Emro Science and Education
Open-access scientific journal
Journal homepage: https://journal.emro.uz
OPEN ACCESS

CONFERENCE PAPER OPEN ACCESS

Vol. 2 No. 1 (2025) · “Raqamli iqtisodiyot sharoitida hududlarni ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish va yuqori iqtisodiy o‘sish sur’atlarini ta’minl...

Ijtimoiy adolat nuqtai nazaridan vodiy dehqonlarining boy tajribasi, bilimi va iste'dodidan oqilona foydalanish uchun respublikaning Jizzax, Navoiy, Qashqadaryo, Surxondaryo viloyatlari va Qoraqalpog‘iston Respublikasining yerlarini o‘zlashtirish uchun ichki mehnat migratsiyasi imkoniyatlaridan foydalanish, qishloq yoshlarining xorijda emas, O‘zbekistonda farovon, erkin yashashi uchun imtiyoz va yengilliklar berish maqsadga muvofiqdir.

Qishloq aholisining yerdan foydalanish imkoniyati va huquqlarining cheklanishi sharoitida “korruptsiya, mahalliychilik va urug‘-aymoqchilik kabi illatlar davlat hokimiyatini obro‘sizlantirib, iqtisodiyotning o‘sishi va tadbirkorlik rivojiga jiddiy to‘siq bo‘lmoqda”(3,46).

Xulosa va takliflar: Yuqoridagilardan shunday xulosaga kelish mumkinki, O‘zbekistonning yangi tahrirdagi Konstitutsiyasi xalq manfaatlari davlat manfaatlaridan ustivor ekanligini, ijtimoiy davlat xalq uchun, uning farovonligi va baxtli bo‘lishi uchun xizmat qilishni belgilagan ekan, O‘zbekiston qishloqlarida tarixiy haqiqatni tiklash, fermer dehqon xo‘jaliklari yerlarini qishloq aholisi jon boshiga taqsimlash, shubhasiz, xududdagi kambag‘allikni bartaraf etishda muhim omil bo‘lib xizmat qiladi. Ichki mehnat migratsiyasi mahalliychilik, urug‘-aymoqchilik singari illatlarni tag-tomiri bilan qo‘porib tashlashga, xalqimiz ongi va tafakkurida yagona Vatan, xalqparvarlik hissini shakllantirishga, demografik muammolarni oqilona hal etishga yordam beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1.O‘zbekiston kolxoz va sovxozlari tarixi jamoatchilik instituti. O‘zbekiston kolxoz va sovxozlari tarixi. Ocherklar. XI – kitob. Toshkent, “O‘zbekiston”, 1982. – 544 b.

2.Erkin Yusupov. Zulmat ichida ziyo izlab. Xotiralar. Birinchi kitob. T., 2019. 503 b.

3.Mirziyoyev Sh.M. Milliy taraqqiyot yo‘limizni qat'iyat bilan davom ettirib, yangi bosqichga ko‘taramiz. 1. – T., “O‘zbekiston”, 2017.

4.Герцен А.И. Сочинения. В двух томах. Т.2. Москва, Мысль, 1986.

QISHLOQ XO‘JALIK MAHSULOTLARINI XARID QILISHDA LOGISTIKA INFRATUZILMASINI TAKOMILASHTIRISH

Abduraxmonov Valijon G‘ofurovich
TDIU AF, “Mutaxassislik, ijtimoiy - gumanitar va aniq fanlar” kafedrasi dotsenti,
e-mail: valijon60@bk.ru Tel:+998932785860

Published: 24.05.2025

Cite this article: Abduraxmonov Valijon G‘ofurovich (2025). Qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilishda logistika infratuzilmasini takomilashtirish. Emro Science and Education, 2(1). https://journal.emro.uz/public/maqola/306

© 2025 The Author(s). Published by Emro Science and Education. This is an open access article.

Annotatsiya: Ushbu maqolada qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilishda logistika infratuzilmasini takomilashtirish, qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini qayta ishlash sanoati orqali ularni tashish va saqlash hamda omborxona xo‘jaligini kengaytirish, mamlakatimiz avtomobil transporti operatorlari tomonidan ko‘rsatilayotgan yuk tashish xizmatlari tannarxini pasaytirish, logistika markazlari faoliyatini rivojlantirish, transport koridorlarini diversifikatsiyalash va barqarorligini saqlashdagi roli va ahamiyati ko‘rsatib berilgan.

Kalit so‘zlar: eksport, logistika infratuzilmasi, investitsiya siyosati, logistika ko‘rsatkichlari indeksi, tranzit tovar aylanmasi, transport koridorlari.

Аннотация: В статье показаны рол и значение совершенствования логистической инфраструктуры закупки селскохозяйственной продукции, ее транспортировки и хранения через перерабатывающую промышленност селскохозяйственной продукции, а также расширение складских помещений, снижение себестоимости услуг по грузоперевозкам, оказываемых автотранспортными операторами страны, развитие деятелности логистических центров, диверсификация и поддержание устойчивости транспортных коридоров.

Ключевые слова: экспорт, логистическая инфраструктура, инвестиционная политика, индекс логистических показателей, транзитный грузооборот, транспортные коридоры.

Abstract: The article shows the role and importance of improving the logistics infrastructure for purchasing agricultural products, their transportation and storage through the processing industry of agricultural products, as well as the expansion of warehouse space, reducing the cost of freight services provided by the country's motor transport operators, developing the activities of logistics centers, diversifying and maintaining the sustainability of transport corridors.

Keywords: export, logistics infrastructure, investment policy, logistics performance index, transit freight turnover, transport corridors.

Bugungi kunda sanoatlashayotgan mamlakatlarda erkin iqtisodiy hududlarni eksportga yo‘naltirilgan ishlab chiqarishni amalga oshirish yoki kengaytirish uchun tashkil qilishmoqda. Ushbu iqtisodiy islohotlar mamlakatimizda milliy iqtisodiyotning etakchi tarmoqlarini modernizatsiya va diversifikatsiya qilish hisobiga uning raqobatbardoshligini oshirish sifatida qayd etilgan. Shu sababli qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini qayta ishlash sanoati orqali ularni tashish va saqlash hamda omborxona xo‘jaligini kengaytirish masalalari dolzarb bo‘lib bormoqda. Bu yo‘nalishda ishlab

chiqarishni modernizatsiya qilish, texnik va texnologik jihatdan yangilash, ishlab chiqarish, transport-kommunikatsiya va ijtimoiy infratuzilmadagi loyihalarni amalga oshirishga qaratilgan faol investitsiya siyosatini olib borish; erkin iqtisodiy zonalar, texnoparklar va kichik sanoat zonalarini tashkil etish, amaldagi zonalarning samaradorligini oshirish; yo‘l-transport infratuzilmasini yanada rivojlantirish, iqtisodiyot, ijtimoiy soha va boshqaruv tizimiga axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy etish masalalari ustuvor etib belgilangan.

O‘zbekiston iqtisodiyotining hozirgi rivojlanish bosqichida qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilishda ulgurji savdo katta ahamiyatga ega. Aynan qishloq xo‘jaligida ulgurji savdo mahalliy ishlab chiqaruvchilarning tovarlarini ichki va tashqi bozorda sotish hamda mavqeini mustahkamlashda asosiy rol o‘ynaydi. Raqobatli bozor sharoitida tovar harakati tizimi murakkablashib bormoqda. Bu esa qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilishda ulgurji savdo va uning funksiyalari yangicha yondashuvlar asosida amalga oshirilishiga olib kelmoqda. Shunday yondashuvlardan biri marketing logistikasi va logistika infratuzilmasini takomilashtirish hisoblanadi.

Angren-Pop temir yo‘li barpo etilishi bilan mamlakatimizda yagona temir yo‘l tizimi vujudga keldi va ushbu temir yo‘li Buyuk Ipak yo‘lidagi davlatlar bilan iqtisodiy hamkorlikning asosiy yo‘nalishlaridan biri bo‘lmoqda. Bu yo‘l orqali barcha qishloq xo‘jaligi mahsulotlari xorijiy davlatlarga ham eksport qilinmoqda.

Iqtisodiy tadqiqotlar markazi mutaxassislarining tadqiqotlariga ko‘ra, mamlakatimiz avtomobil transporti operatorlari tomonidan ko‘rsatilayotgan yuk tashish xizmatlari tannarxi tarkibi rivojlangan mamlakatlarning o‘xshash ko‘rsatkicharidan juda farq qilar ekan. Ayniqsa, tannarx tarkibida yonilg‘i, amortizatsiya xarajatlari, soliq va yig‘imlar ulushi bir necha marotaba yuqori bo‘lib, rag‘batlantirishning eng samarali vositasi hisoblanuvchi haydovchilar ish haqi ulushi 3 barobardan ham kamroq ekan[1].

1-jadval

Avtomobil transportida yuk tashish tannarxining tarkibiy tuzilishi

Xarajatlar nomi	Tashish tannarxidagi ulushi % da	
	O‘zbekiston	Evropa ittifoqi
Yoqilg‘i	37 - 40	16 - 20
Moylash materiallari	2 - 2,2	3
Haydovchining ish haqi	15 - 16	52 - 55
Shina xarajatlari	2 - 2,5	1 - 1,1

[1] Оптимизация грузовых автомобильных перевозок в условиях рынка. Учебное пособие. Центрком, 2019. 176 с.

Amortizatsiya ajratmalari	10 - 12	5 - 6
Soliq va yig‘imlar	6 - 7	2
Boshqa xarajatlar	20 - 21	16

1-jadval ma’lumotlariga ko‘ra, tashish xarajatlarining asosiy moddalari transport vositalariga texnik xizmat ko‘rsatish va yoqilg‘i moylash materiallari hisobiga to‘g‘ri keladi. Respublika hududiy avtomobil transporti birlashmalarida ishlatilayotgan transport vositalarining eskirish darajasi ularning avtomobil transporti xizmati ko‘rsatish bozoridagi raqobatga bardosh bera olmasligining asosiy sabablaridan biri bo‘lib qolmoqda. Mamlakatimiz dengiz va okean portlariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega emas. Shu munosabat bilan 1996 yil aprelda «TRASEKA» dasturiga muvofik idoralararo ishchi guruhi tuzilib, bu guruh transport koridorlarini tashkil qilish va ularni umumlashtirish masalalarini hal qildi. Ulardan kuyidagi transport koridorlari qurilishi amalga oshiriladi[2]:

Tashkent – Ashgabad – Turkmanboshi porti – Baku porti;

Almata - Toshkent - Istambul avtomagistrali;

Markaziy Osiyo mamlakatlari - Sharqiy Xitoyning portlaridan birigacha;

Markaziy Osiyo mamlakatlari-Tedjen-Seraxs-Mashhad-Bandar Abbas porti (Eron);

Markaziy Osiyo mamlakatlari - Eron Islom Respublikasi - Turkiya Istambul porti.

Bugungi kunda xalqaro yuk tashuvlari bilan shug‘ullanayotgan tashqi iqtisodiy faoliyat qatnashchilari quyidagi transport koridorlaridan foydalanib kelmoqdalar:

1-yo‘lak – Boltiqbo‘yi davlatlari portlari yo‘nalishida (tranzit bilan Qozog‘iston va Rossiya orqali) – Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya, Ventspils (Latviya), Tallin (Estoniya);

2-yo‘lak – Belarus va Ukraina orqali (tranzit bilan Qozog‘iston va Rossiya orqali) – Chop (Ukraina) va Brest (Belarus) chegara o‘tishlari, keyinchalik Yevropaga;

3-yo‘lak – Ukrainaning Ilichevsk portiga (tranzit bilan Qozog‘iston va Rossiya orqali), Qora dengizga chiqish bilan;

4-yo‘lak–Gruziyaning Poti va Batumi portlariga (tranzit bilan Turkmaniston va Ozarbayjon orqali), Qora dengizga chiqish bilan, TRASEKA yo‘lagi deb nom olgan;

5-yo‘lak–Eronning Bandar-Abbos portiga (tranzit bilan Turkmaniston orqali) Fors ko‘rfaziga chiqish bilan;

[2] www.traceca-org.org

6-yo‘lak– Sharqiy yo‘nalishda Xitoy orqali (tranzit bilan Qozog‘iston orqali) Sariq dengizga;

7-yo‘lak– Sharqiy yo‘nalishda Uzoq Sharqning Naxodka va Vladivostok portlari orqali (tranzit bilan Qozog‘iston va Rossiya orqali) Sariq dengizga.

8-yo‘lak–Turkiya va У е vropaga (“Baku-Axalkalaki-Kars” yangi temir yo‘lida tranzit bilan Turkmaniston va Ozarbayjon orqali);

Hozirgi kunda yana quyidagi yo‘nalishlar rivojlantirilmoqda:

Уevropa va Janubii-sharqiy Osiyo yo‘nalishida (Turkiyaning Mersin porti orqali tranzit bilan Turkmaniston va Eron orqali);

Xitoy portlariga (tranzit bilan Qirg‘iziston orqali) Sariq, Sharqiy- Xitoy va Janubiy-Xitoy dengizlariga chiqish bilan.

Xalqaro ekspertlarning baholariga ko‘ra, loyiha amalga oshirilgan yo‘lakning o‘tkazish qobiliyati, ichki tashishlarni hisobga olmasdan, 12-14 mln. tonna yukkacha etadi hamda Shanxaydan Lissabongacha uzluksiz er usti aloqasi imkoniyati paydo bo‘ladi. Tomonlar Andijon, O‘sh va Qashg‘ar o‘rtasidagi xalqaro avtomobil yo‘lini qayta qurish va rivojlantirish bitimini imzolagan.

Afg‘on muammosi tartibga solinishi munosabati bilan tranzit bilan Afg‘oniston orqali Eronning Bandar-Abbos va Chaxbahor portlariga chiqadigan janubiy muqobil transport yo‘laklarini ishlab chiqish bo‘yicha yangi istiqbollar ochilmoqda.

Mamlakatimizning logistika ko‘rsatkichlari indeksiga nazar tashlasak, eng yuqori natijalar aynan infratuzilma va o‘z vaqtida etkazib berish indikatorlarida nisbatan ijobiyligini kuzatish mumkin (2-jadval). Ushbu ko‘rsatkichlar Xitoyda o‘rtacha 4,07 ni, Singapurda 4,14 ni, qo‘shni Qozog‘iston Respublikasida esa 2,75 ni tashkil etadi.

2-jadval.

Qiyoslanayotgan davlatlarning logistika ko‘rsatkichlari indeksi[3]

Davlat	LKI o‘rni	Bojxona	Infra-tuzilma	Xalqaro tashuvlar	Logistik raqobat	Kuzatuv va nazorat	O‘z vaqtida yetkazish
O‘zbekiston	118	2.32	2.45	2.36	2.39	2.05	2.83
Qozog‘iston	77	2.52	2.76	2.75	2.57	2.86	3.06
Singapur	5	4.18	4.20	3.96	4.09	4.05	4.40
Tailad	45	3.11	3.12	3.37	3.14	3.20	3.56
Xitoy	9	3.94	4.10	4.05	4.00	4.03	4.29

[3] Jahon bankining logistik ko‘rsatkichlar indeksi yillik hisoboti ma’lumotlari 2021 y. https://lpi.worldbank.org/international/global

Jahon mamlakatlar tajribasiga ko‘ra, logistika markazlari faoliyatini rivojlantirish va samaradorligini oshirish quyidagi yo‘nalishlar bo‘yicha olib borilishi lozim:

1. Biznes jarayonlarida zaxiralarni quyidagilar hisobiga qisqartirish:

- zaxiralarni ulgurji va chakana savdo o‘rtasida qayta taqsimlash hamda ulgurji bo‘g‘inlarda to‘plash;
- zaxira holatlarini nazorat qilishning zamonaviy texnologiyasini qo‘llash;
- ishtirokchilarning zaxiralarni o‘z vaqtida to‘ldirib borish masalasida yuksak darajada muvofiqlashib borishi.

Joriy zaxiralar ham, sug‘urta zaxiralari ham qisqarib boradi. Joriy zaxiralar – qulay o‘lchamdagi to‘plamlarning belgilangan muddatida etkazib berilishi hisobiga amalga oshiriladi. Sug‘urta zaxiralari – tovarlarning yagona taqsimot omborida to‘planishi hisobiga kamaytiriladi. Masalan, agar 100 ta do‘kon bitta taqsimot ombori atrofida birlashtirilsa va bu erda sug‘urta zaxiralari to‘plansa, u holda kvadrat ildiz qonuniga ko‘ra, zaxiralarning umumiy hajmi xizmat ko‘rsatish bo‘yicha barqarorlikka zarar etkazmagani holda 10 marta kamayadi.

2. Xizmatlar bozorida logistika vositachisi hisoblangan korxonalarning maydonlari va hajmidan yuqori darajada foydalanish. Masalan, tovar o‘tkazish bo‘g‘inlarining logistik qulayligi do‘konlar maydonlarining tarkibini sezilarli darajada o‘zgartirib, savdo maydonchalari hisobiga ko‘paytiradi. Bularga ushbu hisoblarga ko‘ra erishiladi:

- umumiy zaxiralar miqdorining keskin qisqartirilishi va ularning kattagina qismini do‘konlardan ulgurji bo‘g‘inlarga ko‘chirish hisobiga;
- tayyorlov jarayonlarining bir qismini – qadoqlash, tamg‘alash, narxlarini belgilash va boshqalarni tovar harakatining oldingi bosqichlariga ko‘chirish hisobiga.

3. Sarmoyalarning aylanishini tezlashtirish. Bularga talablarni bevosita joylashtirish va ularni bajarish jarayonlarini vaqti bo‘yicha nazorat qilish hisobiga erishiladi.

4. Transport xarajatlarini qisqartirish, ishtirokchilarning yuqori darajada transportdan foydalanish masalasida muvofiqlashuvlari hisobiga erishiladi.

5. Yuklarni ishlash, shu jumladan, qo‘l mehnati xarajatlarini kamaytirish[4].

Qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilishda ulgurji savdo orqali tovar harakati samaradorligini oshirish va xarajatlarni kamaytirish uchun marketing logistikasi va

---

Миротин Л.Б. И др. Эффективность логистического управления. Учебник для вузов /Под общ. ред. Д.т.Н., проф. Л.Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2019. – 448 с

logistika infratuzilmasi juda muhimdir. Marketing logistikasi ulgurji savdoda infratuzilmani loyihalashtirish va amalga oshirish bo‘lib, u tovarlarni kelib chiqish manbasidan sotish nuqtasiga tez samarali va eng kam xarajat bilan etkazib berishni nazarda tutadi.

Logistika markazlari faoliyatidan foydalanishdagi samaralar to‘plami, odatda, ko‘rsatib o‘tilgan ko‘rsatkichlar samaralarining yig‘indisidan ortadi. Bu shu bilan izohlanadiki, logistika jihatidan tashkillashtirilgan tizimlarda vujudga kelgan bozor uchun kerakli yukni etkazib berishni ta’minlash qobiliyati, zarur sifatda, kerakli miqdorda, belgilangan muddatda, kerakli joyga, eng oz miqdordagi xarajatlar bilan etkazib berishning vujudga kelishi bilan izohlanadi.

Erkin zonalar tashkil etilishi mintaqaviy rivojlanishni yanada maqbullashtirish, tashqi bozorlarga yo‘naltirilgan yuqori samarali ishlab chiqarishlarni joylashtirish, logistika va transport infratuzilmasining zamonaviy tizimlarini joriy etish siyosatini amalga oshirish yo‘lida yangi qadamdir.

O‘zbekiston Respublikasi bir qator asosiy transport konvensiyalari va xalqaro shartno-
malariga qo‘shilgan bo‘lib, transport koridorlarini diversifikatsiyalash ishlari davom etmoqda.

Xulosa sifatida shuni aytish mumkin-ki, mamlakatimizda logistika infratuzilmasini rivojlantirish uchun quyidagi ishlarni amalga oshirish lozim:

- mamlakatimizning Farg‘ona vodiysi, Toshkent, Jizzax, Samarqand, Navoi, Buxoro hududlarida logistika hablari yaratish va logistika va transport tizimiga xorijiy investitsiyalarni keng jalb qilish maqsadga muvofiq;
- mamlakatimizda zamonaviy logistika markazlarini barpo etish va ulardan samarali foydalanish borasidagi ishlarni izchil davom ettirish;
- mahalliy, eksport-import va tranzit tovar aylanmasini rivojlantirishga ko‘maklashuvchi logistika markazlari tashkil etishni o‘z ichiga oluvchi mamlakat transport infratuzilmasini rivojlantirishga alohida e’tibor qaratish;
- O‘zbekistonning geografik joylashuvi zamonaviy ombor komplekslari va logistika markazlari tarmog‘i rivojlanishida strategik muhim jihat bo‘lib, yuklarni tashish bilan bog‘liq xarajatlarni kamaytirish hamda ishlab chiqarish va savdo kompaniyalari logistikasini samarali tashkil etish imkonini berishi mumkin.

Mamlakatimizda tadbirkorlik sub’ektlari eksport salohiyatini oshirish bo‘yicha ko‘rsatilayotgan transport-logistik xizmatlarning salohiyati ham keskin oshib borishi, respublikada qishloq xo‘jaligi mahsulotlarini qayta ishlash va saqlash korxonalari

tashkil etishni ko‘paytirish, ular faoliyatini rivojlantirishda interaktiv tizimdan samarali foydalangan holda amalga oshirish zarur.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Оптимизация транспортных расходов – важный фактор устойчивого развития экономики: проблемы и решения. Аналитический доклад Сентра экономических исследований. –Т., Но 09/2013, 49 с.
2. www.traceca-org.org
3. Jahon bankining logistik ko‘rsatkichlar indeksi yillik hisoboti ma’lumotlari 2021 y. https://lpi.worldbank.org/international/global.
4. Миротин Л.Б. И др. Эффективност логистического управления. Учебник для вузов /Под общ. ред. Д.т.Н., проф. Л.Б. Миротина. – М.: Издателство «Экзамен», 2019. – 448 с

QISHLOQ XO‘JALIGI MAHSULOTLARI XARID QILISH LOGISTIKASI RIVOJIGA TA’SIR QILUVCHI OMILLAR

Abduraxmonov Valijon G‘ofurovich
TDIU AF, “Mutaxassislik, ijtimoiy - gumanitar va aniq fanlar” kafedrasi dotsenti,
e-mail: valijon60@bk.ru Tel:+998932785860
Aminova Farangiz Rustamovna
TDIU AF, “Bank ishi va audit” yo’nalishi 1-bosqich talabasi

Jahonda globallashuv jarayoni tezlashib borayotgan bir vaqtda iqtisodiyotda logistika muhitini rivojlantirish orqali qishloq xo‘jaligi mahsulotlari xaridini oshirishga ta’sirini baholash masalalari bo‘yicha muammolar amalga oshirilmoqda. Dunyoda logistika rivojlanishining umumiy indeksi (LPI-logistic performance index) yuritilib, unda Germaniya Federativ Respublikasi etakchi hisoblanadi hamda uning indeksi maksimal 5 balli mezonda 4,45 ballni tashkil etmoqda. Yetakchi mamlakatlar qishloq xo‘jaligi sohasining yalpi ichki mahsulotidagi (YaIM) ulushi Janubiy Koreyada – 2,7 %, Yaponiyada – 1,2 %, Xitoy-6.9% va Hindistonda – 17,4 % ni tashkil etmoqda[1]. Xorijiy mamlakatlar tajribasida qishloq xo‘jalik mahsulotlarini xarid qilish logistikasini takomillashtirish va uni investitsiyalash turli mamlakatlarda iqtisodiy siyosat, geografik, demografik holatlari, urbanizatsiya va muayyan hududlarning umumiy infratuzilmasining rivojlanish darajasiga qarab turlicha amalga oshirilmoqda.