YANGI O‘ZBEKISTONDA LOGISTIKA XIZMATLARINI ZAMONAVIY YONDASHUVLAR ASOSIDA RIVOJLANTIRISH

Karrieva Yakutxon Karimovna
Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti «Biznes boshqaruvi va logistika» kafedrasi professori, iqtisod fanlari doktori

Annotatsiya: *Maqolada 2017-2025-yillarda O‘zbekistonda logistika xizmatlari qanday rivojlangani va bu rivojlanish zamonaviy yondashuvlar talablariga qanchalik javob berishi o‘rganilgan. Tadqiqotda Milliy statistika qo‘mitasining rasmiy ma’lumotlari, Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) natijalari hamda 2025-2026-yillarda qabul qilingan transport-logistikaga oid Prezident qarorlari tahlil qilindi. Baza indekslari, o‘rtacha yillik o‘sish sur’ati, transport turlari bo‘yicha tarkibiy siljish va maqsadli ko‘rsatkichlarga yetish uchun zarur sur’at hisoblandi. Solishtirish uchun Qozog‘iston, Gruziya, Turkiya va Xitoy ko‘rsatkichlari olindi. Avtomobil transportining yuk aylanmasi sakkiz yilda 1,95 baravar ko‘paygani, temir yo‘lniki esa 21,8 foizga oshgani aniqlandi. Shu sababli temir yo‘lning ikki transport turi umumiy yuk aylanmasidagi ulushi 62,7 foizdan 51,3 foizga tushgan. Transport xizmatlarining real hajmi yiliga o‘rtacha 7,1 foizga o‘sgan, ammo 2020-yilda 13,2 foizga qisqargan. 2018-2023-yillarda LPI bo‘yicha bojxona bahosi 2,10 balldan 2,6 ballga ko‘tarilgan, yuklarni kuzatish va o‘z vaqtida yetkazish baholari esa mos ravishda 0,31 va 0,29 ballga pasaygan. 2023-yilda O‘zbekiston umumiy ball bo‘yicha Turkiyadan 0,8 ballga ortda bo‘lib, eng katta farq yuklarni kuzatish va infratuzilmada kuzatilgan. Avtomobil transportida o‘rtacha tashish masofasi ham 13,4 km dan 18,3 km ga uzaygan. Bu natijalardan ko‘rinadiki, o‘sish ko‘proq hajm hisobiga bo‘lmoqda va xizmat sifati undan orqada qolmoqda. Tranzit va transport xizmatlari eksporti bo‘yicha 2030-yilga belgilangan maqsadlar so‘nggi yillarda kuzatilgan sur’atdan ancha past sur’atni talab qiladi. LPI reytingida 55-o‘rinni egallash maqsadi Jahon banki 2026-yilda yagona reytingdan voz kechgani uchun o‘lchov asosini yo‘qotdi. Muallif maqsadli ko‘rsatkichlarni yetkazish vaqti, chegarada kutish muddati va elektron hujjatlar ulushi kabi sifat o‘lchovlariga o‘tkazishni, multimodal terminallarni yangi temir yo‘l loyihalari bilan bog‘lashni hamda milliy ekspeditorlik kompaniyalarini qo‘llab-quvvatlashni taklif qiladi.*

Kalit so‘zlar: *logistika xizmatlari, transport-logistika tizimi, Logistika 4.0, raqamli logistika, multimodal tashish, tranzit salohiyati, Logistika samaradorligi indeksi, yuk aylanmasi, xalqaro transport yo‘laklari, Yangi O‘zbekiston.*

KIRISH

O‘zbekiston dengizga chiqish imkoni yo‘q va qo‘shnilari ham dengizga chiqa olmaydigan dunyodagi ikki davlatdan biri (Simpson, 2024). Mamlakatdan chiqadigan har qanday yuk eng yaqin dengiz portigacha kamida ikki davlat hududini kesib o‘tadi. Bunday sharoitda transport xarajatlari eksport narxining katta qismini tashkil qiladi.

Yetkazish muddati tranzit davlatlarning infratuzilmasi va chegaradagi tartiblarga bog‘liq bo‘lib qoladi (Faye va boshq., 2004; Limão va Venables, 2001). Shuning uchun O‘zbekistonda tashqi savdoning raqobatbardoshligi ko‘p jihatdan logistika samaradorligiga bog‘liq.

2017-yildan boshlangan islohotlar davrida soha sezilarli kengaydi. Joriy narxlarda transport xizmatlari hajmi 2017-yildagi 41,5 trln so‘mdan 2025-yilda 195,4 trln so‘mga yetdi (Milliy statistika qo‘mitasi, 2026). 2025-yilda mamlakat orqali 15,3 mln tonna tranzit yuk o‘tgan, bu 2021-yilga nisbatan 54 foiz ko‘p. Shu bilan birga, Xitoy va Yevropa o‘rtasidagi tranzit oqimida O‘zbekistonning ulushi 1-2 foizdan oshmaydi. Rasmiy hisob-kitoblarga ko‘ra, yiliga qo‘shimcha 15-20 mln tonna tranzit yuk mamlakatga 400-600 mln dollar qo‘shimcha daromad keltirishi mumkin (Prezident matbuot xizmati, 2026).

Tashqi muhit ham o‘zgarmoqda. 2025-yil boshida g‘arb yo‘nalishida yuk tashish muddati ikki baravar, xarajati esa 1,5 baravargacha oshgani qayd etilgan. O‘sha taqdimotda yuk jo‘natuvchi va tashuvchini bog‘laydigan ekspeditorlik xizmatlarining katta qismi xorijiy kompaniyalar qo‘lida ekani ham tan olingan (Prezident matbuot xizmati, 2025). Yangi yo‘nalishlar shakllanmoqda. Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li qurilishi 2024-yil 27-dekabrda boshlangan (The Times of Central Asia, 2024). Termiz orqali Afg‘oniston va Pokistonga chiqadigan Transafg‘on temir yo‘lining texnik-iqtisodiy asoslashini tayyorlash to‘g‘risidagi kelishuv 2025-yil 17-iyulda imzolangan va 2026-yil fevralida tasdiqlangan (Kun.uz, 2026).

Davlat siyosatida logistikaga oid vazifalar bir necha hujjatda belgilangan. 2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Taraqqiyot strategiyasi (PF-60, 2022) va «O‘zbekiston-2030» strategiyasi (PF-158, 2023) tranzit salohiyatini oshirishni ustuvor vazifalar qatoriga kiritgan. 2025-yil 27-yanvardagi qaror bilan transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi tasdiqlandi. Unda xalqaro yuk tashish hajmini kamida ikki baravar, transport-logistika xizmatlari eksportini ikki baravargacha, konteynerda tashish ulushini kamida 1,5 baravar oshirish hamda LPI reytingida 55-o‘rindan past bo‘lmagan o‘ringa chiqish ko‘zda tutilgan (PQ-28, 2025). 2026-yil 12-oktabrdagi qaror 2030-yilgacha logistika markazlarining yillik quvvatini kamida 40 mln tonnaga, transport-logistika xizmatlari eksportini 3,5 mlrd dollarga, tranzitni 18,5 mln tonnaga yetkazishni va xalqaro quruqlik portlari sonini 24 tadan 30 taga ko‘paytirishni belgilaydi (PQ-368, 2026).

Bu maqsadlarning ko‘pchiligi hajmga oid. Zamonaviy yondashuvlar esa logistika xizmatini birinchi navbatda sifat bilan baholaydi: yuk qancha vaqtda yetib keladi, bu muddat qanchalik oldindan ma’lum, yukni yo‘lda kuzatish mumkinmi (Christopher, 2016; Winkelhaus va Grosse, 2020). Jahon banki ham shu yo‘nalishga o‘tdi. 2026-yil aprelida e’lon qilingan LPI 2.0 ekspertlar so‘roviga asoslangan yagona reyting o‘rniga jo‘natmalar va kemalarni kuzatish ma’lumotlaridan olingan vaqt va bog‘lanish ko‘rsatkichlaridan foydalanadi (Arvis va boshq., 2026). Shu sababli ikki savol tug‘iladi: hajm o‘sishi xizmat sifati bilan birga boryaptimi va amaldagi maqsadlar yangi o‘lchov tizimiga mos keladimi?

Tadqiqotning maqsadi 2017-2025-yillardagi rasmiy ma’lumotlar asosida logistika xizmatlari rivojlanishining hajm va sifat jihatlarini solishtirish hamda

zamonaviy yondashuvlarga tayangan rivojlantirish yo‘nalishlarini asoslashdan iborat. Shu maqsadda quyidagi vazifalar qo‘yildi: logistika xizmatlariga zamonaviy yondashuvlarni tizimlashtirish; yuk tashish va yuk aylanmasi dinamikasi hamda transport turlari tarkibini baholash; LPI tarkibiy qismlaridagi o‘zgarishni qo‘shni va raqobatchi davlatlar bilan solishtirish; 2030-yilgacha belgilangan maqsadlarga yetish uchun zarur o‘sish sur’atini hisoblash; amaliy takliflar ishlab chiqish.

Tadqiqot obyekti O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimi, predmeti esa logistika xizmatlarini rivojlantirish jarayonidagi iqtisodiy munosabatlar va ularni o‘lchaydigan ko‘rsatkichlardir. Ishchi gipoteza shundan iborat: 2017-2025-yillardagi o‘sish asosan ekstensiv bo‘lib, avtomobil transporti va tashish hajmi hisobiga yuz bergan, xizmat sifati ko‘rsatkichlari esa unga mos ravishda yaxshilanmagan. Ishning ilmiy yangiligi shundaki, transport turlari tarkibi va LPI tarkibiy qismlari bitta tahlilda birga ko‘rib chiqildi, 2030-yilgi maqsadlarga erishish uchun zarur sur’atlar kuzatilgan sur’atlar bilan solishtirildi va LPI 2.0 ga o‘tish sababli reytingga bog‘langan maqsad o‘lchanmay qolgani ko‘rsatildi.

ADABIYOTLAR SHARHI

Logistika xizmati tushunchasi so‘nggi o‘ttiz-qirq yilda ancha kengaydi. Avval u tashish va omborda saqlash bilan cheklangan bo‘lsa, hozir ta’minot zanjiridagi barcha oqimlarni muvofiqlashtirish sifatida tushuniladi. Christopher (2016) logistikani mijozga kerakli xizmat darajasini eng kam umumiy xarajat bilan ta’minlaydigan material va axborot oqimlarini boshqarish jarayoni deb ta’riflaydi va raqobat ustunligi aynan xizmat darajasidan kelib chiqishini ta’kidlaydi. Mentzer va boshq. (2001) ta’minot zanjiri boshqaruvini bir necha kompaniya funksiyalarini tizimli va strategik muvofiqlashtirish deb qaraydi. Lambert va Cooper (2000) ham zanjir ishtirokchilari o‘rtasidagi biznes jarayonlar integratsiyasini birinchi o‘ringa qo‘yadi. Bu qarashlar bir-birini to‘ldiradi. Christopher xizmat natijasiga qaraydi, Mentzer hamda Lambert va Cooper unga qanday erishish mumkinligini tushuntiradi. Tranzit mamlakat uchun ikkalasi ham kerak, chunki yuk jo‘natuvchini yetkazish muddati qiziqtiradi, bu muddat bir nechta davlat va kompaniyalar o‘rtasidagi kelishuvga bog‘liq.

So‘nggi o‘n yilda adabiyotda raqamli texnologiyalarga tayangan «Logistika 4.0» yo‘nalishi shakllandi. Hofmann va Rüsch (2017) Sanoat 4.0 g‘oyalarining logistikaga ta’sirini real vaqt ma’lumotlari va boshqaruvni markazlashmagan holga o‘tkazish bilan bog‘laydi, ammo bu sohadagi ko‘p yechimlar hali dastlabki bosqichda ekanini ham tan oladi. Barreto va boshq. (2017) narsalar interneti, kiber-fizik tizimlar va katta ma’lumotlarning transport va ombor jarayonlarida qo‘llanishini ko‘rib chiqqan. Winkelhaus va Grosse (2020) tizimli sharhida Logistika 4.0 ni texnologiya va inson omilini birlashtirgan yangi logistika tizimi sifatida ta’riflaydi. Tang va Veelenturf (2019) bu davrda logistika iqtisodiy qiymat bilan bir qatorda ekologik va ijtimoiy qiymat ham yaratishi mumkinligini asoslaydi. Bu ishlarning aksariyati infratuzilmasi rivojlangan mamlakatlar tajribasiga tayanadi. Asosiy cheklovlar chegaradagi tartiblar va temir yo‘l quvvatida bo‘lgan iqtisodiyotda raqamli vositalar qanday natija berishi kam o‘rganilgan.

Pandemiyadan keyin ta’minot zanjirlarining barqarorligi alohida mavzuga

aylandi. Ivanov (2020) COVID-19 pandemiyasi misolida simulyatsiya o‘tkazib, zanjir faoliyatiga zarbaning davomiyligidan ko‘ra turli bo‘g‘inlardagi korxonalar yopilishi va qayta ochilishi vaqtining mos kelmasligi kuchliroq ta’sir qilishini ko‘rsatgan. Bu natija muqobil yo‘nalishlar va yuk harakatini real vaqtda ko‘rib turish nima uchun kerakligini tushuntiradi.

Yashil logistika bo‘yicha ishlar ham transport turlarini tanlash masalasiga olib keladi. McKinnon (2018) yuk tashishdagi uglerod chiqindilarini kamaytirish yo‘llari qatorida yukni avtomobildan temir yo‘lga o‘tkazish, transport vositalarini to‘liqroq yuklash va energiya samaradorligini oshirishni ko‘rsatadi. Karrieva (2025) yirik xalqaro kompaniyalarning yashil logistika modellarini o‘rganib, ularni O‘zbekistonda qo‘llash imkoniyatlarini ko‘p mezonli tahlil, hayot sikli va SWOT usullari yordamida baholagan.

Logistika samaradorligi va tashqi savdo o‘rtasidagi bog‘liqlik ancha yaxshi o‘rganilgan. Limão va Venables (2001) infratuzilma sifati va geografik noqulaylik transport xarajatlarini oshirib, savdo hajmini kamaytirishini empirik ma’lumotlarda isbotlagan. Faye va boshq. (2004) dengizga chiqa olmaydigan davlatlarning qo‘shnilar infratuzilmasiga, ular bilan siyosiy munosabatlarga va chegaradagi ma’muriy amaliyotga qaramligini tahlil qilgan. Hausman va boshq. (2013) logistika vaqti, xarajati va ishonchliligidagi yaxshilanish ikki tomonlama savdoning sezilarli o‘sishi bilan bog‘liq ekanini aniqlagan. Jahon bankining 2023-yilgi hisobotida kechikishlarning ko‘p qismi portlar va chegara punktlarida yuzaga kelishi qayd etilgan (Arvis va boshq., 2023). 2026-yilda e’lon qilingan LPI 2.0 ekspertlar fikriga tayangan baholashdan voz kechib, 6 ta asosiy va 15 ta qo‘shimcha ko‘rsatkichga o‘tdi. Ular orasida dengizga chiqa olmaydigan mamlakatlar uchun yo‘lak samaradorligi ko‘rsatkichlari ham bor (Arvis va boshq., 2026).

O‘zbekistonga oid ishlar soni oxirgi yillarda ko‘paydi. Simpson (2024) mamlakatning makrologistik bog‘lanishini bir necha manbani solishtirish usulida o‘rganib, LPI bo‘yicha o‘rin 2007-yildagi 129-o‘rindan 2023-yilda 88-o‘ringa ko‘tarilgan bo‘lsa-da, ballar hali ham reytingning quyi qismiga yaqin ekanini va soha bo‘yicha umumlashgan ma’lumotlar kamligini ta’kidlaydi. Yusufkhonov va boshq. (2021) 2018-yilgi LPI natijalarini tahlil qilib, eng zaif tarkibiy qism bojxona ekanini aniqlagan. Yarashova (2023) ham reytingdagi o‘rinni yaxshilash yo‘llarini asosan bojxona va infratuzilma bilan bog‘laydi. Muallifning avvalgi ishlarida logistika kompaniyalari faoliyati strategiyasi (Karrieva, 2019) va raqamli logistikada axborot-kommunikatsiya texnologiyalaridan foydalanish imkoniyatlari (Karriyeva va boshq., 2023) ko‘rib chiqilgan. Jahon bankining O‘rta yo‘lak bo‘yicha hisobotida hujjatlarni raqamlashtirish, tariflarni oshkora qilish va yuk harakatini kuzatish orqali 2030-yilgacha yo‘lakdagi yuk hajmini uch baravar oshirish va yo‘l vaqtini ikki baravar qisqartirish mumkinligi ko‘rsatilgan (World Bank, 2023).

Adabiyotlar tahlili bir bo‘shliqni ko‘rsatadi. Mahalliy tadqiqotlar yo LPI reytingidagi o‘rinni bosh maqsad sifatida oladi, yoki alohida texnologiya imkoniyatlarini muhokama qiladi. Transport turlari tarkibidagi siljish, xizmat sifati ko‘rsatkichlari va davlat maqsadlarining bajarilish ehtimolini birga ko‘rib chiqqan ish deyarli yo‘q. 2026-yil aprelidan keyin reytingga bog‘langan maqsadlar o‘lchov asosini

yo‘qotgani ham ilmiy adabiyotda hali muhokama qilinmagan. Ushbu maqola shu bo‘shliqni to‘ldirishga qaratilgan.

METODOLOGIYA

Tadqiqot rasmiy ikkilamchi ma’lumotlarga asoslangan tavsifiy-tahliliy dizaynda olib borildi. Tahlil davri sifatida 2017-2025-yillar olindi. Boshlang‘ich yil islohotlar boshlanishiga to‘g‘ri keladi. 2025-yil to‘liq yillik ma’lumotlar mavjud bo‘lgan so‘nggi yildir.

Ma’lumotlar uch manbadan olindi. Birinchisi Milliy statistika qo‘mitasining SIAT tizimidagi ma’lumotlar to‘plamlari: avtomobil transportida tashilgan yuk (mln tonna), avtomobil va temir yo‘l transportining yuk aylanmasi (mln va mlrd tonna-km), transport xizmatlari hajmi (joriy narxlarda, mlrd so‘m) va uning taqqoslama narxlardagi o‘sish sur’ati (Milliy statistika qo‘mitasi, 2026). Barcha transport turlarida tashilgan yuk hajmi 2024-2025-yillar uchun choraklik yig‘ma qatordan olindi. Ikkinchisi LPI ning 2018 va 2023-yillardagi tarkibiy ko‘rsatkichlari (Arvis va boshq., 2023; Yusufkhonov va boshq., 2021). Solishtirish uchun Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Tojikiston, Gruziya, Turkiya va Xitoy tanlandi. Bu davlatlar O‘zbekiston yuklari o‘tadigan yo‘laklarda joylashgan yoki uning yirik savdo hamkorlaridir. Uchinchisi me’yoriy hujjatlardagi maqsadli ko‘rsatkichlar (PQ-28, 2025; PQ-368, 2026) hamda tranzit va xizmatlar eksporti bo‘yicha rasmiy ma’lumotlar (Prezident matbuot xizmati, 2026; Omarov, 2025). Ma’lumotlar 2026-yil noyabr holatiga ko‘ra olindi.

Dinamikani taqqoslash uchun baza indeksi hisoblandi:

$$I_t = X_t / X_{2017} \times 100, \quad (1)$$

bu yerda X_t ko‘rsatkichning t-yildagi qiymati. O‘rtacha yillik o‘sish sur’ati quyidagicha aniqlandi:

$$CAGR = (X_n / X_0)^{1/n} - 1, \quad (2)$$

bu yerda X_0 va X_n davr boshi va oxiridagi qiymat, n esa yillar soni.

Transport turlari tarkibidagi siljishni baholash uchun temir yo‘lning avtomobil va temir yo‘l yuk aylanmasi yig‘indisidagi ulushi hisoblandi. Quvur transporti tahlilga kiritilmadi, chunki u faqat gaz va neft tashiydi va logistika xizmatlari bozoriga kirmaydi. Havo transportining yuk hajmidagi ulushi juda kichik bo‘lgani uchun u ham hisobga olinmadi. Avtomobil transportida o‘rtacha tashish masofasi yuk aylanmasini tashilgan yuk hajmiga bo‘lish orqali topildi. Transport xizmatlarining real hajm indeksi taqqoslama narxlardagi yillik o‘sish sur’atlarini zanjir usulida ko‘paytirib tuzildi. LPI bo‘yicha 2018 va 2023-yillardagi ballar farqi hamda 2023-yilda tanlangan davlatlar bilan oraliq hisoblandi. Oxirida 2030-yilgi maqsadga yetish uchun zarur o‘sish sur’ati (2) formula bo‘yicha topildi va so‘nggi yillarda kuzatilgan sur’at bilan solishtirildi.

Natijalarni talqin qilishda ikki cheklov hisobga olindi. 2023-yilgi LPI ballari bir xona aniqlikda e’lon qilingan va so‘rov metodikasi o‘zgargan, shuning uchun 0,1 balldan kichik farqlar talqin qilinmadi (Arvis va boshq., 2023). Tranzit va xizmatlar eksporti bo‘yicha to‘liq rasmiy qatorlar e’lon qilinmagani uchun bu ko‘rsatkichlar rasmiy bayonotlardagi qiymatlar asosida baholandi. Hisob-kitoblar Python 3 dasturida bajarildi va keltirilgan manbalar asosida qayta tekshirilishi mumkin.

TAHLIL VA NATIJALAR

1-jadvalda 2017-2025-yillardagi asosiy ko‘rsatkichlar keltirilgan.

1-jadval

O‘zbekistonda yuk tashish va transport xizmatlarining asosiy ko‘rsatkichlari, 2017-2025-yillar

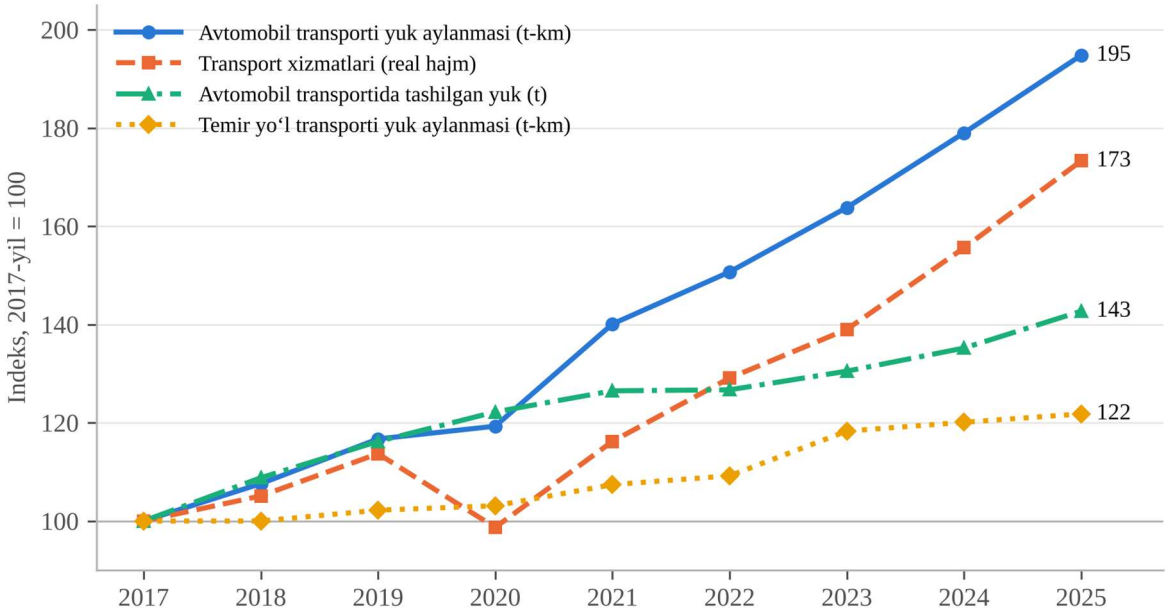
Yil	Avtomobilda tashilgan yuk, mln t	Avtomobil yuk aylanmasi, mlrd t-km	Temir yo‘l yuk aylanmasi, mlrd t-km	Temir yo‘l ulushi*, %	Avtomobilda o‘rtacha masofa, km	Transport xizmatlari, trln so‘m	Real o‘sish, %
2017	1 013,1	13,6	22,9	62,7	13,4	41,5	109,0
2018	1 102,2	14,6	22,9	61,0	13,3	50,6	105,1
2019	1 177,7	15,9	23,4	59,6	13,5	63,0	108,2
2020	1 238,2	16,2	23,6	59,2	13,1	59,2	86,8
2021	1 282,0	19,1	24,6	56,3	14,9	75,5	117,7
2022	1 284,1	20,5	25,0	54,9	16,0	93,7	111,1
2023	1 322,0	22,3	27,1	54,9	16,9	120,7	107,7
2024	1 370,1	24,4	27,5	53,0	17,8	157,0	111,9
2025	1 445,2	26,5	27,9	51,3	18,3	195,4	111,4

Avtomobil transportida tashilgan yuk hajmi 2017-2025-yillarda 42,7 foizga oshgan, o‘rtacha yillik o‘sish 4,5 foizni tashkil etgan. Avtomobil transportining yuk aylanmasi tezroq, yiliga o‘rtacha 8,7 foizga o‘sgan va 1,95 baravar ko‘paygan. Temir yo‘l yuk aylanmasi bu davrda 21,8 foizga oshgan, o‘rtacha yillik o‘sish 2,5 foiz bo‘lgan. 2017-2018-yillarda temir yo‘l yuk aylanmasi o‘zgarmagan, eng katta o‘sish 2023-yilda (8,4 foiz) qayd etilgan.

Natijada transport turlari tarkibi o‘zgargan. Temir yo‘lning avtomobil va temir yo‘l yuk aylanmasi yig‘indisidagi ulushi sakkiz yilda 11,4 foiz bandga kamaygan. Avtomobil transportida o‘rtacha tashish masofasi 13,4 km dan 18,3 km ga oshgan, ya’ni avtomobil transporti uzoqroq masofalarga chiqib, temir yo‘l bilan raqobatlasha boshlagan. 2025-yilda barcha transport turlarida 1 609,6 mln tonna yuk tashilgan, bu 2024-yilga nisbatan 4,9 foiz ko‘p. Shundan 89,8 foizi avtomobil transporti hissasiga to‘g‘ri kelgan. 2026-yilning 9 oyida tashilgan yuk hajmi o‘tgan yilning mos davriga nisbatan 5,6 foizga oshgan (Milliy statistika qo‘mitasi, 2026).

Transport xizmatlari hajmi joriy narxlarda 4,7 baravar oshgan. Taqqoslama narxlarda o‘sish 73,3 foizni, o‘rtacha yillik sur’at 7,1 foizni tashkil etgan. Qator bir marta keskin uzilgan: 2020-yilda real hajm 13,2 foizga qisqargan, 2021-yilda esa 17,7 foizga tiklangan. 2025-yilda transport xizmatlari bozor xizmatlari umumiy hajmining taxminan 18,6 foizini tashkil qilgan.

1-rasmda to‘rt ko‘rsatkichning 2017-yilga nisbatan indekslari berilgan.



1-rasm. Yuk tashish va transport xizmatlari indekslari, 2017-yil = 100

2021-yildan keyin avtomobil transporti yuk aylanmasi boshqa ko‘rsatkichlardan ancha tez o‘sgan, temir yo‘l chizig‘i deyarli gorizontal holatda qolgan.

Xizmat sifatini baholash uchun LPI tarkibiy qismlari tahlil qilindi (2-jadval).

2-jadval

O‘zbekiston va tanlangan davlatlarning LPI ko‘rsatkichlari (1-5 ballik shkala)

Ko‘rsatkich	O‘zbekiston 2018	O‘zbekiston 2023	O‘zgarish	Qozog‘iston 2023	Gruziya 2023	Turkiya 2023	Xitoy 2023
Bojxona	2,10	2,6	+0,50	2,6	2,6	3,0	3,3
Infratuzilma	2,57	2,4	−0,17	2,5	2,3	3,4	4,0
Xalqaro tashuvlarni tashkil etish	2,42	2,6	+0,18	2,6	2,7	3,4	3,6
Logistika xizmatlari sifati	2,59	2,6	+0,01	2,7	2,6	3,5	3,8
Yuklarni kuzatish	2,71	2,4	−0,31	2,8	2,8	3,5	3,8
O‘z vaqtida yetkazish	3,09	2,8	−0,29	2,9	3,1	3,6	3,7
Umumiy LPI bali	2,58	2,6	+0,02	2,7	2,7	3,4	3,7
Reytingdagi o‘rin	99	88	+11	79	79	38	19

2018-2023-yillarda O‘zbekistonning umumiy bali deyarli o‘zgarmagan, ammo reytingdagi o‘rni 99-o‘rindan 88-o‘ringa ko‘tarilgan. Tarkibiy qismlar turli yo‘nalishda o‘zgargan. Eng katta yaxshilanish bojxonada kuzatilgan (0,5 ball), xalqaro tashuvlarni tashkil etish bahosi ham 0,18 ballga oshgan. Yuklarni kuzatish, o‘z vaqtida yetkazish va infratuzilma bo‘yicha baholar pasaygan. Logistika xizmatlari sifati amalda o‘zgarmagan.

2023-yilda O‘zbekiston umumiy ball bo‘yicha Qozog‘iston va Gruziyadan 0,1 ballga ortda qolgan, Qirg‘iziston (2,3) va Tojikistondan (2,5) oldinda bo‘lgan. Turkiya bilan farq 0,8 ballga teng, eng katta farq yuklarni kuzatish (1,1 ball) va infratuzilma (1,0 ball) bo‘yicha. Qozog‘iston bilan farqning katta qismi ham kuzatish komponentiga to‘g‘ri keladi (0,4 ball).

3-jadvalda davlat qarorlaridagi ayrim maqsadlar va ularga yetish uchun zarur sur’atlar keltirilgan.

3-jadval

2030-yilgacha belgilangan ayrim maqsadli ko‘rsatkichlar va ularga erishish uchun zarur o‘sish sur’atlari

Ko‘rsatkich	2025-yil holati	2030-yil maqsadi	Zarur o‘rtacha yillik o‘sish, %	Kuzatilgan o‘sish, %	Hujjat
Tranzit yuk hajmi, mln t	15,3	18,5	3,9	11,4 (2021-2025-yillar o‘rtachasi)	PQ-368
Transport-logistika xizmatlari eksporti, mlrd AQSH dollari	2,3*	3,5	8,8	30,0 (2025-yil 11 oyi)	PQ-368
Xalqaro quruqlik portlari soni, ta	24	30	4,6	ma’lumot yo‘q	PQ-368
LPI reytingidagi o‘rin	88 (2023)	55-o‘rindan past emas	hisoblab bo‘lmaydi	hisoblab bo‘lmaydi	PQ-28

Tranzit yuk hajmini 18,5 mln tonnaga yetkazish uchun yiliga 3,9 foiz o‘sish yetarli, 2021-2025-yillarda esa tranzit yiliga o‘rtacha 11,4 foizga o‘sgan. Transport-logistika xizmatlari eksporti bo‘yicha maqsad yiliga taxminan 8,8 foiz o‘sishni talab qiladi, 2025-yilning 11 oyida bu ko‘rsatkich o‘tgan yilning mos davriga nisbatan 30 foizga oshgan (Omarov, 2025). Xalqaro quruqlik portlari sonini 30 taga yetkazish yiliga o‘rtacha 1-2 ta port qo‘shishni anglatadi. LPI bo‘yicha maqsadga yetish sur’atini hisoblab bo‘lmaydi, chunki LPI 2.0 yagona umumiy reyting bermaydi va 55-o‘rin uchun taqqoslanadigan o‘lchov qolmagan (Arvis va boshq., 2026).

MUHOKAMA

Natijalar ishchi gipotezani tasdiqlaydi. 2017-2025-yillarda logistika xizmatlari bozori real ifodada yiliga 7 foizdan tezroq o‘sgan, lekin o‘sishning ko‘p qismi avtomobil transporti va tashish hajmi hisobiga yuz bergan. Xizmat sifatini aks ettiruvchi LPI tarkibiy qismlari bu davrda yaxshilanmagan, ayrimlari hatto pasaygan.

Transport turlari tarkibidagi siljishning ikki sababi bo‘lishi mumkin. Birinchisi temir yo‘l quvvatining cheklanganligi. Ikkinchisi avtomobil tashuvchilarining moslashuvchanligi, chunki kichik partiyalar va eshikdan eshikkacha yetkazishda avtomobil qulayroq. Har qanday holatda ham bu siljish McKinnon (2018) tavsiya qilgan yo‘nalishga, ya’ni yukni temir yo‘lga o‘tkazishga teskari. PQ-28 qarorida konteynerda tashish ulushini oshirish vazifasi qo‘yilgani bu muammo davlat darajasida tan olinganini ko‘rsatadi. Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston va Transafg‘on temir yo‘llari bu tendensiyani o‘zgartirishi mumkin. Biroq yangi temir yo‘l liniyasi o‘z-o‘zidan xizmat sifatini oshirmaydi. Avtomobil va temir yo‘lni bog‘laydigan konteyner terminallari bo‘lmasa, yuk avtomobilda qolaveradi.

LPI natijalari ham shunga olib keladi. Mahalliy tadqiqotlarda bojxona eng zaif bo‘g‘in sifatida ko‘rsatilgan edi (Yusufkhonov va boshq., 2021; Yarashova, 2023). Bizning natijalar bu yo‘nalishdagi islohotlar ish berganini ko‘rsatadi: bojxona bahosi 0,5 ballga ko‘tarilgan va bu komponent bo‘yicha O‘zbekiston Qozog‘iston va Gruziya bilan tenglashgan. Kuzatish, o‘z vaqtida yetkazish va infratuzilma baholari tushgan. Bu komponentlar davlat organlaridan ko‘ra ko‘proq logistika kompaniyalari, ularning

axborot tizimlari va terminal infratuzilmasi bilan bog‘liq. Simpson (2024) ham O‘zbekiston ballari reytingning quyi qismiga yaqin qolayotganini qayd etgan edi. Christopher (2016) yozganidek, mijoz uchun yuk qayerdaligi va qachon yetib kelishi xizmatning eng muhim o‘lchovidir. Logistika 4.0 bo‘yicha adabiyot ham eng katta samarani real vaqtdagi ma’lumot va yuk harakatining ko‘rinuvchanligi bilan bog‘laydi (Hofmann va Rüsch, 2017; Winkelhaus va Grosse, 2020). Shuning uchun keyingi bosqich islohotlari bojxonadan kompaniyalar darajasidagi raqamli xizmatlarga ko‘chishi kerak. 2026-yil iyulida taqdim etilgan takliflar shu yo‘nalishga mos keladi. Ularda logistika markazlarida terminal va ombor boshqaruvi tizimlarini joriy etish, ularni «E-logistika» platformasiga ulash, transport vositalarini onlayn kuzatish va chegara punktlarida «yagona to‘xtash» tamoyilini qo‘llash nazarda tutilgan (Prezident matbuot xizmati, 2026). Muallifning avvalgi tadqiqotida ham raqamli platformalar logistika kompaniyalari raqobatbardoshligi omili sifatida ko‘rsatilgan (Karriyeva va boshq., 2023).

Bu natijalarni xalqaro tadqiqotlar bilan solishtirish mumkin. Hausman va boshq. (2013) savdo hajmiga transport xarajati bilan birga yetkazish vaqti va uning ishonchliligi ham ta’sir qilishini aniqlagan. O‘zbekistonda aynan vaqt va ishonchlilik bilan bog‘liq baholar pasaygan, ya’ni eksportchilar uchun muammo tarif darajasidan tashqarida ham turibdi. Jahon bankining O‘rta yo‘lak bo‘yicha tavsiyalari ham ko‘proq tashkiliy choralarga qaratilgan: elektron hujjatlar, tariflarning oshkoraligi va yuk harakatini kuzatish (World Bank, 2023). Bunday choralar odatda yangi temir yo‘l qurishga qaraganda kamroq mablag‘ talab qiladi va tezroq natija beradi. Limão va Venables (2001) ta’kidlaganidek, dengizga chiqa olmaydigan mamlakat uchun qo‘shni davlatlardagi infratuzilma va tartiblar ham katta rol o‘ynaydi. Shu sababli yo‘lak bo‘ylab hujjatlarni o‘zaro tan olish va raqamli ma’lumot almashish milliy islohotlarni to‘ldirishi kerak. Temir yo‘l ulushini tiklash chiqindilarni ham kamaytiradi. Bu Tang va Veelenturf (2019) logistikaning ekologik qiymati haqidagi fikriga va Karrieva (2025) ko‘rsatgan yashil logistika vazifalariga mos keladi.

2020-yilgi pasayish logistika tizimi tashqi zarbalarga qanchalik sezgir ekanini ko‘rsatdi. Real hajm bir yilda 13,2 foizga qisqardi va oldingi darajaga faqat 2021-yilda qaytdi. Ivanov (2020) natijalariga ko‘ra, bunday holatlarda zanjir bo‘g‘inlari yopilishi va qayta ochilishining muvofiqlashtirilmagani zararni oshiradi. G‘arb yo‘nalishidagi xarajatlar oshgani ham shu xulosani tasdiqlaydi. Shu sababli PQ-28 qarorida tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish birinchi ustuvor yo‘nalish sifatida belgilangani asosli.

Ekspeditorlik bozori alohida e’tiborni talab qiladi. Mentzer va boshq. (2001) yondashuviga ko‘ra, ta’minot zanjirida qiymatning katta qismi muvofiqlashtiruvchi bo‘g‘inda yaratiladi. Agar bu bo‘g‘in xorijiy kompaniyalar qo‘lida bo‘lsa, xizmatlar eksportidan tushumning bir qismi ham mamlakatdan tashqarida qoladi. Xalqaro yuk tashishni tashkil etuvchi transport-ekspeditorlik xizmatlariga QQS ning nol stavkasi joriy etilishi (PQ-28, 2025) bu yo‘nalishdagi birinchi qadam bo‘ldi.

Tranzit va xizmatlar eksporti bo‘yicha 2030-yilgi maqsadlar so‘nggi yillardagi sur’atlardan ancha past sur’atni talab qiladi. Bu maqsadlar ehtiyotkorlik bilan belgilanganini yoki infratuzilma quvvati cheklovini hisobga olganini bildirishi

mumkin. Rasmiy taqdimotda baholangan qo‘shimcha tranzit salohiyati amaldagi maqsaddan ancha yuqori. LPI bo‘yicha maqsadni qayta ko‘rib chiqish kerak. LPI 2.0 import paytida yukning portda yoki terminalda kutish vaqti, yetkazib berish vaqti va hamkor davlatlar bilan bog‘lanish kabi ko‘rsatkichlarni o‘lchaydi (Arvis va boshq., 2026). Maqsadni shu ko‘rsatkichlarga hamda chegaradan o‘tish vaqtini 20 daqiqagacha qisqartirish kabi milliy o‘lchovlarga (Prezident matbuot xizmati, 2025) bog‘lash uni o‘lchanadigan va boshqariladigan qiladi.

Tadqiqotning cheklovlari ham bor. Tahlil ikkilamchi ma’lumotlarga tayanadi va kompaniyalar darajasidagi xizmat sifatini to‘g‘ridan-to‘g‘ri o‘lchamaydi. 2023-yilgi LPI ballari yaxlitlangan va metodika o‘zgargan, shuning uchun kichik farqlar ehtiyotkorlik bilan talqin qilindi. Tranzit va eksport bo‘yicha to‘liq rasmiy qatorlar yo‘qligi sababli bu qismdagi hisob-kitoblar taxminiydir.

XULOSA

2017-2025-yillarda O‘zbekistonda transport xizmatlarining real hajmi 73 foizga oshdi, avtomobil transporti yuk aylanmasi esa deyarli ikki baravar ko‘paydi. Bu o‘sish ekstensiv xarakterga ega. Temir yo‘lning yuk aylanmasidagi ulushi 51 foizgacha tushdi, LPI bo‘yicha bojxona bahosi yaxshilangani holda yuklarni kuzatish, o‘z vaqtida yetkazish va infratuzilma baholari pasaydi. Hajmga oid 2030-yilgi maqsadlarga hozirgi sur’atlarda erishish mumkin, LPI reytingiga bog‘langan maqsad esa 2026-yildan o‘lchov asosini yo‘qotdi.

Shu asosda quyidagilar taklif etiladi. Davlat qarorlaridagi reytingga oid maqsadni LPI 2.0 ko‘rsatkichlari va milliy vaqt o‘lchovlari, jumladan chegarada kutish vaqti, yetkazishning o‘z vaqtidaligi va elektron hujjatlar ulushi bilan almashtirish kerak. Yangi temir yo‘l loyihalari bilan bir vaqtda multimodal terminallar qurilishini rejalashtirish lozim. Aks holda yangi quvvat avtomobil transportidan yuk ola olmaydi. Logistika markazlari va yirik tashuvchilar uchun yuk harakatini kuzatish tizimlarini «E-logistika» platformasiga ulashni majburiy talabga aylantirish maqsadga muvofiq. Milliy ekspeditorlik va 3PL kompaniyalarini qo‘llab-quvvatlash xizmatlar eksportidan tushumni mamlakatda qoldiradi. Temir yo‘l ulushini oshirish yashil logistika maqsadlariga ham xizmat qiladi.

Ishning ilmiy hissasi hajm va sifat ko‘rsatkichlarini bitta tahlilda birlashtirgani va LPI 2.0 ga o‘tish keltirib chiqargan o‘lchov muammosini ko‘rsatganidadir. Keyingi tadqiqotlarda yuk jo‘natuvchilar o‘rtasida so‘rov o‘tkazib, xizmat sifatini kompaniyalar darajasida o‘lchash hamda LPI 2.0 ning O‘zbekiston bo‘yicha yo‘lak ko‘rsatkichlarini tahlil qilish rejalashtirilgan.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. Arvis, J.-F., Herrera Dappe, M., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2026). Connecting to compete 2025: The new Logistics Performance Indicators 2.0. World Bank.
2. Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2023). Connecting to compete 2023: Trade logistics in an uncertain global economy. World Bank.
3. Barreto, L., Amaral, A., & Pereira, T. (2017). Industry 4.0 implications in

logistics: An overview. Procedia Manufacturing, 13, 1245-1252.
4. Christopher, M. (2016). Logistics & supply chain management (5th ed.). Pearson.
5. Faye, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. Journal of Human Development, 5(1), 31-68.
6. Hausman, W. H., Lee, H. L., & Subramanian, U. (2013). The impact of logistics performance on trade. Production and Operations Management, 22(2), 236-252.
7. Hofmann, E., & Rüsch, M. (2017). Industry 4.0 and the current status as well as future prospects on logistics. Computers in Industry, 89, 23-34.
8. Ivanov, D. (2020). Predicting the impacts of epidemic outbreaks on global supply chains: A simulation-based analysis on the coronavirus outbreak (COVID-19/SARS-CoV-2) case. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 136, 101922.
9. Karrieva, Y. K. (2019). Strategy of functioning of logistics companies in Uzbekistan. International Journal of Innovative Technology and Exploring Engineering, 8(9S3), 176-180. https://doi.org/10.35940/ijitee.I3035.0789S319
10. Karrieva, Ya. K. (2025). O‘zbekistonda yashil logistikani rivojlantirish istiqbollari. Marketing, (2), 26-32.
11. Karriyeva, Ya. K., Karriyeva, Sh. S., Karriyev, K. S., & Jo‘rayeva, F. J. (2023). O‘zbekistonda raqamli logistikani rivojlantirishda axborot-kommunikatsiya texnologiyalaridan foydalanish imkoniyatlari. Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, 11(3), 315-327. https://doi.org/10.55439/EIT/vol11_iss3/i33
12. Kun.uz. (2026, February 10). Uzbekistan ratifies feasibility study agreement for Trans-Afghan railway. https://kun.uz/en/news/2026/02/10/uzbekistan-ratifies-feasibility-study-agreement-for-trans-afghan-railway
13. Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Issues in supply chain management. Industrial Marketing Management, 29(1), 65-83.
14. Limão, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. The World Bank Economic Review, 15(3), 451-479.
15. McKinnon, A. (2018). Decarbonizing logistics: Distributing goods in a low carbon world. Kogan Page.
16. Mentzer, J. T., DeWitt, W., Keebler, J. S., Min, S., Nix, N. W., Smith, C. D., & Zacharia, Z. G. (2001). Defining supply chain management. Journal of Business Logistics, 22(2), 1-25.
17. Milliy statistika qo‘mitasi. (2026). Transport statistikasi: yillik va choraklik ko‘rsatkichlar [Ma’lumotlar to‘plami]. SIAT. https://siat.stat.uz
18. Omarov, M. (2025, 26-dekabr). Transport sohasi: iqtisodiy rivojlanish drayveri. Yangi O‘zbekiston. https://yuz.uz/uz/news/transport-sohasi--iqtisodiy-rivojlanish-drayveri
19. PF-60. (2022). 2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida: O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi Farmoni. https://lex.uz
20. PF-158. (2023). «O‘zbekiston-2030» strategiyasi to‘g‘risida: O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi Farmoni. https://lex.uz

21. PQ-28. (2025). O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida: O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi qarori. https://lex.uz/docs/7342148
22. PQ-368. (2026). Transport-logistika tizimini rivojlantirishga doir qo‘shimcha chora-tadbirlar to‘g‘risida: O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 12-oktabrdagi qarori. https://lex.uz
23. Prezident matbuot xizmati. (2025, 11-yanvar). Transport sohasidagi vazifalar ko‘rsatib o‘tildi. https://president.uz/oz/lists/view/7807
24. Prezident matbuot xizmati. (2026, 1-iyul). Transport-logistika tizimini rivojlantirish bo‘yicha takliflar ko‘rib chiqildi. https://president.uz/oz/lists/view/9370
25. Simpson, Z. P. (2024). Informing macrologistics connectivity in emerging economies through a triangulated research approach: The case of Uzbekistan. Asia Europe Journal, 22(3), 351-380. https://doi.org/10.1007/s10308-024-00708-x
26. Tang, C. S., & Veelenturf, L. P. (2019). The strategic role of logistics in the industry 4.0 era. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 129, 1-11.
27. The Times of Central Asia. (2024, December 30). Long-awaited construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway officially launched. https://timesca.com/long-awaited-construction-of-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-officially-launched/
28. Winkelhaus, S., & Grosse, E. H. (2020). Logistics 4.0: A systematic review towards a new logistics system. International Journal of Production Research, 58(1), 18-43.
29. World Bank. (2023). Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030. World Bank. https://doi.org/10.1596/40626
30. Yarashova, V. (2023). Ways to strengthen Uzbekistan's position in the international logistics rankings. Economics and Innovative Technologies, 11(4), 449-458. https://doi.org/10.55439/EIT/vol11_iss4/a46
31. Yusufkhonov, Z., Ravshanov, M., Kamolov, A., & Kamalova, E. (2021). Improving the position of the logistics performance index of Uzbekistan. E3S Web of Conferences, 264, 05028. https://doi.org/10.1051/e3sconf/202126405028