TRANSPORT-LOGISTIKA XIZMATLARIDA RAQAMLI PLATFORMALARNI JORIY ETISH ORQALI TOVAR TANNARXINI MAQBULLASHTIRISH

Xidirova Marg‘uba
Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti
Soliyeva Durdona Akmaljon qizi
Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

Annotatsiya: *Ushbu tezisda hozirgi kundagi va zamonaviy transport xizmatlari bozorida aynan raqamli platformalarni amaldagi joriy etish yo’llarini takomillashtirish orqali logistika xarajatlarini kamaytirish va tovar tannarxini maqbullashtirish masalalari ilmiy-amaliy tomonidan yoritilgan. Taqdim etilayotgan tadqiqotda O'zbekiston Respublikasining "O'zbekiston — 2030" strategiyasida belgilangan ustuvor vazifalar, xususan, logistika infratuzilmasini rivojlantirish va transport xarajatlarini optimallashtirish ko'rsatkichlari tahlil qilingan. Jumladan, an'anaviy vositachilik tizimidan raqamli platformalarga o'tish orqali avvalo bo'sh qatnovlarni va yetkazib berish vaqtini kamaytirish hamda umumiy xarajatlarni sezilarli darajada qisqartirish bo'yicha ilmiy takliflar berilgan.*

Kalit so‘zlar: *Transport-logistika, raqamli platformalar, biznes-jarayonlarni reengineering qilish (BPR), tovar tannarxi, logistika xarajatlari, "O'zbekiston — 2030" strategiyasi, raqamlashtirish.*

Hozirgi kunda jahon iqtisodiyotining globallashuvi va raqamli transformatsiya jarayonlari sharoitida har qanday mamlakatning raqobatbardoshligi uning logistika tizimining samaradorligiga bevosita bog'liqdir. O'zbekiston Respublikasida ham transport-logistika infratuzilmasini tubdan rivojlantirish, xalqaro transport yo'laklarini takomillashtirish va iqtisodiyot tarmoqlarida logistika xarajatlarini keskin qisqartirish bo'yicha keng ko'lamli islohotlar amalga oshirilmoqda.

Xususan, respublikamiz taraqqiyotining yangi bosqichini belgilab beruvchi "O'zbekiston — 2030" strategiyasida ham transport va logistika xarajatlarini optimallashtirish, mamlakatimizning tranzit salohiyatini ko’tarish hamda iqtisodiyotda energiya va transport sig'imini kamaytirish ustuvor vazifa etib belgilangan[1]. Ammo, joriy tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, milliy mahsulotlarimiz tannarxida logistika xarajatlarining ulushi hamon yuqori bo'lib, o'rtacha 20 foizni

tashkil etmoqda[2]. Ushbu ko’rsatkich xalqaro amaliyotdagi rivojlangan davlatlar indikatorlaridan (8-12%) sezilarli darajada yuqori bo'lib, eksport qilinadigan mahsulotlarning narx raqobatbardoshligiga salbiy oqibat olib kelmoqda. Mazkur masalaning ilmiy yechimi transport-logistika jarayonlarini tubdan qayta loyihalash (BPR) va bozorda yuk egalari bilan haydovchilarni vositachilarsiz bog'lovchi yagona raqamli platformalarni (yuk birjalarini) keng joriy etishni talab qiladi[3].

Iqtisodiy tahlillar va xorijiy tajriba (masalan, Uber Freight, ATI.su kabi raqamli platformalar modeli) shuni ko'rsatadiki, logistika xarajatlarining yuqori bo'lishiga asosiy sabab — axborotning yetishmasligi, byurokratik to‘siqlar, ko'plab vositachilar (dispetcherlar) va yuk mashinalarining bir tomonlama (bo'sh) qatnovlaridir.

O'zbekiston sharoitida yuk tashish faoliyatini raqamli platformalar asosida avtomatlashtirish quyidagi iqtisodiy va boshqaruv natijadorligini oshiradi[4]:

1. Vositachilarni kamaytirish va shaffoflikni ta'minlash: Raqamli platformalar yuk egasiga haydovchi yoki transport kompaniyasi bilan to'g'ridan-to'g'ri (Peer-to-Peer) shartnoma tuzish imkoniyat taqdim etadi. Bu esa ortiqcha komissiya to'lovlarini yo'qqa chiqarib, xizmat narxini 5–8% ganarxini pasaytiradi.
2. Bo'sh qatnovlarni (Empty miles) kamaytirish: bugungi kunda yuk mashinalarining deyarli 25-30% qismi bir yo'nalishga yuk bilan borib, ortiga bo'sh qaytmoqda. Raqamli platforma algoritmlari qaytish yo'nalishi uchun haydovchiga bu yo’nalishlardagi avtomobil sig’imiga mos bo’lgan yuklar ro’yhati bilan tanishish imkoniyatini yaratadi. Shuningdek, bo’sh qatnovlarni to’ldirish evaziga transport xarajatlarini umumiy hisobda 12-15% ga tejash imkonini beradi[5].
3. Vaqt va hujjat aylanishini tezlashtirish: Elektron transport yuk xatlari (e-TTN) va raqamli shartnomalarga o'tish hujjat rasmiylashtirish vaqtini 2-3 kundan bir necha daqiqagacha qisqartiradi, bu esa boshqaruv samaradorligini keskin oshiradi.

Agar "O'zbekiston — 2030" strategiyasida ko'zlangan maqsadlar doirasida transport-logistika jarayonlari to'liq raqamli platformalarga o'tkazilsa, mamlakatimiz iqtisodiyotidagi umumiy tovar tannarxiga qo'shiladigan logistika xarajatlarining ulushini hozirgi 20% dan bosqichma-bosqich 10–15% gacha pasaytirishga erishish mumkin. Bu esa millionlab tonna yuk tashishda yuz milliardlab so'mlik mablag'larning tejalishini va oxirgi iste'molchi uchun mahsulotlar narxining arzonlashishini ta'minlaydi.

Xulosa qilib aytganda, transport-logistika xizmatlarida raqamli platformalarni joriy etish faqat texnik jarayon emas, balki bu iqtisodiyotni boshqarish samaradorligini oshiruvchi strategik islohotdir.

Olib borilgan tahlillar asosida quyidagi amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi:

- O'zbekiston Respublikasida yuk egalari va tashuvchilarni birlashtiruvchi yagona milliy raqamli transport birjasi platformasini davlat-xususiy sherikchilik asosida yaratish va uning huquqiy bazasini takomillashtirish;
- Logistika korxonalarida boshqaruvning funksional tuzilmasidan voz kechib, jarayonlarga yo'naltirilgan biznes-reengineering (BPR) yondashuvini tatbiq etish;
- Transport jarayonlarini raqamlashtirish orqali bo'sh qatnovlarni kamaytirish va shu asosda tovar tannarxidagi logistika xarajatlari ulushini 20% dan 10-15% oralig'igacha tushirishga erishish.

Jahon bankining logistika samaradorligi indeksi (Logistics Performance Index — LPI) ma'lumotlariga koʻra, mamlakatning xalqaro savdodagi raqobatbardoshligi uning bojxona rasmiylashtiruv tezligi, infratuzilma sifati, xalqaro joʻnatmalarning oʻz vaqtida yetib borishi va logistika xizmatlarining kompetensiyasiga bevosita bogʻliqdir. "Oʻzbekiston — 2030" strategiyasida belgilangan ustuvor vazifalardan biri — Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksida mamlakatimiz oʻrnini 55-pogʻonadan past boʻlmagan darajagacha koʻtarish va xalqaro yuk tashish hajmini kamida 2 baravarga oshirish hisoblanadi[1].

Oʻzbekiston Respublikasining geografik joylashuvi Markaziy Osiyo kesishmasidagi muhim logistika xabiga aylanish imkonini beradi. Prezident va hukumat darajasida olib borilgan iqtisodiy tahlillarga koʻra, agar respublika oʻzining tranzit salohiyatini toʻlaqonli ishga solib, yiliga qoʻshimcha 15-20 million tonna xalqaro tranzit yuklarini qabul qilsa, bu mamlakat iqtisodiyotiga 400– 600 million dollar miqdorida qoʻshimcha daromad keltirishi mumkin. Biroq, bu salohiyatni roʻyobga chiqarishda mavjud logistika markazlarining yagona elektron xaritasini shakllantirish, tranzit yoʻlaklarini (jumladan, “Xitoy — Qirgʻiziston — Oʻzbekiston” va “Oʻzbekiston — Afgʻoniston — Pokiston” temir yoʻl loyihalarini) raqamli boshqaruv standartlariga oʻtkazish hal qiluvchi ahamiyat kasb etadi.

Transport jarayonlarini raqamlashtirishning yana bir muhim jihati bu — qogʻozbozlik va ortiqcha byurokratik toʻsiqlarni bartaraf etishdir. Xususan:

- Elektron transport yuk xatlari (e-TTN) tizimini joriy etish orqali yuk joʻnatuvchi, tashuvchi va qabul qiluvchi oʻrtasidagi ma'lumot almashinuvi real vaqt rejimida amalga oshiriladi.
- Hujjatlarni rasmiylashtirish vaqti avvalgi 2–3 kundan bir necha daqiqagacha qisqaradi, bu esa moliyaviy oqimlar tezligini oshiradi va korrupsiyaviy omillarni nolga tenglashtiradi.

Respublika logistika bozorini rivojlantirishda an'anaviy yondashuvlardan voz kechib, zamonaviy 3PL (Third Party Logistics) va 4PL (Fourth Party Logistics)

formatlarida xizmat ko‘rsatishga qodir yirik milliy transport operatorlarini shakllantirish talab etiladi. Bu nafaqat alohida yuk tashish jarayonini, balki butun ta’minot zanjirini (Supply Chain Management) markazlashgan holda boshqarish, ombor logistikasi, sug‘urta va ekspeditorlik xizmatlarini yagona raqamli muhitda integratsiya qilish imkonini beradi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi "O'zbekiston — 2030" strategiyasini 2023-yilda amalga oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi Farmoni.
2. Hammer M., Champy J. Reengineering the Corporation: A Manifesto for Business Revolution. – New York: Harper Business, 2003.
3. Voxidov M.X., Qodirov B.A. Transport logistikasi va ta'minot zanjiri boshqaruvi. – Toshkent: Iqtisod-Moliya, 2022.
4. Осипов В.А. Цифровая трансформация логистических бизнес-процессов: монография. – Москва: Инфра-М, 2024.
5. O'zbekiston Respublikasi Statistika agentligi ma'lumotlari. (www.stat.uz)