

DENGIZGA CHIQISH IMKONIYATI BO‘LMAGAN DAVLATLAR (LANDLOCKED) LOGISTIKASI: O‘ZBEKISTON MISOLIDA TAHLIL

Mamasoliyev Davlatbek Yokubjon o‘g‘li

*Andijon Davlat Texnika Instituti, Avtomobilsozlik va Transport
fakulteti, Logistika yo‘nalishi (Bakalavr) 1-bosqich talabasi*

Email: mamasoliyevdavlatbek234@gmail.com

Tel: +998-(33)-868-88-38

Annotatsiya: *Ushbu maqolada jahon okeaniga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyati bo‘lmagan mamlakatlarning logistik muammolari O‘zbekiston misolida tahlil qilinadi. Tadqiqotda "ikki karra dengizga chiqish imkoniyati bo‘lmagan" davlatlarning transport xarajatlari, tranzit koridorlariga bog‘liqligi va geografik joylashuvning iqtisodiy samaradorlikka ta’siri yoritilgan. Shuningdek, maqolada O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirish, yangi transport yo‘laklarini diversifikatsiya qilish va mamlakatni mintaqaviy logistika xabiga aylantirish strategiyalari bo‘yicha takliflar ilgari surilgan.*

Kalit so‘zlar: *logistika, landlocked, O‘zbekiston, transport koridorlari, tranzit, eksport-import, ikki karra dengizga chiqish imkoniyati bo‘lmagan davlat, yuk tashish tannarxi.*

Kirish

Zamonaviy global iqtisodiyotda davlatlarning rivojlanishi to‘g‘ridan-to‘g‘ri ularning tashqi savdo aloqalari va logistika tizimining samaradorligiga bog‘liq. Biroq, dunyo xaritasida shunday davlatlar borki, ularning geografik joylashuvi xalqaro savdo yo‘llariga chiqishda o‘ziga xos qiyinchiliklarni tug‘diradi. Bular — jahon okeaniga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyati bo‘lmagan (Landlocked) davlatlardir. Dunyoda bunday mamlakatlar 44 tani tashkil etsa, ulardan faqat ikkitasi — O‘zbekiston va Lixtenshteyn "ikki karra dengizga chiqish imkoniyati bo‘lmagan" (double-landlocked) davlatlar hisoblanadi.

O‘zbekiston uchun logistika shunchaki yuk tashish emas, balki iqtisodiy barqarorlik va raqobatbardoshlikni belgilovchi strategik masaladir. Geografik "tuyoqlik" (geographical disadvantage) tufayli eksport va import mahsulotlarining tannarxi qo‘shni davlatlar hududidan o‘tish va uzoq masofali transport xarajatlari hisobiga sezilarli darajada oshadi. Ushbu maqolada biz O‘zbekistonning logistik to‘siqlari, ularni bartaraf etish yo‘llari va mamlakatimizni Markaziy Osiyoning yirik transport xabiga aylantirish imkoniyatlarini tahlil qilamiz.

Geografik to‘siqlar va transport xarajatlarining shakllanishi

O‘zbekiston geografik jihatdan jahon okeaniga chiqish imkoniyatidan mahrum bo‘lgan va shu bilan birga “double landlocked” toifasiga kiruvchi kam sonli davlatlardan biridir. Ya’ni, mamlakat nafaqat dengizga chiqish imkoniyatiga ega emas, balki unga qo‘shni

davlatlarning ham barchasi dengizga bevosita chiqish imkoniyatiga ega emas. Ushbu holat logistika tizimida murakkab va ko‘p bosqichli tranzit zanjirlarini shakllantiradi.

Har qanday xalqaro dengiz portiga yetib borish uchun O‘zbekiston kamida ikki davlat hududini kesib o‘tishga majbur: masalan, Turkmaniston–Eron, Qozog‘iston–Rossiya yoki Qirg‘iziston–Xitoy yo‘nalishlari orqali. Bu esa transport jarayonida qo‘shimcha vaqt, xarajat va risklarni yuzaga keltiradi. Iqtisodiy adabiyotlarda bu holat ko‘pincha “masofa solig‘i” (distance tax) tushunchasi orqali izohlanadi.

Amaliy ma’lumotlarga ko‘ra, O‘zbekistonda eksport qilinayotgan mahsulotlar tannarxida logistika va transport xarajatlarining ulushi o‘rtacha 25–30% ni tashkil etadi. Taqqoslash uchun, dengizga chiqish imkoniyatiga ega davlatlarda bu ko‘rsatkich odatda 8–10% atrofida bo‘ladi. Bu farq mamlakat eksport salohiyatiga bevosita salbiy ta’sir ko‘rsatib, xalqaro bozorda raqobatbardoshlikni pasaytiradi.

Bundan tashqari, tranzit davlatlarning tarif siyosati, bojxona tartib-qoidalar va siyosiy barqarorligi O‘zbekiston tashqi savdosining uzluksizligiga bevosita ta’sir qiladi. Har bir qo‘shimcha chegaradan o‘tish jarayoni yuk yetkazib berish vaqtini uzaytiradi hamda logistika zanjirining ishonchliligini kamaytiradi. Shu sababli, geografik cheklovlar nafaqat iqtisodiy, balki strategik xavf omili sifatida ham namoyon bo‘ladi.

Strategik transport koridorlari: imkoniyatlar va samaradorlik tahlili

So‘nggi yillarda O‘zbekiston tranzitga bog‘liqlikni kamaytirish va logistika tizimini optimallashtirish maqsadida transport koridorlarini diversifikatsiya qilish siyosatini faol olib bormoqda. Bu jarayon mamlakatning xalqaro savdo integratsiyasini kuchaytirishda muhim omil hisoblanadi.

Hozirgi kunda quyidagi asosiy transport yo‘nalishlari shakllanmoqda:

- Shimoliy yo‘nalish – Rossiya va Boltiqbo‘yi portlari orqali Yevropa bozorlariga chiqish imkonini beradi. Ushbu yo‘nalish nisbatan barqaror bo‘lsa-da, masofa uzoqligi sababli transport xarajatlari yuqori bo‘lib qolmoqda.

- Sharqiy yo‘nalish (Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston temir yo‘li) – ushbu loyiha mintaqaviy logistika tizimida tub burilish yasashi kutilmoqda. Dastlabki hisob-kitoblarga ko‘ra, yuk tashish vaqti 7–10 kunga qisqaradi, bu esa savdo samaradorligini sezilarli oshiradi.

- Janubiy yo‘nalish (Trans-afg‘on koridori) – O‘zbekistonni Pokistonning Karachi va Gwadar portlari orqali Hind okeaniga bog‘lashni nazarda tutadi. Bu mamlakat uchun eng qisqa dengiz yo‘li bo‘lib, logistika xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi.

- Trans-Kaspiy yo‘nalishi (O‘rta koridor) – Kaspiy dengizi, Kavkaz va Turkiya orqali Yevropa bozorlariga chiqishni ta’minlaydi. Ushbu yo‘nalish geosiyosiy jihatdan muqobil variant sifatida muhim ahamiyatga ega.

Quruqlikdagi portlar va logistika xablarining rivojlanishi

Dengizga chiqish imkoniyatining yo‘qligi sharoitida ichki logistika infratuzilmasini rivojlantirish muhim kompensatsion mexanizm hisoblanadi. Shu nuqtai nazardan, “quruqlikdagi portlar” (dry ports) va logistika markazlari O‘zbekiston logistika tizimining asosiy tayanch elementlariga aylanmoqda.

Xususan, Navoiy va Toshkent logistika xablari yuklarni konsolidatsiya qilish, qayta ishlash va taqsimlash jarayonlarini optimallashtirish imkonini bermiqda. Bu esa transport xarajatlarini kamaytirish va yetkazib berish tezligini oshirishga xizmat qiladi.

Bundan tashqari, logistika jarayonlarining raqamlashtirilishi muhim ahamiyat kasb etmoqda. Elektron yuk hujjatlari (E-CMR), elektron bojxona deklaratsiyalari va avtomatlashtirilgan monitoring tizimlarining joriy etilishi natijasida:

- chegaralardagi kutish vaqti 30–40% ga qisqarmoqda,
- inson omiliga bog‘liq xatoliklar kamaymoqda,
- logistika jarayonlari shaffofligi oshmoqda.

Natijada, O‘zbekiston asta-sekin an‘anaviy tranzit hududdan mintaqaviy logistika va tarqatish markaziga (regional hub) aylanish yo‘lida harakat qilmoqda. Bu esa mamlakatning global ta‘minot zanjirlaridagi o‘rnini mustahkamlashda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi.

Natijada, samarali logistika boshqaruvi iqtisodiy xavfsizlik va uzluksizlikni ta‘minlashda muhim rol o‘ynaydi. Shu bilan birga, zamonaviy logistika tizimlarining rivojlanishi quyidagi strategik afzalliklarni yaratadi:

- Xarajatlarni optimallashtirish va samaradorlikni oshirish: Raqamli boshqaruv tizimlari, sun‘iy intellekt asosidagi prognozlash modellari va multimodal transport integratsiyasi transport xarajatlarini 15–25% ga kamaytirish imkonini beradi. Bu nafaqat kompaniyalarning raqobatbardoshligini oshiradi, balki milliy iqtisodiyot daromadlarining uzluksizligini ta‘minlashga xizmat qiladi.

- Yetkazib berish tezligi va ishonchligi: Ichki “quruqlikdagi portlar” va yirik logistika xablari (masalan, Navoiy va Toshkent) yuklarni jamlash, saqlash va taqsimlash jarayonini tezlashtirib, yetkazib berish muddatlarini 20–40% qisqartiradi. Shu bilan birga, real vaqt rejimida kuzatuv va elektron deklaratsiya tizimlari tranzitdagi kechikishlarni minimallashtiradi, bu esa eksport-import operatsiyalarining barqarorligini kafolatlaydi.

- Raqamli transformatsiya va innovatsiyalar: IoT sensorlar, blockchain platformalari va sun‘iy intellekt tizimlari logistika jarayonlarini avtomatlashtirib, ma‘lumotlarning real vaqt rejimida aniqligi va shaffofligini ta‘minlaydi. Natijada, xatoliklar, yo‘qolgan yoki kechikkan yuklar, shuningdek tranzitdagi kutilmagan to‘siqlar sezilarli darajada kamayadi.

- Barqarorlik va ekologik mas‘uliyat: Yashil logistika (green logistics) konsepsiyasining joriy etilishi energiya samaradorligini oshirish, chiqindilarni qisqartirish va atrof-muhitga yetkaziladigan zararlarni minimallashtirish imkonini beradi. Shu orqali kompaniyalar iqtisodiy foyda bilan birga, ekologik mas‘uliyatni ham ta‘minlaydi.

- Xalqaro raqobatbardoshlik va strategik pozitsiya: Samarali va raqamlashtirilgan logistika tizimi O‘zbekistonni Markaziy Osiyoda mintaqaviy tranzit va tarqatuvchi markazga aylantiradi. Shimoliy, sharqiy, janubiy va Trans-Kaspiy yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish, ichki xablardan samarali foydalanish va raqamli boshqaruvni joriy etish orqali mamlakat global ta‘minot zanjirida barqaror va ishonchli ishtirokchiga aylanadi.

- Ekonometrik va statistik natijalar: Tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, multimodal transport va raqamli boshqaruvni joriy qilgan korxonalar transport xarajatlarini o‘rtacha 18–

22% ga kamaytirgan, yetkazib berish muddatlarini 25–35% ga qisqartirgan, shuningdek, tranzitdagi to‘siqlar tufayli yuzaga kelgan moliyaviy yo‘qotishlarni 30% ga kamaytirishga erishgan. Bu statistik natijalar O‘zbekiston logistikasida amalga oshirilgan strategik chora-tadbirlarning samaradorligini yaqqol ko‘rsatadi.

Shunday qilib, zamonaviy logistika tizimi nafaqat transport va ombor xizmatlaridan iborat oddiy sektor emas, balki iqtisodiy barqarorlikni ta‘minlovchi, innovatsion va strategik infratuzilmadir. U global ta‘minot zanjiridagi o‘rnini mustahkamlash bilan birga, mamlakatning eksport va tranzit salohiyatini oshirishda, shuningdek milliy va mintaqaviy iqtisodiy barqarorlikni ta‘minlashda hal qiluvchi rol o‘ynaydi.

Xulosa

O‘zbekistonning dengizga chiqish imkoniyati yo‘qligi uning logistika tizimini murakkablashtiradi, ammo zamonaviy strategik va innovatsion yechimlar ushbu cheklovlarni samarali bartaraf etish imkonini beradi. Multimodal transport koridorlarini diversifikatsiya qilish, ichki “quruqlikdagi portlar” va yirik logistika markazlarini rivojlantirish orqali mamlakat tashqi savdosini barqarorlashtirish va yetkazib berish muddatlarini qisqartirish mumkin. Shu bilan birga, raqamli boshqaruv tizimlari, sun‘iy intellekt, IoT sensorlar va blockchain texnologiyalari logistika jarayonlarini optimallashtirib, transport xarajatlarini kamaytiradi va tranzitdagi xavflarni sezilarli darajada kamaytiradi.

Shuningdek, yashil logistika va shahar logistikasi yo‘nalishlariga e‘tibor qaratish nafaqat iqtisodiy samaradorlikni oshiradi, balki ekologik barqarorlikni ta‘minlash va milliy resurslardan samarali foydalanishni rag‘batlantiradi. Strategik transport yo‘nalishlarini optimallashtirish va raqamli transformatsiyani joriy qilish orqali O‘zbekiston milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshiradi, eksport salohiyatini kengaytiradi va global ta‘minot zanjirida ishonchli ishtirokchiga aylanadi.

Natijada, logistika nafaqat transport va ombor xizmatlaridan iborat sektor emas, balki milliy xavfsizlik, iqtisodiy barqarorlik va global raqobatbardoshlikni ta‘minlovchi strategik infratuzilmadir. Shu yo‘l bilan O‘zbekiston logistika tizimini takomillashtirish orqali mintaqaviy va global miqyosda o‘zining strategik pozitsiyasini mustahkamlashi mumkin.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Bowersox, D.J., Closs, D.J., & Cooper, M.B. (2020). Supply Chain Logistics Management (5th ed.). McGraw-Hill Education.
2. Christopher, M. (2022). Logistics & Supply Chain Management (6th ed.). Pearson UK.
3. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi. (2023). Transport va logistika infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha strategik loyihalar. Toshkent.
4. World Bank. (2023). Logistics Performance Index 2023. Washington, DC: World Bank Group.

5. IMF. (2023). World Economic Outlook: Global Logistics and Inflation. International Monetary Fund.
6. McKinsey & Company. (2022). The Digital Future of Logistics. McKinsey Global Institute.
7. Deloitte. (2023). 3D Printing and the Future of Supply Chains. Deloitte Insights.
8. DHL. (2022). Artificial Intelligence in Logistics. DHL Customer Solutions & Innovation.
9. Statistika qo‘mitasi, O‘zbekiston Respublikasi. (2022). Transport va tashish hajmlari bo‘yicha yillik hisobot. Toshkent.
10. Capgemini Research Institute. (2022). The Last-Mile Delivery Challenge. CapgeminiGroup.
11. UNCTAD. (2022). Review of Maritime Transport 2022. United Nations Conference on Trade and Development.
12. O‘zbekiston Respublikasi Investitsiyalar va tashqi savdo vazirligi. (2023). Tashqi savdo va tranzit logistikasi tahlili. Toshkent.