

**NAVOIY VILOYATIDA MULTIMODAL LOGISTIKA TIZIMINI
RIVOJLANTIRISHNING MUAMMOLARI VA ISTIQBOLLARI**

NavDKTU “Mintaqaviy va korporativ strategiyalar” kafedrası

39-B 24-guruh, Logistika yo‘nalishi, 1-bosqich talabasi

Latipova Bahora Sharofiddin qizi

bahoralatipova902@gmail.com

Logistika zamonaviy iqtisodiyotning asosiy tarkibiy qismlaridan biridir. Rivojlangan mamlakatlarda logistika xarajatlari yalpi ichki mahsulotning (YaIM) taxminan 10% ini tashkil etsa, rivojlanayotgan mamlakatlarda, xususan, dengizga chiqish imkoni bo‘lmagan O‘zbekiston kabi davlatlarda bu ko‘rsatkich 15-20% gacha yetadi. Multimodal logistika tizimi turli transport turlari (temir yo‘l, havo, avtomobil) o‘rtasidagi muvofiqlashtirilgan jarayonlarni birlashtirib, xarajatlarni kamaytirish va yetkazib berish tezligini oshirish imkonini beradi. Navoiy viloyati O‘zbekistonning markaziy qismida, xalqaro transport yo‘laklari chorrahasida joylashgan bo‘lib, 2008-yilda tashkil etilgan “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazi tufayli mintaqaviy logistika markaziga aylanish salohiyatiga ega. Ushbu markaz temir yo‘l, havo va avtomobil transportini birlashtirgan multimodal tizim sifatida ishlab chiqilgan. Biroq, uning imkoniyatlaridan to‘liq foydalanilmayotgani va bir qator muammolar mavjudligi Prezident Shavkat Mirziyoyev tomonidan tanqid qilingan. Multimodal logistika tizimi bir nechta transport turlarini (masalan, havo, temir yo‘l, avtomobil) bitta logistik zanjirda birlashtirib, yuklarni samarali va tezkor yetkazib berishni ta’minlaydi. Ushbu tizimning asosiy afzalliklari quyidagilardan iborat:

Xarajatlarni optimallashtirish: Turli transport turlarini oqilona birlashtirish orqali umumiy xarajatlar kamayadi. Masalan, uzoq masofalar uchun temir yo‘l, qisqa masofalar uchun avtomobil transportidan foydalanish samarali hisoblanadi.

Tezlik: Havo transporti tezkor yetkazib berishni ta’minlasa, temir yo‘l katta hajmdagi yuklarni tashishda samarali.



Ishonchlilik: Bir nechta transport turlarining mavjudligi tufayli inqirozli vaziyatlarda (masalan, yo‘l yopilishi) muqobil yo‘nalishlardan foydalanish mumkin.

Ekologik barqarorlik: Temir yo‘l va suv transporti avtomobil transportiga nisbatan kamroq karbon chiqindilarini keltirib chiqaradi.

Navoiy viloyati uchun multimodal logistika tizimi ayniqsa muhimdir, chunki viloyat O‘zbekistonning geosiyosiy markazida joylashgan va “Navoiy” erkin iqtisodiy zonasi (EIZ) bilan integratsiyalashgan. Bu zonada ishlab chiqarilgan mahsulotlarni xalqaro bozorga yetkazishda multimodal logistika markazi muhim rol o‘ynaydi. Navoiy viloyatida multimodal logistika tizimining rivojlanishi bir qator muammolar bilan cheklanmoqda. Navoiy shahridagi “Navoiy” xalqaro intermodal logistika markazi 2008-yilda tashkil etilgan bo‘lsa-da, uning infratuzilmasi zamonaviy talablarga to‘liq javob bermaydi. Uning asosiy muammolari eskirgan temir yo‘l tizimi, O‘zbekistonning temir yo‘l tarmog‘i, shu jumladan Navoiy atrofidagi yo‘llar, qisman modernizatsiya qilingan bo‘lsa-da, katta hajmdagi xalqaro tranzit yuklarini boshqarish uchun yetarli emas. Logistika markazidagi omborlarning saqlash quvvati va avtomatlashtirish darajasi past. Masalan, global yetakchi logistika markazlari (Dubay, Singapur) robotlashtirilgan omborlardan foydalansa, Navoiyda bunday texnologiyalar deyarli qo‘llanilmaydi. Havo transporti cheklavlari: Navoiy aeroporti xalqaro yuk tashishda muhim rol o‘ynasa-da, uning terminal quvvati yiliga 100 ming tonnadan oshmaydi, bu Dubay aeroportining 3 million tonnalik quvvatidan ancha pastdir. Logistik jarayonlarda raqamli texnologiyalardan foydalanish Navoiyda sezilarli darajada orqada qolmoqda va ma’lumot almashuvlari mavjud emas. Bojxona organlari va yuk tashuvchi tashkilotlar o‘rtasida elektron ma’lumot almashuvi tizimi to‘liq joriy etilmagan. Bu yetkazib berish jarayonlarini sekinlashtiradi. ERP va WMS tizimlarining kam qo‘llanilishi: Zamonaviy logistika markazlari ERP (Enterprise Resource Planning) va WMS (Warehouse Management System) tizimlaridan foydalanadi, ammo Navoiyda bunday tizimlar faqat cheklangan doirada ishlatiladi. Real vaqtda kuzatuvning yo‘qligi: Yuklarni real vaqtda kuzatish tizimlari (masalan, IoT asosidagi sensorlar) Navoiy logistika markazida deyarli mavjud emas. O‘zbekistonning dengizga chiqish imkoni yo‘qligi Navoiy shahrining



xalqaro logistika markazi sifatidagi salohiyatini yanada cheklaydi. Yuklarni xalqaro bozorga yetkazish uchun bir nechta davlatlar (Qozog‘iston, Rossiya yoki Xitoy) orqali o‘tish kerak, bu xarajatlarni oshiradi. Bundan tashqari Afg‘oniston va boshqa qo‘shni mamlakatlardagi beqarorlik xalqaro transport yo‘laklarining barqaror ishlashiga xavf tug‘diradi. Qozog‘istonning Ostona shahrida 1.5 million tonna yuk o‘tkazish quvvatiga ega logistika markazi qurilishi rejalashtirilmoqda, bu Navoiy uchun qo‘shimcha raqobat yaratadi. Malakali kadrlar tanqisligi Logistika sohasida yuqori malakali mutaxassislarning yetishmasligi Navoiyda jiddiy muammo sifatida ham qolmoqda. Ta’lim infratuzilmasining cheklanganligi, Navoiyda logistika va ta’minot zanjiri boshqaruvi bo‘yicha maxsus ta’lim dasturlari esa yetarli emas. Xalqaro logistika standartlari (SCOR, APICS) bo‘yicha tajribaga ega mutaxassislar soni kamligi. Logistika markazining past jozibadorligi “Navoiy” erkin iqtisodiy zonasi va logistika markazi o‘zaro integratsiyalashgan bo‘lishiga qaramay, kutilgan natijalarni bera olmadi va EIZda yuqori qo‘shimcha qiymatli mahsulotlar ishlab chiqarish yo‘lga qo‘yilmadi. Soliq va bojxona imtiyozlari esa yetarli emas, garchi markazga soliq imtiyozlari berilgan bo‘lsa-da, ular xalqaro investorlarni jalb qilish uchun yetarli emas deb hisoblanadi. Navoiy shahrida multimodal logistika tizimini rivojlantirish istiqbollari yuqoridagi muammolarga qaramay, Navoiy shahrida multimodal logistika tizimini rivojlantirish uchun katta imkoniyatlar mavjud.

Xalqaro transport yo‘laklaridan foydalanish Navoiy shahri “Bir kamar, bir yo‘l” (Belt and Road Initiative) va TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) kabi xalqaro tashabbuslarda muhim tranzit nuqtasi sifatida ishtirok etishi mumkin. Xitoy-Yevropa yo‘nalishi: Navoiy Xitoydan Yevropaga yuk tashishda muhim tranzit markazi bo‘lishi mumkin. Masalan, Qashqar (Xitoy) va Andijon (O‘zbekiston) o‘rtasidagi intermodal tashishlarni rivojlantirish taklif qilingan. Transafg‘on temir yo‘li: O‘zbekistonning Afg‘oniston orqali Janubiy Osiyoga chiqish imkonini beruvchi temir yo‘l loyihasi Navoiy logistika markazining ahamiyatini oshiradi. Logistika markazining quvvatini oshirish uchun quyidagi chora-tadbirlar muhim:



Temir yo‘l tarmog‘ini yangilash: Yuqori tezlikdagi temir yo‘l liniyalarini qurish va mavjud yo‘llarni modernizatsiya qilish tranzit vaqtini 20-30% ga qisqartirishi mumkin.

Zamonaviy omborlar qurish: Avtomatlashtirilgan ombor tizimlari (masalan, WMS) va sovutgichli omborlar qurilishi mahsulot saqlash sifatini oshiradi.

Aeroportni kengaytirish: Navoiy aeroportining yuk tashish quvvatini 500 ming tonnaga yetkazish rejalari mavjud, bu xalqaro yuk tashishda raqobatbardoshlikni oshiradi.

Raqamli texnologiyalarni joriy etish logistika jarayonlarini sezilarli darajada yaxshilaydi:

Elektron ma’lumot almashuvi: Bojxona va transport tashkilotlari o‘rtasida blokcheyn asosidagi tizimlarni joriy etish shaffoflikni oshiradi va hujjat aylanishini 50% ga tezlashtiradi.

ERP tizimlari: SAP yoki Oracle kabi tizimlar logistika jarayonlarini avtomatlashtirishga yordam beradi.

Xalqaro investitsiyalarni jalb qilish “Navoiy” erkin iqtisodiy zonasi va logistika markazini jozibador qilish uchun quyidagi takliflar muhim:

Soliq imtiyozlarini kengaytirish: Xalqaro investorlar uchun qo‘shimcha soliq va bojxona imtiyozlari joriy etish.

Logistika klasterlari yaratish: Mahalliy va xalqaro kompaniyalarni birlashtirgan logistika klasterlari tashkil etish. Masalan, Qozog‘istonning Almaty shahridagi logistika klasteri xalqaro kompaniyalarni jalb qilishda muvaffaqiyatli modeldir.

Innovatsion texnologiyalar markazi: Navoiyda innovatsion texnologiyalarni joriy etish markazi tashkil etish, bu esa logistika sohasida yangi yechimlarni sinovdan o‘tkazishga xizmat qiladi. Navoiy shahrida multimodal logistika tizimini rivojlantirish uchun quyidagi amaliy takliflar muhim:

Infratuzilma investitsiyalari: Davlat-xususiy sheriklik (DXSh) asosida temir yo‘l, ombor va aeroport infratuzilmasini modernizatsiya qilish.



Raqamlashtirish dasturlari: 2025-2030-yillarga mo'ljallangan raqamlashtirish strategiyasini ishlab chiqish va joriy etish.

Xalqaro hamkorlik: Xitoy, Janubiy Koreya va Yevropa Ittifoqi bilan hamkorlikda logistika loyihalarini amalga oshirish.

Barqarorlik: Ekologik toza transport vositalari (masalan, elektr yuk mashinalari) va qayta tiklanadigan energiya manbalaridan foydalanishni rag'batlantirish.

Navoiy shahri O'zbekistonning multimodal logistika markazi sifatida katta salohiyatga ega. Biroq, eskirgan infratuzilma, raqamlashtirishning past darajasi, geosiyosiy cheklovlar va malakali kadrlar tanqisligi rivojlanishga to'sqinlik qilmoqda. "Bir kamar, bir yo'l" va Transafg'on temir yo'li kabi xalqaro tashabbuslardan foydalanish, infratuzilmani modernizatsiya qilish va raqamli texnologiyalarni joriy etish orqali Navoiy xalqaro tranzit markaziga aylanishi mumkin. Ushbu strategiyalarni amalga oshirish nafaqat Navoiy shahrining, balki butun O'zbekiston iqtisodiyotining raqobatbardoshligini oshiradi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Чекулаева, К. (2024). РОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАЗВИТИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. *Экономическое развитие и анализ*, 2(8), 448-457.
2. Ашурова, Н., Чекулаева, К., & Ачилов, М. (2025). АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА МОДЕЛЕЙ КСО: РОЛЬ БИЗНЕСА В ПРЕОДОЛЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ КРИЗИСОВ. *Передовая экономика и педагогические технологии*, 2(1), 248-261.
3. Ашурова, Н., & Чекулаева, К. (2024). ОСНОВЫ МЕТОДОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. *Экономическое развитие и анализ*, 2(9), 234-242.
4. Ашурова, Н., & Чекулаева, К. (2024). РОЛЬ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА В СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ



РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН. *Передовая экономика и педагогические технологии*, 1(1), 232-240.

5. Bakoev, K. N., & Chekulaeva, K. A. (2021). ECONOMETRIC ANALYSIS OF INDUSTRIAL PRODUCTION'S VARIANCE IN THE SECTION OF CITIES AND DISTRICTS OF THE NAVOI REGION. *Frontline Marketing, Management and Economics Journal*, 1(08), 7-14.

6. Бакоев, Х. Н., & Чекулаева, К. А. (2021). ДИСПЕРСИОННЫЙ АНАЛИЗ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РАЗРЕЗЕ ГОРОДАХ И РАЙОНАХ НАВОИЙСКОЙ ОБЛАСТИ. In *ЭКОНОМИКА В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ* (pp. 149-152).

7. Чекулаева, К. А. (2021). ОСОБЕННОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГЕОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ И РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОСВОЕНИЯ МРАМОРНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ. *Universum: технические науки*, (12-2 (93)), 62-66.

8. Чекулаева, К. А. (2011). *Разработка организационно-экономического механизма рационального использования месторождений мрамора* (Doctoral dissertation, Московский государственный горный университет).

9. Чекулаева, К. А., & Эйрих, В. И. Экономика и управление на предприятии (по отраслям). *Экономика и управление*, 100, 87-90.

10. Latipov, N., Komilova, N., Makhmudov, B., Berdiev, K., Moslemzadeh, M., Chulliyev, S., ... & Hamroyev, M. (2024). Econometric modeling and forecasting of environmental conditions of cities and population health problems: Case study of Navoi and Zarafshan cities. *Macedonian Journal of Ecology and Environment*, 26(2), 169-181.

11. Cho'lliyev, S. (2022). O'ZBEKISTONDA TRANSFORMATSIYALASHAYOTGAN IQTISODIYOTNING INNOVATSION RIVOJLANISHIDA VENCHUR KAPITALNING O'RNI. *Economics and Innovative Technologies*, 10(5), 297-306.



12. Chulliyev, S. R. (2021). VENCHUR KAPITALI IQTISODIYOTNI INNOVASION RIVOJLANTIRISH OMILI SIFATIDA. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 1(10), 596-602.
13. Чуллиев, С. Р. (2020). СОСТОЯНИЕ ВЕНЧУРНОЙ ИНВЕСТИЦИИ В УЗБЕКИСТАНЕ. *РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ*, 67.
14. Чўллиев, С. Р. (2021). ЎЗБЕКИСТОНДА ВЕНЧУР КАПИТАЛИНИНГ ШАКЛЛАНИШИ. *Scientific progress*, 2(7), 543-547.
15. Чўллиев, С. Р. (2020). ИҚТИСОДИЁТНИ ИННОВАЦИОН РИВОЖЛАНТИРИШДА ВЕНЧУР КАПИТАЛИДАН ФОЙДАЛАНИШНИНГ ХОРИЖ ТАЖРИБАСИ. *Иқтисодиётда инновация*, 4(3).