeditorlik korxonalarini bir hududda jamlaydi va davlat-xususiy sheriklik asosida boshqariladi. Logistika Germaniya iqtisodiyotining eng yirik tarmoqlaridan biri bo'lib, uning bozori 330 mlrd yevrodan oshadi [8]. Bu model Y. Sheffining logistika klasterlari haqidagi xulosalarini [13] amalda tasdiqlaydi.

Niderlandiya "darvoza-port" modeliga asoslanadi: Rotterdam porti Yevropaning asosiy kirish darvozasi vazifasini bajaradi, ichki terminallar tarmog'i esa yuklarni qit'a ichkarisiga tez taqsimlaydi. 2025-yilda portda 428,4 mln tonna yuk va 14,2 mln TEU konteyner qayta ishlangan [7]. Port hamjamiyati axborot tizimi port, bojxona, ekspeditor va tashuvchilarni yagona axborot muhitida birlashtiradi. Bu tajriba portlarni hududlashtirish konsepsiyasiga [14] mos keladi.

Xitoy tajribasi davlat tomonidan rejalashtiriladigan yirik infratuzilma loyihalari va logistika xarajatlarini maqsadli kamaytirish siyosati bilan ajralib turadi. 2025-yilda logistika xarajatlarining YaIMga nisbati 13,9 foizgacha pasaygan, 2027-yilgacha esa uni 13,5 foiz atrofiga tushirish rejalashtirilgan [9]. "Xitoy - Yevropa" temir yo'l ekspresi 2025-yil oktabr oyi oxirigacha jami 118,6 ming reys amalga oshirib, 11,7 mln TEU yuk tashigan va Yevropaning 26 davlatidagi 232 ta shaharni qamrab olgan [10].

Qozog'iston tajribasi O'zbekiston uchun ayniqsa muhim, chunki u ham quruqlik bilan o'ralgan davlat. Mamlakat "Xorgos" quruq porti, yangi temir yo'l liniyalari va Transkaspiy yo'nalishini rivojlantirish orqali tranzit koridori modelini amalga oshirmoqda. 2025-yilda Qozog'iston temir yo'llari orqali tranzit 33 mln tonnaga yetib, 20 foizdan ko'proq o'sgan [11].

(1) formula asosida O'zbekistonning LPI bo'yicha xorijiy davlatlardan tafovuti hisoblandi (2-jadval).

2-jadval

O'zbekistonning LPI 2023 bo'yicha xorijiy davlatlardan tafovuti

Davlat	LPI bahosi	O'zbekistondan farq, ball	Nisbiy tafovut (Δ), %
Singapur	4,3	1,7	39,5
Germaniya	4,1	1,5	36,6
Niderlandiya	4,1	1,5	36,6
BAA	4,0	1,4	35,0
Xitoy	3,7	1,1	29,7
Qozog'iston	2,7	0,1	3,7
O'zbekiston	2,6	-	-

2-jadval ma'lumotlariga ko'ra, O'zbekiston yetakchi davlatlardan 30-40 foizga orqada qolmoqda, Qozog'iston bilan farq esa atigi 0,1 ballni tashkil etadi. Demak, mintaqaviy tranzit uchun raqobat bir-biriga yaqin darajadagi davlatlar o'rtasida kechmoqda va kichik ustunliklar ham yuk oqimlarini qayta taqsimlashi mumkin. O'zbekistonning LPI tarkibiy ko'rsatkichlari orasida eng past baholar yuklarni kuzatish va infratuzilma bo'yicha (2,4 ball) qayd etilgan [5]. Bu yo'nalishlar Singapur va Niderlandiya tajribasida aynan raqamli platformalar orqali hal etilgan.

(2) formula asosida tashish vaqtini qisqartirishning iqtisodiy samarasi baholandi. Tahlil natijalari asosida xorij tajribasini O‘zbekistonda qo‘llash yo‘nalishlari aniqlandi (3-jadval).

3-jadval

Xorij tajribasini O‘zbekiston logistika bozoriga moslashtirish yo‘nalishlari

Xorij tajribasi	O‘zbekistondagi holat	Moslashtirish yo‘nalishi
Singapur: tashqi savdo uchun yagona elektron darcha	Elektron navbat va raqamli platformalar yaratish boshlangan [2]	Bojxona, chegara, temir yo‘l va ekspeditorlarni yagona “yagona darcha” platformasida birlashtirish
Germaniya: yuk tashish qishloqlari va logistika klasterlari	Logistika markazlari tarmog‘i shakllanish bosqichida	Toshkent, Samarqand, Navoiy va Farg‘ona vodiysida davlat-xususiy sheriklik asosidagi logistika klasterlari
Niderlandiya: port hamjamiyati axborot tizimi	Ishtirokchilar o‘rtasida ma‘lumot almashinuvi cheklangan	Quruq portlar va terminallar uchun yagona axborot hamjamiyati tizimi
BAA: erkin iqtisodiy zonalar va qayta eksport	Erkin iqtisodiy zonalar mavjud, ammo logistikaga ixtisoslashuvi past	Navoiy xalqaro logistika markazini havo-temir yo‘l qayta eksport xabiga aylantirish
Xitoy: logistika xarajatlarini maqsadli kamaytirish	Logistika xarajatlari ko‘rsatkichi hisoblanmaydi	Logistika xarajatlarining YaIMdagi ulushini statistikada hisoblash va maqsadli ko‘rsatkich sifatida belgilash
Qozog‘iston: tranzit koridori va quruq port	Tranzit 13,9 mln t (2024), maqsad 22 mln t (2030) [2; 4]	Qo‘shni davlatlar bilan tranzit tariflari va elektron hujjatlarni uyg‘unlashtirish

2025-yilda eksport hajmi 33,8 mlrd AQSh dollari bo‘lganini [3] hisobga olsak, eksport yuklarini yetkazish vaqtini o‘rtacha bir kunga qisqartirish D. Hammels va G. Shaur baholari bo‘yicha [20] yiliga taxminan 0,2-0,7 mlrd AQSh dollari miqdoridagi tarif ekvivalentiga teng samara beradi. Bu hisob taxminiy xarakterga ega bo‘lsa-da, chegaradan o‘tish va hujjatlarni rasmiylashtirish vaqtini qisqartirish yirik infratuzilma loyihalari bilan solishtirsa bo‘ladigan iqtisodiy samara berishini ko‘rsatadi. PQ-28-son qaror bilan joriy etilgan elektron navbat tizimi chegarada bir avtomobilga sarflanadigan vaqtni 40 daqiqadan 20 daqiqagacha qisqartirishi kutilmoqda [2; 4].

MUHOKAMA

Olingan natijalar xorijiy tadqiqotlar xulosalari bilan mos keladi. Logistika bozorini muvaffaqiyatli rivojlantirgan davlatlarning barchasida infratuzilmaga investitsiyalar jarayonlarni raqamlashtirish, institutsional islohotlar va klaster yondashuvi bilan uyg‘unlashtirilgan [12; 13; 21]. Biroq ularning hech biri O‘zbekiston uchun to‘liq namuna bo‘la olmaydi: Singapur, Niderlandiya va BAA dengiz portlariga ega, Germaniya va Xitoy esa yirik ichki bozorga tayanadi.

Birinchidan, O‘zbekiston uchun eng yaqin model - Qozog‘istonning tranzit-koridor modeli. Biroq faqat tranzit hajmiga yo‘naltirilgan strategiya mamlakatni boshqa davlatlar yuklarining “o‘tish yo‘lagi”ga aylantirishi mumkin. Qo‘shilgan qiymat esa saqlash, saralash, qadoqlash va ekspeditorlik xizmatlarida yaratiladi. Shu

sababli tranzit-koridor modelini Germaniyaning klaster va BAAning qayta eksport tajribasi bilan to'ldirish lozim.

Ikkinchidan, quruqlik bilan o'ralgan davlatlar uchun logistika xarajatlarining asosiy manbai tashish narxi emas, balki noaniqlik va kechikishlardir [19]. Shu sababli Singapurning "yagona darcha" tajribasi O'zbekiston uchun eng yuqori samara beruvchi tajriba hisoblanadi. Bu tajriba yirik kapital qo'yilmalarni talab etmaydi, lekin idoralararo muvofiqlik va qo'shni davlatlar bilan elektron hujjatlarni o'zaro tan olishni taqozo etadi [18].

Uchinchidan, Xitoy tajribasi logistika siyosatining o'lchanadigan maqsadga ega bo'lishi muhimligini ko'rsatadi. Logistika xarajatlarining YaIMga nisbati Xitoyda davlat siyosatining asosiy ko'rsatkichiga aylangan [9]. O'zbekistonda bu ko'rsatkich rasmiy statistikada hisoblanmaydi, bu esa islohotlar samarasini baholashni qiyinlashtiradi.

To'rtinchidan, mahalliy ekspeditorlarning past ulushi [4] xorij tajribasidagi muhim saboqni eslatadi: yetakchi davlatlarda yirik milliy logistika operatorlari raqobatbardosh ichki bozor va xalqaro tarmoqqa chiqish natijasida shakllangan. Mahalliy kompaniyalarni klasterlar, raqamli platformalar va xalqaro hamkorlik orqali qo'llab-quvvatlash ularning kompetensiyasini oshiradi.

Tadqiqotning cheklovi shundaki, u asosan ikkilamchi ma'lumotlarga tayanadi, LPI 2023 reytingi esa ekspert so'rovlari asosida tuzilgan. Davlatlar o'rtasidagi farqlarni obyektiv ko'rsatkichlar - yuklarni kutish va yetkazib berish vaqti ma'lumotlari asosida chuqurroq tahlil qilish keyingi tadqiqotlarning vazifasi hisoblanadi.

XULOSA

Tadqiqot natijalari logistika xizmatlari bozorini rivojlantirishda xorij tajribasini mamlakatning geografik va iqtisodiy sharoitini hisobga olgan holda tanlab qo'llash lozimligini ko'rsatdi. Tadqiqot asosida quyidagi xulosalarga kelindi:

Xorijiy davlatlar tajribasi asosida logistika bozorini rivojlantirishning oltita modeli ajratildi: davlat boshchiligidagi raqamli xab (Singapur), klasterli bozor modeli (Germaniya), darvoza-port modeli (Niderlandiya), erkin iqtisodiy zonalar modeli (BAA), davlat rejali infratuzilma-koridor modeli (Xitoy) va tranzit-koridor modeli (Qozog'iston).

LPI 2023 bo'yicha O'zbekiston yetakchi davlatlardan 30-40 foizga orqada, Qozog'istondan esa atigi 0,1 ballga past; eng zaif bo'g'inlar yuklarni kuzatish va infratuzilma hisoblanadi.

Quruqlik bilan o'ralgan davlat uchun tashish vaqtini qisqartirish muhim iqtisodiy zaxira hisoblanadi: eksport yuklarini yetkazish vaqtini bir kunga qisqartirish yiliga taxminan 0,2-0,7 mlrd AQSh dollari miqdoridagi tarif ekvivalentiga teng samara beradi.

Tadqiqot natijalariga ko'ra, O'zbekiston uchun tranzit-koridor modelini boshqa modellarning eng samarali unsurlari bilan uyg'unlashtirgan gibrid yondashuv maqsadga muvofiq. Bu yondashuv doirasida: birinchidan, Singapur tajribasi asosida tashqi savdo va tranzit uchun yagona elektron darcha tizimini yaratish; ikkinchidan, Germaniya tajribasi asosida asosiy transport tugunlarida davlat-xususiy sheriklik

asosidagi logistika klasterlarini tashkil etish; uchinchi, Niderlandiya tajribasi asosida quruq portlar va terminallar uchun yagona axborot hamjamiyati tizimini joriy etish; to'rtinchi, BAA tajribasi asosida Navoiy xalqaro logistika markazini havotemir yo'l qayta eksport xabiga aylantirish; beshinchi, Xitoy tajribasi asosida logistika xarajatlarining YaIMdagi ulushini rasmiy statistikada hisoblash va uni davlat siyosatining maqsadli ko'rsatkichiga aylantirish; oltinchi, Qozog'iston va boshqa qo'shni davlatlar bilan tranzit tariflari, elektron hujjatlar va chegara jarayonlarini uyg'unlashtirish maqsadga muvofiq.

Umuman olganda, xorij tajribasi logistika bozorining raqobatbardoshligi faqat infratuzilma bilan emas, balki jarayonlar tezligi, axborot shaffofligi va xizmatlar integratsiyasi bilan belgilanishini ko'rsatadi. Taklif etilgan yondashuvni amalga oshirish O'zbekistonning 2030-yilgacha belgilangan tranzit va LPI bo'yicha maqsadli ko'rsatkichlariga erishishga xizmat qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "2022-2026-yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to'g'risida"gi PF-60-son Farmoni. 28.01.2022-y. [Elektron resurs]. - URL: <https://lex.uz>
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PQ-28-son qarori. 27.01.2025-y. [Elektron resurs]. - URL: <https://lex.uz/uz/docs/-7342148>
3. O'zbekiston Respublikasining ijtimoiy-iqtisodiy holati (2025-yil yanvar-dekabr) [Elektron resurs] // O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Statistika agentligi. - 2026. - URL: https://stat.uz/img/news/talil-2025-jil-yanvar-dekabr-lotin_p29731.pdf (murojaat sanasi: 06.10.2026).
4. O'zbekistondan chiqib ketayotgan yuk mashinalari uchun elektron navbat tizimi joriy etiladi [Elektron resurs] // Gazeta.uz. - 29.01.2025. - URL: <https://www.gazeta.uz/oz/2025/01/29/electronic-queue-borders/> (murojaat sanasi: 06.10.2026).
5. Uzbekistan ranks 88th in the Logistics Performance Index [Electronic resource] // UzDaily. - URL: <https://www.uzdaily.uz/en/uzbekistan-ranks-88th-in-the-logistics-performance-index/> (accessed: 06.10.2026).
6. Singapore posts record port performance in 2025 and develops future readiness through industry collaborations for 2026 [Electronic resource] // Maritime and Port Authority of Singapore. - 13.01.2026. - URL: <https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/singapore-posts-record-port-performance-in-2025-and-develops-future-readiness-through-industry-collaborations-for-2026> (accessed: 06.10.2026).
7. Port of Rotterdam throughput declined in 2025 [Electronic resource] // SWZ|Maritime. - 02.03.2026. - URL: <https://swzmaritime.nl/news/2026/03/02/port-of-rotterdam-throughput-declined-in-2025/> (accessed: 06.10.2026).
8. Transport und Logistik in Deutschland [Elektronische Ressource] // Statista. - 2026. - URL: <https://de.statista.com/themen/733/transport-gogistik> (Zugriff: 06.10.2026).
9. China's logistics costs-to-GDP ratio hits record low in 2025 [Electronic resource] // The State Council of the People's Republic of China. - 07.02.2026. - URL:

- https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202602/07/content_WS69873e16c6d00ca5f9a08fc4.html (accessed: 06.10.2026).
10. China champions high-quality development of China-Europe Railway Express [Electronic resource] // Shaanxi Provincial People's Government. - 24.11.2025. - URL: https://en.shaanxi.gov.cn/news/sn/202511/t20251124_3587881.html (accessed: 06.10.2026).
11. Qozog'istonda temir yo'l tranziti 20 foizdan ko'proqqa o'sdi [Elektron resurs] // Sputnik O'zbekiston. - 18.01.2026. - URL: <https://oz.sputniknews.uz/20260118/kazakhstan-temir-yol-tranzit-osish-54879075.html> (murojaat sanasi: 06.10.2026).
12. Porter M.E. Clusters and the new economics of competition [Text]: scientific article // Harvard Business Review. - 1998. - Vol. 76, No. 6. - P. 77-90.
13. Sheffi Y. Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth [Text]: monograph. - Cambridge, MA: MIT Press, 2012.
14. Notteboom T.E., Rodrigue J.-P. Port regionalization: towards a new phase in port development [Text]: scientific article // Maritime Policy & Management. - 2005. - Vol. 32, No. 3. - P. 297-313.
15. Rodrigue J.-P., Notteboom T. The terminalization of supply chains: reassessing the role of terminals in port/hinterland logistical relationships [Text]: scientific article // Maritime Policy & Management. - 2009. - Vol. 36, No. 2. - P. 165-183.
16. Hesse M., Rodrigue J.-P. The transport geography of logistics and freight distribution [Text]: scientific article // Journal of Transport Geography. - 2004. - Vol. 12, No. 3. - P. 171-184.
17. Limão N., Venables A.J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade [Text]: scientific article // The World Bank Economic Review. - 2001. - Vol. 15, No. 3. - P. 451-479.
18. Faye M.L., McArthur J.W., Sachs J.D., Snow T. The challenges facing landlocked developing countries [Text]: scientific article // Journal of Human Development. - 2004. - Vol. 5, No. 1. - P. 31-68.
19. Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability [Text]: monograph. - Washington, DC: World Bank, 2010.
20. Hummels D.L., Schaur G. Time as a trade barrier [Text]: scientific article // American Economic Review. - 2013. - Vol. 103, No. 7. - P. 2935-2959.
21. Arvis J.-F., Ojala L., Shepherd B., Ulybina D., Wiederer C. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Unstable Global Economy [Text]: report. - Washington, DC: World Bank, 2023.