

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE LOGISTICS EFFICIENCY OF UZBEKISTAN AND THE CENTRAL ASIAN COUNTRIES BASED ON THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX

A.R. Kholmatov

B.I. Abdullayev

Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20637591>

Abstract: The article presents a comparative analysis of the logistics efficiency of Uzbekistan and the Central Asian countries on the basis of the World Bank Logistics Performance Index (LPI). The LPI evaluates countries across six components — customs, infrastructure, international shipments, logistics services quality, tracking and tracing, and timeliness. The study examines the position of the Central Asian states in the 2018 ranking, in which Kazakhstan led the region, and Uzbekistan’s notable improvement in the 2023 edition, when the country rose to 88th place among 139 economies with an overall score of about 2.6. The analysis shows that, as landlocked economies, the Central Asian countries face a structural transit penalty, and that infrastructure and tracking remain the weakest components for Uzbekistan. The results justify prioritizing terminal infrastructure, digital tracking and the harmonization of border procedures.

Keywords: Logistics Performance Index, logistics efficiency, Central Asia, Uzbekistan, Kazakhstan, customs, infrastructure, tracking and tracing, timeliness, landlocked country, World Bank

O‘ZBEKISTON VA MARKAZIY OSIYO DAVLATLARI LOGISTIKA SAMARADORLIGINING LOGISTICS PERFORMANCE INDEX BO‘YICHA QIYOSIY TAHLILI

Xolmatov A.R.

Abdullayev B.I.

Toshkent davlat transport universiteti, Toshkent, O‘zbekiston

Annotatsiya: Mazkur maqolada O‘zbekiston va Markaziy Osiyo davlatlarining logistika samaradorligi Jahon banki Logistics Performance Index (LPI) asosida qiyosiy tahlil qilindi. LPI mamlakatlarni oltita komponent — bojxona, infratuzilma, xalqaro tashishlar, logistika xizmatlari sifati, yuklarni kuzatish va o‘z vaqtida yetkazib berish bo‘yicha baholaydi. Tadqiqotda Markaziy Osiyo davlatlarining 2018-yildagi reytingdagi o‘rni (unda Qozog‘iston mintaqada yetakchi bo‘lgan) hamda O‘zbekistonning 2023-yilgi nashrdagi sezilarli o‘sishi — 139 ta davlat orasida 88-o‘ringa ko‘tarilib, umumiy ko‘rsatkichi taxminan 2,6 ballni tashkil etgani tahlil qilindi. Tahlil shuni ko‘rsatadiki, dengizga chiqishga ega bo‘lmagan davlatlar sifatida Markaziy Osiyo mamlakatlari tarkibiy tranzit cheklovi (penalty) bilan to‘qnash keladi, O‘zbekiston uchun esa eng zaif komponentlar infratuzilma va yuklarni kuzatish bo‘lib qolmoqda. Natijalar terminal infratuzilmasi, raqamli kuzatuv va chegara protseduralarini muvofiqlashtirishni ustuvor vazifa sifatida asoslaydi.

Kalit so‘zlar: Logistics Performance Index, logistika samaradorligi, Markaziy Osiyo, O‘zbekiston, Qozog‘iston, bojxona, infratuzilma, yuklarni kuzatish, o‘z vaqtida yetkazish, dengizga chiqishi yo‘q davlat, Jahon banki.

1. Kirish

Logistika samaradorligi zamonaviy iqtisodiyotda mamlakatning tashqi savdo raqobatbardoshligini va xalqaro ta’minot zanjirlariga integratsiyalashuv darajasini belgilovchi muhim ko’rsatkichdir. Mamlakatlar o’rtasida logistika holatini qiyoslash uchun eng keng tarqalgan xalqaro vosita Jahon banki tomonidan ishlab chiqilgan Logistics Performance Index (LPI) hisoblanadi. LPI logistika mutaxassislari so’rovi va miqdoriy ma’lumotlar asosida mamlakatlarni 1 dan 5 gacha shkalada baholaydi va oltita komponent bo’yicha umumiy reyting shakllantiradi.

LPI 2007-yildan boshlab e’lon qilinib, 2010, 2012, 2014, 2016 va 2018-yillarda muntazam chop etildi. 2020-yilda COVID-19 pandemiyasi va metodologiyani qayta ko’rib chiqish sababli tanaffus bo’ldi, navbatdagi nashr esa 2023-yilda chiqdi. 2023-yilgi nashrda 139 ta davlat baholandi va reyting an’anaviy so’rov bilan bir qatorda yuklarni kuzatishga oid yirik ma’lumotlar (big data) bilan to’ldirildi [1, 2].

Markaziy Osiyo davlatlari uchun bu masala alohida ahamiyatga ega, chunki mintaqadagi barcha besh davlat dengiz portlariga bevosita chiqishga ega emas. Bunday geografik holat tashqi savdo yuklarini qo’shni davlatlar hududidan o’tuvchi tranzit koridorlari orqali tashishni taqozo etadi va logistika xarajatlariga qo’shimcha yuk qo’shadi. Mazkur maqolaning maqsadi - O’zbekiston va Markaziy Osiyo davlatlarining LPI ko’rsatkichlarini qiyosiy tahlil qilish, O’zbekistonning kuchli va zaif tomonlarini aniqlash hamda samaradorlikni oshirish yo’nalishlarini asoslashdan iborat [3, 4].

2. Tadqiqot metodologiyasi

Tadqiqot materiallari sifatida Jahon bankining LPI 2018 va 2023 nashrlari, O’zbekistonning reyting dinamikasi hamda mintqa davlatlari bo’yicha qiyosiy ma’lumotlardan foydalanildi. Tahlilda qiyosiy tahlil, guruhlash, dinamik tahlil va sabab-oqibat tahlili usullari qo’llanildi.

LPI oltita komponentdan tashkil topgan bo’lib, umumiy indeks ushbu komponentlarning og’irlikli o’rtachasi sifatida shakllanadi. Funktsional ko’rinishda u quyidagicha ifodalanadi:

$$LPI = f(C, I, S, Q, T, V) \quad (1)$$

bunda C -bojxona va chegara boshqaruvi samaradorligi; I- savdo va transport infratuzilmasi sifati; S- raqobatbardosh narxda xalqaro tashishni tashkil etish qulayligi; Q- logistika xizmatlari sifati va malakasi; T- yuklarni kuzatish imkoniyati; V- o’z vaqtida yetkazib berish darajasi (1-jadval) [2].

1-jadval

LPI komponentlari va ularning iqtisodiy mazmuni

Komponent	Mazmuni	Ta’siri
Bojxona (C)	Bojxona va chegara rasmiylashtiruv tezligi	Vaqt va xarajat yo’qotishini kamaytiradi
Infratuzilma (I)	Yo’l, terminal, ombor va port sifati	Yuk oqimi tezligini belgilaydi
Xalqaro tashish (S)	Tashishni qulay narxda tashkil etish	Tashqi savdo xarajatini kamaytiradi
Xizmat sifati (Q)	Operatorlar va kadrlar malakasi	Xizmat ishonchligini oshiradi
Kuzatuv (T)	Yuklarni onlayn kuzatish imkoni	Shaffoflik va

Komponent	Mazmuni	Ta'siri
		nazoratni kuchaytiradi
O'z vaqtida (V)	Belgilangan muddatda yetkazish	Shartnoma intizomini mustahkamlaydi

Manba: Jahon banki, Logistics Performance Index 2023 metodologiyasi asosida tuzilgan.

Mamlakatlar o'rtasidagi farqni miqdoriy baholash uchun yetakchi davlatga nisbatan nisbiy orqada qolish (performance gap) ko'rsatkichi qo'llanildi:

$$G = (LPI_{max} - LPI_i) / LPI_{max} \times 100\% \quad (2)$$

bunda G - nisbiy orqada qolish darajasi; LPI_{max} - yetakchi davlat ko'rsatkichi; LPI_i - tahlil qilinayotgan davlat ko'rsatkichi. Bu ko'rsatkich mamlakatning eng yaxshi amaliyotdan qanchalik uzoqligini foizda ifodalaydi va islohot ustuvorliklarini belgilashda yordam beradi.

3. Natija va muhokamalar

3.1. Markaziy Osiyo davlatlarining reytingdagi o'rni

2018-yilgi LPI nashrida Markaziy Osiyo davlatlari orasida Qozog'iston yetakchilik qilib, umumiy reytingda eng yuqori o'rinni egalladi. O'zbekiston, Qirg'iziston, Turkmaniston va Tojikiston esa reytingning quyi qismida joylashdi. Bu holat mintaqada logistika infratuzilmasi va tashqi savdo protseduralarining notekis rivojlanganligini ko'rsatadi. Davlatlarning 2018-yilgi reytingdagi o'rinlari 2-jadvalda keltirilgan.

2-jadval

Markaziy Osiyo davlatlarining LPI 2018 reytingidagi o'rni

Davlat	Umumiy reyting o'rni (2018)	Mintaqadagi o'rni
Qozog'iston	77	1
O'zbekiston	117	2
Qirg'iziston	132	3
Turkmaniston	142	4
Tojikiston	147	5

Manba: Jahon banki, Connecting to Compete 2018 ma'lumotlari asosida tuzilgan.

3.2. O'zbekistonning reyting dinamikasi

O'zbekistonning LPI ko'rsatkichi so'nggi yillarda sezilarli o'zgardi. 2018-yilgi nashrda mamlakatning umumiy ko'rsatkichi 2,58 ball atrofida bo'lib, reytingda 117-o'rinni egallagan edi. 2023-yilgi nashrda esa O'zbekiston 139 ta davlat orasida 88-o'ringa ko'tarildi va umumiy ko'rsatkichi taxminan 2,6 ballni tashkil etdi. Bu o'sish bojxona protseduralarini soddalashtirish, raqamli xizmatlarni joriy etish va tashqi savdo islohotlari natijasi sifatida baholanadi [4].

Shuni ta'kidlash kerakki, 2023-yilgi nashrda metodologiya qisman o'zgartirildi sababli oldingi nashrlar bilan to'g'ridan-to'g'ri qiyoslashda ehtiyotkorlik talab etiladi. Shunga qaramay, reytingdagi 29 pog'onaga ko'tarilish mamlakat logistika tizimidagi ijobiy tendensiyani aks ettiradi. Yetakchi davlatlar bilan solishtirilganda esa farq hali ham sezilarli: 2023-yilda eng yuqori ko'rsatkich Singapurda (4,3 ball), undan keyin Finlyandiyada (4,2 ball) qayd etildi.

(2) formula asosida hisoblansa, O‘zbekistonning yetakchi davlatga (Singapur, 4,3) nisbatan nisbiy orqada qolishi $G = (4,3 - 2,6) / 4,3 \times 100\% \approx 39,5\%$ ni tashkil etadi. Bu ko‘rsatkich mamlakat logistika tizimida sezilarli rivojlanish zaxirasi mavjudligini ko‘rsatadi.

3.3. O‘zbekistonning subindekslari bo‘yicha tahlil

O‘zbekistonning 2023-yilgi subindekslari bo‘yicha tahlil eng zaif komponentlar infratuzilma va yuklarni kuzatish ekanligini, nisbatan kuchli tomon esa o‘z vaqtida yetkazib berish ekanligini ko‘rsatdi. Subindekslarning taqsimoti 3-jadvalda keltirilgan.

3-jadval

O‘zbekistonning LPI 2023 subindekslari va tahliliy izoh

Subindeks	Ball	Tahliliy izoh
Bojxona	2,6	Rasmiylashtirish vaqtini qisqartirish zarur
Infratuzilma	2,4	Yo‘l, terminal va omborlarni modernizatsiya qilish
Xalqaro tashish	2,6	Raqobatbardosh tarif va yo‘nalishlarni kengaytirish
Xizmat sifati	2,6	3PL/4PL va kadrlar salohiyatini kuchaytirish
Kuzatuv	2,4	GPS va elektron hujjat aylanishini joriy etish
O‘z vaqtida yetkazish	2,8	Nisbatan yuqori, barqarorlikni saqlash muhim

Manba: LPI 2023 subindekslari asosida umumlashtirilgan ma’lumotlar.

Subindekslar tahlili shuni ko‘rsatadiki, logistika samaradorligini faqat bitta komponent hisobiga oshirib bo‘lmaydi. Masalan, bojxona tizimi raqamlashtirilsa-da, terminal va ombor infratuzilmasi yetarli bo‘lmasa, yuk oqimidagi to‘xtalishlar va qayta yuklash xarajatlari saqlanib qoladi. Aksincha, infratuzilma yaxshilansa-da, chegaradagi kutish vaqti uzun bo‘lsa, eksport-import yuklarining umumiy yetkazish vaqti qisqarmaydi. Shu sababli barcha bo‘g‘inlar o‘zaro muvofiq rivojlantirilishi zarur [5, 6].

3.4. Muhokama: dengizga chiqishi yo‘q davlatlar muammosi

Markaziy Osiyo davlatlarining reytingda nisbatan past o‘rinda turishining asosiy obyektiv sabablaridan biri ularning dengizga bevosita chiqishga ega emasligidir. Dengiz porti bo‘lmagan davlatlar uchun yuklar bir necha chegaradan o‘tib, qo‘shni davlatlar infratuzilmasidan foydalangan holda tashiladi. Bu qo‘shimcha bojxona protseduralari, tranzit kelishuvlari va port navbatlariga bog‘liqlikni keltirib chiqaradi. Jahon banki tahlillari ham aynan tranzit va chegara protseduralarida eng katta vaqt yo‘qotishlari kuzatilishini tasdiqlaydi.

Yetakchi davlatlar tajribasi shuni ko‘rsatadiki, yuqori logistika samaradorligi raqamlashtirilgan bojxona tizimi, sifatli infratuzilma, professional logistika operatorlari va ishonchli ta’minot zanjirlarining uyg‘un ishlashi natijasida shakllanadi. Bu tajriba Markaziy Osiyo uchun ham dolzarb: yagona komponentga emas, balki butun zanjirga e’tibor qaratish lozim. Mintaqaviy hamkorlik - transport koridorlarini muvofiqlashtirish, chegara protseduralarini soddalashtirish va yagona raqamli platformalarni rivojlantirish - har bir davlatning alohida sa’y-harakatlaridan ko‘ra ko‘proq samara berishi mumkin [7, 8].

3.5. Rivojlantirish yo‘nalishlari

O‘tkazilgan tahlil asosida O‘zbekiston logistika samaradorligini oshirishning ustuvor yo‘nalishlari 4-jadvalda umumlashtirildi.

4-jadval

Logistika samaradorligini oshirishning ustuvor yo‘nalishlari

Komponent	Asosiy muammo	Rivojlantirish yo‘nalishi
Infratuzilma	Terminal va ombor yetishmovchiligi	Quruq port va multimodal terminallar tarmog‘i
Kuzatuv	Yuk kuzatuvining cheklanganligi	GPS, RFID va elektron hujjat aylanishi
Bojxona	Rasmiylashtirish vaqti uzunligi	Elektron deklaratsiya va navbat tizimi
Xalqaro tashish	Tarif va yo‘nalishlar cheklovi	Koridorlarni diversifikatsiya qilish
Xizmat sifati	Malakali kadrlar yetishmasligi	Logistika ta‘limi va 3PL/4PL bozori

4. Xulosa

O‘tkazilgan qiyosiy tahlil Markaziy Osiyo davlatlarining logistika samaradorligi notekis rivojlanganligini ko‘rsatdi. 2018-yilgi reytingda mintaqada Qozog‘iston yetakchilik qilgan bo‘lsa, O‘zbekiston, Qirg‘iziston, Turkmaniston va Tojikiston reytingning quyi qismida joylashgan edi. Barcha besh davlat uchun umumiy obyektiv cheklov — dengizga bevosita chiqishning yo‘qligi va tranzit koridorlariga bog‘liqlikdir.

O‘zbekistonning 2023-yilgi nashrda 117-o‘rindan 88-o‘ringa ko‘tarilishi mamlakat logistika tizimidagi ijobiy tendensiyani aks ettiradi. Biroq umumiy ko‘rsatkich (taxminan 2,6 ball) yetakchi davlatlar darajasidan sezilarli orqada bo‘lib, bu rivojlanish uchun katta zaxira mavjudligini bildiradi. Subindekslar tahlili eng zaif bo‘g‘inlar infratuzilma va yuklarni kuzatish ekanligini ko‘rsatdi.

Amaliy tavsiyalar sifatida terminal va quruq port infratuzilmasini kengaytirish, raqamli kuzatuv hamda elektron hujjat aylanishini joriy etish, bojxona protseduralarini soddalashtirish, transport koridorlarini diversifikatsiya qilish va logistika kadrlarini tayyorlashni kuchaytirish taklif etiladi. Mintaqaviy darajada esa transport koridorlari va chegara protseduralarini muvofiqlashtirish samaradorlikni oshirishning eng istiqbolli yo‘nalishi hisoblanadi. Kelgusi tadqiqotlarda LPI komponentlarini hududiy kesimda baholash va raqamli ma‘lumotlarga asoslangan prognoz modellarini ishlab chiqish maqsadga muvofiqdir.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: World Bank, 2023.
2. World Bank. Logistics Performance Index 2023: Methodology Update. Washington, DC: World Bank, 2023.
3. Arvis J.-F., Ojala L., Wiederer C. et al. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. Washington, DC: World Bank, 2018.
4. Yusufkhonov Z., Ravshanov M., Kamolov A., Kamalova E. Improving the position of the logistics performance index of Uzbekistan // E3S Web of Conferences. 2021. Vol. 264. P. 05028.
5. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi PF-158-son Farmoni «O‘zbekiston – 2030» strategiyasi to‘g‘risida». Toshkent, 2023.

6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-yanvardagi PQ-28-son qarori «O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida». Toshkent, 2025.
7. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations, 2023.
8. Christopher M. Logistics and Supply Chain Management. 5th ed. Harlow: Pearson, 2016.
9. World Bank. Logistics Performance Indicators 2.0 (LPI 2.0): A Tracking-Data Based Benchmarking Tool. Washington, DC: World Bank, 2025.