



## GLOBAL LOGISTIKA MUAMMOLARI VA UNING RIVOJLANISH ISTIQBOLLARI: O'ZBEKISTON MISOLI

---

**Omonov Sanjarbek Alijon o'gli**

*Andijon mashinasozlik institute "Transport va logistika"*

*fakulteti 2-kurs, K\_47\_22*

*+998940217919*

[omonovsanjarbek94@gmail.com](mailto:omonovsanjarbek94@gmail.com)

**Nazirov NodirbekJamoliddin o'g'li**

*Andijon mashinasozlik institute "Transport logistikasi"*

*kafedraasi stajyor-o'qituvchisi*

*+998999088357*

[Nodirnazirov98@gmail.com](mailto:Nodirnazirov98@gmail.com)

**Omonov Sherzodbek Alijon o'g'li**

*Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti "iqtisodiyot"*

*fakulteti 4-kurs EK-85*

*+998910409912*

[Sherzobekomonov2002@gmail.com](mailto:Sherzobekomonov2002@gmail.com)

**Annotatsiya:** Ushbu maqolada logistika asoslari va tushunchasi yoritilgan hamda logistikaning iqtisodiy mohiyati, uni minqa iqtisodiy salohiyatining oshirishdagi o'rni haqida fikr yuritildi. Shuningdek bugungi global davrdagi bir qancha muammolari ham ko'rsatilgan bundan tashqari taklif va yechimlar berilgan. Mintaqaviy hamkorlikni va milliy yuk tashuvchilarning hajmi va sifatini oshirishi nazarda tutilgan.

**Abstract:** In this article, the basics and concept of logistics are explained, and the economic nature of logistics and its role in increasing its economic potential were discussed. Also, several problems of today's global era are indicated, and suggestions and solutions are given. It is intended to increase the regional cooperation and the volume and quality of national freight carriers.

**Аннотация:** В этой статье объясняются основы и понятие логистики, а также обсуждается экономическая сущность логистики и ее роль в увеличении ее экономического потенциала. Также обозначены некоторые проблемы сегодняшней глобальной эпохи, даны предложения и решения. Он призван увеличить региональное сотрудничество, а также объем и качество национальных грузовых перевозчиков.

**Kalit so'zlar:** Logistika, iqtisodiyot, eksport, import, tarif, innovatsion siyosat, avtomobil tranziti, mintaqaviy hamkorlik, boj.

O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishganidan so'ng ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy o'zgarishlar hayotga izchil joriy etila boshladi. Respublikaning bozor iqtisodiyotiga o'tib borishi, xususiy mulkchilikni, avtomobil sanoatini vujudga



kelishi, chet ellar bilan teng huquqli iqtisodiy aloqalarning yoʻlga qoʻyilishi transport sohasida yangi va dolzarb masalalarni yuzaga keltirdi. Bugungi kunda xoʻjalik yurituvchi subyektlarning har xilligi va teng huquqliligi, ular oʻrtasidagi raqobat, tadbirkorlik tashabuskorligi, oʻzini oʻzi boshqarish va moliyalashtirish kabi bozor tamoyillari, oʻz navbatida, tashishning yangi texnologiyalarini ishlab chiqishni va hayotga joriy etish masalasini vujudga keltirdi. Bunday texnologiyalar tashish jarayonini yaxlit holda, yaʼni «ishlab chiqaruvchi - tashib beruvchi - isteʼmolchi» zanjirini bir butun holda koʻrish, mahsulotlar (moddiy oqimlar, yoʻlovchilar) harakatini muvofiqlashtirishga yoʻnaltirilgan boʻlishi kerak.<sup>1</sup> Jarayonlarni tashkil etishning logistik konsepsiyasini faqatgina logistika sohasida mutaxassislar tomonidagina amalga oshirib boʻlmaydi. Jarayonlarni tizimli tashkil etish falsafasi biznesning tayanch falsafasi boʻlishi lozim. Tijoratchilar, iqtisodchilar, turli larmoq menejerlari logistika konsepsiyasini tushunishlari va qabul qilishlari, jarayonlarni logistik tashkil etishning asosiy usullarini bilishlari hamda erishiladigan samarani koʻzda tutadigan boʻlishlari kerak. Shuning uchun ham bugungi kunda logistika sohasidagi keng qamrovdagi oliy taʼlim vazifasi nihoyatda muhim hisoblanadi.<sup>2</sup> Logistika kompaniyaning funktsional muamolarining yechimlarini optimallashtirishga yordam beradi: u moddiy, axborot, moliyaviy va xizmat oqimlarini talab qilinadigan koʻp qirrali faoliyatdir. Yetkazib berish, ishlab chiqarish, tarqatish va sotish oʻrtasidagi oʻzaro aloqalarni muvofiqlashtiradigan va birlashtiradigan tizimdir. Oʻzbekistonda oxirgi yillarda logistikani, klasterlarni, innovatsion faoliyatni, raqamlashtirishni shiddat bilan rivojlantirish masalalari davlat iqtisodiy siyosatining ustuvor yoʻnalishlaridan biri boʻlib qoldi. Bu esa oʻz oʻrnida raqamlashtirish mamlakatimiz iqtisodiyoti raqobatbardoshligini rivojlantirish, inson taraqqiyoti darajasini oshirish, yoshlarni ish bilan bandligini taminlash, mehnat unumdorligini oʻstirishdagi hissi toʻgʻrisida xulosa chiqarish uchun Oʻzbekistonning raqamli rivojlanishi boʻyicha toʻla miqyosli uzoq muddatga ega boʻlgan strategiyali davlat innovatsion siyosatini rivojlantirishni va iqtisodiyotimizni raqamlashtirishni taqozo etmoqda. Logistika - [transport](#) va mol, axborot oqimini yoʻlga qoyadigan, optimallashtiradigan va boshqaradigan soha hisoblanadi. Logistika (yun. logistike — hisoblash, muhokama sanʼati) — 1) matematik mantiq tushunchasining sinonimi; 2) B. Rassel va uning maktabi vakillarining asarlarida bayon etilgan matematik mantiq taraqqiyotidagi bosqichning nomi. Nazariy mat.ga qarama-qarshi qoʻyiladigan hisoblash va geometrik oʻlchovlar "sanʼati" qadimiy mat.da L.deb atalgan. G. V. Leybnits "L." va matematik mantiq terminlarini oʻzi ishlab chiqqan xulosa chiqarishdagi hisobning sinonimi sifatida qoʻllagan. Uning gʻoyalari hoz. zamon matematik mantiqda oʻzining toʻliq ifodasini topgan. "L." tushunchasi logistik metod (formal mantiqni formallashtirilgan tillar

<sup>1</sup> J.R. Qulmuxamedov, M.M. Aripjanon, K.M. Nazarov, F.R. Mirzayev, X.A. Mirgiyazov. Logistika. Toshkent. «Fan va texnologiya», 2015.

<sup>2</sup> <https://cyberleninka.ru/article/n/ozbekistonda-logistika-va-transport-infratuzilmalarini-rivojlantirish-yonalishlari>.



nazariyasi yordamida bayon etish usuli), logistik tizim (formal tizim) va boshqa ma'nolarni ham anglatadi. Logistikaning asl maqsadi kam xarajat qilib, ko'p foyda olish va yetarli natijaga erishishdir.<sup>3</sup>

Ushbu maqolada biz nafaqat O'zbekistonning logistika sohasidagi muammolarini tahlil qilamiz, balki hozirgi sohaning istiqbolli tomonlarini ham o'rganishga harakat qilamiz. Ta'kidlash joizki, yurtimizda logistika sohasining barcha yo'nalishlari jadal sur'atda rivojlanib bormoqda. Misol qilib aytadigan bo'lsak: O'zbekistonda temir yo'llar tarmog'i yaxshi rivojlangan. Yillik yo'lovchi aylanmasi 2016-yilda 3,9 milliard yo'lovchi-kilometrdan oshdi, o'sha yilning o'zida yuk aylanmasi 22,9 milliard tonna-kilometrdan oshdi. Ayni paytda O'zbekistonni asosiy transkontinental yo'nalishlar va unga qo'shni barcha davlatlar bilan bog'lab turgan temir yo'l uzunligi 4500 kilometrdan oshadi. (Barcha statistik ma'lumotlar Jahon banki, Xalqaro temir yo'llar ittifoqidan olingan <https://data.worldbank.org/>). O'zbekiston avtomobil yo'llari tarmog'ining umumiy uzunligi 185 ming kilometrni tashkil etadi, shundan 42530 kilometri asosiy yo'l hisoblanadi. Asosiy tarmoqdagi yo'llar xalqaro – O'zbekistonni butun dunyo bilan bog'lovchi (3626 km) va milliy yo'llar toifasiga kiradi. O'zbekiston Markaziy Osiyoda avtomobil tranziti bo'yicha yetakchi davlat hisoblanadi. Eng ko'p foydalaniladigan yo'nalishlar shimoliy-janubiy yo'nalishda Qozog'iston va Turkmaniston (69%) orqali o'tadi, qolganlari Tojikiston (21%), Qirg'iziston (6%) va Afg'onistonga (4%) boradi. O'zbekiston Afg'onistonga yuk tashish uchun muhim tranzit mamlakat hisoblanadi; Afg'onistonning avtomobil yo'llari importining deyarli yarmi Hayraton orqali o'tadi. Biroq tranzitning o'sishi asosan qit'alararo savdoning o'sishi bilan emas, balki NATO operatsiyasini qo'llab-quvvatlash va insonparvarlik yordamini yetkazib berish uchun yo'ldan foydalanish bilan izohlanadi. Shunday qilib, temir yo'llarda bo'lgani kabi, xalqaro yo'llar ham asosan mintaqaviy transport uchun ishlatiladi. Asosiy yuk tashishlar Qozog'iston va Turkmaniston orqali amalga oshiriladi. Havo yo'llariga to'xtaladigan bo'lsak; O'zbekistonning milliy aviakompaniyalar yaxshi rivojlangan aeroportlar tarmog'idan iborat bo'lib, 11 ta aeroport xalqaro deb tan olingan. Hozirda 31 ta samolyotdan iborat bo'lib, ular orasida 16 ta Boeing, 10 ta Airbus, 5 ta Ilushin turdagi samolyotlar mavjud.

Yurtimizda logistika tizimidagi asosiy muammolardan biri bu – tariflarning yuqoriligi hisoblanadi. Statistik ma'lumotlarga ko'ra: 2005 yildan 2012 yilgacha yuk tashish narxi temir yo'llar uchun 230% va avtotransport uchun 240% ga oshdi. Temir yo'l sanoatida narxlarning tez o'sishiga eskirgan va noqulay yondashuvlar sabab bo'ladi. Narx belgilash yondashuvlari asosan "O'zbekiston temir yo'llari" milliy kompaniyasining rentabelligini ta'minlashga qaratilgan bo'lib, bu yondashuvlar xarajatlarni kamaytirishga turtki bo'lmadi. Bir standart vagonning (60 tonna to'qimachilik mahsulotlari ortilgan) 500 km gacha bo'lgan masofaga tashish harajatlari shuni ko'rsatadiki, o'zbekistonlik eksportyor va importchilar temir yo'l

<sup>3</sup> <https://uz.wikipedia.org/wiki/Logistika>



kompaniyalariga 5,15 dollar to'laydilar. Qozog'istonda xuddi shunday ko'rsatkich 0,93 AQSh dollari, Qirg'izistonda 2,65 AQSh dollari; Tojikistonda 6,83 AQSh dollari; va Turkmanistonda, 2,65 AQSh dollarini tashkil etadi. Yo'l sohasida yoqilg'i narxining oshishi va yo'l qoplamalarining yomon sharoitlari yuk tashish xarajatlarining oshishiga sabab bo'lmoqda, chunki eskirish va eskirish O'zbekiston yo'llarida tezroq sodir bo'ladi, bu esa yuqori xarajatlarga olib keladi. Masalan, Farg'ona vodiysini boshqa viloyatlar bilan bog'lovchi Qamchiq avtomobil yo'li qurilayotganiga 2 yildan oshdi, to'liq eskirgani bois hali ham qurib bitkazilmagan. Bundan tashqari, eksport va import bilan bog'liq xarajatlarning oshishi logistika tizimimizning oqsoqlanishiga sabab bo'lmoqda. Markaziy Osiyoning beshta davlati: O'zbekiston, Qozog'iston, Qirg'iziston, Turkmaniston va Tojikistonda eksport va import xarajatlari va vaqtini tahlil qiladigan bo'lsak, 2014-yilda eksport ko'rsatkichlari O'zbekiston, Qozog'iston va Qirg'iziston uchun deyarli bir xil bo'lib, 5000 AQSH dollarini tashkil etgan bo'lsa, Tojikistonga 20 futlik konteyner ekvivalentidagi yuklarni jo'natish qo'shni davlatlar narxidan deyarli ikki baravar – 9050 AQSH dollarini tashkil etdi. O'zbekistonda eksport qilish uchun qo'shni davlatlarga nisbatan ahvol unchalik yomon emasdek tuyuladi, ammo o'sha yili jahonda o'rtacha 1560 AQSH dollarini tashkil etganini e'tiborga olsak, Markaziy Osiyo mamlakatlarida bu juda qimmatga tushganiga guvoh bo'lamiz. Buni barcha hujjatlarni tayyorlash uchun zarur bo'lgan vaqt uchun mas'ul bo'lgan raqamlar bilan isbotlash mumkin, bu erda O'zbekistonda 174 soat kerak bo'lsa, Tojikistonda xuddi shunday tartib atigi 66 soatda bajarilishi mumkin. Eksportda ham, import qilishda ham O'zbekiston eng ko'p hujjatlarni talab qiladi – mos ravishda 13 va 15 ta. Qirg'iziston Respublikasi eksport va import uchun eng qulay davlat bo'lib, mos ravishda 9 va 11 ta hujjat talab qilinadi.

Quyida keltirilgan muammolar nafaqat O'zbekiston balki O'rta Osiyo uchun ham dolzarb hisoblanadi. Shu sababli, qo'shni davlatlar bilan hamkorlik logistika tizimida muhim ro'l o'ynaydi. Mintaqaviy hamkorlik - dengizga chiqish imkoni yo'q mintaqa sifatida Markaziy Osiyo uchun zarur bo'lib, davlatlar xalqaro savdoda qo'shni davlatlar hududi orqali transport vositalariga tayanishi kerak. Bu har doim Markaziy Osiyo davlatlarining siyosiy kun tartibida bo'lgan, ammo hozirgacha bu muammo saqlanib turibdi. Ba'zi tadqiqotlar shuni ko'rsatadiki, dengizga chiqish imkoni bo'lmagan mamlakatlarda transport xarajatlari qirg'oq bo'yidagi mamlakatlarga qaraganda ikki baravar yuqori va savdo 60% ga kam. Bu Markaziy Osiyo uchun ham amal qiladi. Ba'zi ma'lumotlarga ko'ra, ushbu mintaqada transport xarajatlari import qilinadigan tovarlar qiymatining 50% dan oshadi. Buning sababi shundaki, bu mintaqada mamlakatlar bir-birining infratuzilmasiga katta bog'liqdir. Demak, hamkorlik Markaziy Osiyoning barcha davlatlariga katta foyda keltiradi. Bundan tashqari, avtotransport vositalarini import qilish uchun import tariflari yuqori bo'lganligi sababli O'zbekiston hukumati tariflarni darhol pasaytira olmaydi, chunki bu holda hukumat mahalliy sanoatni yo'qotadi. Shunday qilib, O'zbekiston



“MAN-Auto-Uzbekistan” kabi milliy yuk tashuvchilarning hajmi va sifatini oshirishi kerak. Ushbu qadam milliy yuk tashuvchilar va “O‘zbekiston havo yo‘llari” va “O‘zbekiston temir yo‘llari” kabi davlat kompaniyalari o‘rtasida multimodal yuk tashish bo‘yicha hamkorlikni tashkil etish maqsadida amalga oshirilmoqda, bu esa xarajatlarni kamaytirish va ko‘proq tranzit oqimlarini jalb qilishdir. Yuk mashinasini sotib olish narxi qat’iy belgilangan xarajat hisoblanadi, shuning uchun; agar yuk mashinalarining narxi O‘zbekistonda ishlab chiqarilgani uchun arzonroq bo‘lsa, yuk tashuvchilar yuk jo‘natuvchilardan to‘lov bojlari ham shunday bo‘ladi.

Xulosa o‘rnida shuni ta’kidlash joizki, Bugungi kunda logistika tizimi muammolari talaygina bir zamonda, ushbu muammolarga yechim topilsa va yangi hamkorlik tizimiga o‘tilsa, logistika sohasida rivojlanish istiqbollarga erishishimiz mumkin.

#### **Foydalanilgan adabiyotlar:**

1. J.R. Qulmuxamedov, M.M. Aripjanon, K.M. Nazarov, F.R. Mirzayev, X.A. Mirgiyazov. Logistika. Toshkent. «Fan va texnologiya», 2015.
2. <https://cyberleninka.ru/article/n/ozbekistonda-logistika-va-transport-infratuzilmalarini-rivojlantirish-yonalishlari>.
3. <https://uz.wikipedia.org/wiki/Logistika>.
4. [https://www.researchgate.net/publication/332864161\\_The\\_global\\_logistics\\_challenges\\_-\\_Uzbekistan](https://www.researchgate.net/publication/332864161_The_global_logistics_challenges_-_Uzbekistan).