

JOURNAL OF TRANSPORT



ISSUE 1, 2025 vol. 2

E-ISSN: 2181-2438

ISSN: 3060-5164



RESEARCH, INNOVATION, RESULTS



**TOSHKENT DAVLAT
TRANSPORT UNIVERSITETI**

Tashkent state
transport university



JOURNAL OF TRANSPORT

RESEARCH, INNOVATION, RESULTS

E-ISSN: 2181-2438

ISSN: 3060-5164

VOLUME 2, ISSUE 1

MARCH, 2025



jot.tstu.uz

TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY

JOURNAL OF TRANSPORT

SCIENTIFIC-TECHNICAL AND SCIENTIFIC INNOVATION JOURNAL

VOLUME 2, ISSUE 1 MARCH, 2025

EDITOR-IN-CHIEF

SAID S. SHAUMAROV

Professor, Doctor of Sciences in Technics, Tashkent State Transport University

Deputy Chief Editor

Miraziz M. Talipov

Doctor of Philosophy in Technical Sciences, Tashkent State Transport University

The “**Journal of Transport**” established by Tashkent State Transport University (TSTU), is a prestigious scientific-technical and innovation-focused publication aimed at disseminating cutting-edge research and applied studies in the field of transport and related disciplines. Located at Temiryo‘lchilar Street, 1, office 465, Tashkent, Uzbekistan (100167), the journal operates as a dynamic platform for both national and international academic and professional communities. Submissions and inquiries can be directed to the editorial office via email at jot@tstu.uz.

The Journal of Transport showcases groundbreaking scientific and applied research conducted by transport-oriented universities, higher educational institutions, research centers, and institutes both within the Republic of Uzbekistan and globally. Recognized for its academic rigor, the journal is included in the prestigious list of scientific publications endorsed by the decree of the Presidium of the Higher Attestation Commission No. 353/3 dated April 6, 2024. This inclusion signifies its role as a vital repository for publishing primary scientific findings from doctoral dissertations, including Doctor of Philosophy (PhD) and Doctor of Science (DSc) candidates in the technical and economic sciences.



Published quarterly, the journal provides a broad spectrum of high-quality research articles across diverse areas, including but not limited to:

- Economics of Transport
- Transport Process Organization and Logistics
- Rolling Stock and Train Traction
- Research, Design, and Construction of Railways, Highways, and Airfields, including Technology
- Technosphere Safety
- Power Supply, Electric Rolling Stock, Automation and Telemechanics, Radio Engineering and Communications
- Technological Machinery and Equipment
- Geodesy and Geoinformatics
- Automotive Service
- Air Traffic Control and Aircraft Maintenance
- Traffic Organization
- Railway and Road Operations

The journal benefits from its official recognition under Certificate No. 1150 issued by the Information and Mass Communications Agency, functioning under the Administration of the President of the Republic of Uzbekistan. With its E-ISSN 2181-2438, ISSN 3060-5164 the publication upholds international standards of quality and accessibility.

Articles are published in Uzbek, Russian, and English, ensuring a wide-reaching audience and fostering cross-cultural academic exchange. As a beacon of academic excellence, the "Journal of Transport" continues to serve as a vital conduit for knowledge dissemination, collaboration, and innovation in the transport sector and related fields.

Assessing the potential of large multimodal transport and logistics centers in Uzbekistan to operate as international “dry ports”



M.M. Tohirov¹^a, I.Kh. Absattorov¹^b

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract: This article examines the economic and strategic importance of organizing large multimodal transport and logistics centers in Uzbekistan as “dry ports”, and also to learn the concept of “dry ports”. Also, based on international experience, the directions and prospects for modernizing the logistics system in the country are outlined. The article contains proposals aimed at accelerating trade processes through “dry ports”, reducing transport costs, and supporting the economic growth of the region.

Keywords: dry port, multimodal transport, transport and logistics centers, international trade, transport corridors, ESCAP

O‘zbekistondagi yirik multimodal transport-logistika markazlarini xalqaro “quruqlik portlari” sifatida faoliyat ko‘rsatish imkoniyatlarini baholash

Tohirov M.M.¹^a, Absattorov I.X.¹^b

¹Tashkent davlat transport universiteti, Toshkent, O‘zbekiston

Annotatsiya: Mazkur maqolada O‘zbekistondagi yirik multimodal transport-logistika markazlarini “quruqlik port”lari sifatida tashkil etishning iqtisodiy va strategik ahamiyati, quruqlik port”lari konsepsiyasi o‘rganilgan. Shuningdek, xalqaro tajriba asosida, mamlakatdagi logistika tizimini modernizatsiya qilish yo‘nalishlari va istiqbollari ko‘rsatilgan.

Maqola “quruqlik port”lari orqali savdo jarayonlarini tezlashtirish, transport xarajatlarini qisqartirish va mintaqa iqtisodiy o‘shirishni qo‘llab-quvvatlashga qaratilgan takliflarni o‘z ichiga oladi.

Kalit so‘zlar: quruqlik porti, multimodal transport, transport-logistika markazlari, xalqaro savdo, transport koridorlari, ESKATO

1. Kirish

O‘zbekiston Markaziy Osiyoning besh davlati bilan chegaradosh bo‘lib, dengizga chiqish yo‘liga ega bo‘lmagan dunyoning ikki davlatidan biri sifatida qo‘shni davlatlar bilan chambarchas bog‘liq transport tizimiga ega. “Shimol—Janub” va “Sharq—G‘arb” xalqaro transport koridorlarining qovushuv nuqtasi sifatida mamlakat Xitoy, Yevropa Ittifoqi, Rossiya, Janubiy Osiyo va Yaqin Sharq bozorlarini bog‘lovchi muhim tranzit hab hisoblanadi. O‘zbekistonning transport infratuzilmasi mintaqada eng rivojlangan tizimlardan biri bo‘lib, uning temiryo‘l tarmog‘i Xitoydan Yevropa va Janubiy Osiyoga yuk tashishda muhim rol o‘ynaydi hamda Qirg‘iziston, Tojikiston, Qozog‘iston va Afg‘oniston bilan bog‘langan. Mamlakat keng qamrovli avtomobil yo‘llari orqali ichki va xalqaro transport harakatini ta‘minlaydi, shuningdek, Toshkent xalqaro aeroporti Markaziy Osiyodagi asosiy aviatsiya markazi sifatida faoliyat yuritadi. Toshkent, Navoiy va boshqa shaharlardagi yirik transport-logistika markazlari eksport-import jarayonlarini tezlashtirishga xizmat qiladi. Statistik ma‘lumotlarga ko‘ra, dunyo suv yo‘llariga bevosita chiqish imkoni bo‘lmagan mamlakatlar mahsulotlari xalqaro savdo bozorlarida deyarli namoyon bo‘lmagan. Ushbu davlatlar hissasi jahon eksport hajmining bor-yo‘g‘i 1% ni tashkil

etadi. YUNKTAD ma‘lumotlariga ko‘ra, Markaziy Osiyo davlatlari uchun transport xarajatlari ko‘p hollarda import qilinayotgan mahsulotlar qiymatining 60 foyizi atrofini tashkil qiladi.


Jons Hopkins universiteti qoshidagi Markaziy Osiyo va Kavkaz instituti baholariga ko‘ra, transport jihatidan yopiqlik Markaziy Osiyo davlatlarining iqtisodiy o‘shirishini jiddiy ravishda to‘xtatib turuvchi to‘siqlardan biri hisoblanadi. Bu holat ularning dengizga chiqish yo‘li bor davlatlardan 20% ga orqada qolishiga olib keladi. Shuningdek, yalpi ichki mahsulot hajmi (xarid qobiliyati pariteti bo‘yicha) 57% ga qadar kamayadi. Bunday holatda asosiy salbiy ta‘sir O‘zbekistonga yetkaziladi, chunki mamlakat xalqaro bozorlarga chiqish uchun ikki davlat hududini kesib o‘tishi zarur.

Shu bilan birga, har yili Xitoy, Janubi-Sharqiy Osiyo va Yevropa yo‘nalishlari bo‘yicha 23 milliondan ortiq konteyner tashiladi. Biroq, ularning bor-yo‘g‘i 1% i temir yo‘l orqali, qolgan 99% i esa dengiz orqali yetkaziladi.

Bu holat mintaqa davlatlari va xalqaro tashkilotlarning ushbu yo‘nalishdagi sa‘y-harakatlarini konsolidatsiya qilishini talab qiladi.

Mintaqa transport salohiyatini oshirishda yuklarni qayta ishlash va logistika sohasida yangi texnologiyalarni joriy etish mazkur muammoni faqat qisman hal etishi mumkin,

^a <https://orcid.org/0009-0005-4295-5854>

^b <https://orcid.org/0000-0002-5968-0990>



chunki hududiy chekanishlar va bo'sh joyning yetishmasligi kabi muammolar mavjud. Bunday vaziyatda «bo'sh hududlar»ni izlash va ularda yangi transport-logistika markazlari va terminallarni tashkil etish tabiiy yechim bo'lib ko'rinadi. Ayni shu sababli xalqaro savdo va logistika sohaslarida «quruqlik porti» tushunchasi paydo bo'ldi.

Adabiyotlar sharxi

«Quruqlik porti» kontsepsiyasi 1982 yilga kelib global savdoning kengayishi va konteynerlashtirishning rivojlanishi bilan paydo bo'ldi. Ushbu quruq port kontsepsiyasi "ichki terminal" tushunchasini yangi talqini sifatida suv portlari orqali tashiluvchi yuklarni ichki quruqlik hududlariga yetkazib berishni ta'minlovchi zanjir yaratish imkonini berdi [1].

Quruqlik portlari va yirik omborlar/terminallar (hududida bojxona rasmiylashtiruvlarini amalga oshirish imkonini mavjud bo'lganlari) funksional jihatdan sinonimdir, chunki bunday obyektlarning maqsadi dengizga chiqish imkoniga ega bo'lmagan mamlakatlar transport-logistika markazlari, terminal va omborlar tarmog'ini rivojlantirish orqali yetkazib berish zanjirida quruqlik yo'llarini suv yo'llariga bog'lash hisoblanadi [2].

Quruqlik portlari tarmog'ini tashkil etishda temir yo'l yoki ichki suv transportiga kirish maqsadga muvofiq deb hisoblangan bo'lsa-da, dastlabki qarashlarda transport turi belgilanmagan edi, chunki quruq port obyektining eng muhim jihati vaqtni tejash, mintaqalar uchun xalqaro savdo oqimini yaxshilash sifatida qaraldi. Rivojlangan mamlakatlarda asosiy e'tibor yuqori hajmli konteyner tashish uchun quruq portlardan foydalanishga qaratilgan bo'lsa-da, dengiz portida bojxona rasmiylashtiruviga uzoq vaqt talab etilishi sababli bojxona islohotlarini davom ettirish maqsadida hamda avtomobil transportidan konteynerlarni tashishda foydalanganishning ortishi «quruqlik portlari» tarmog'ining yaratishning asosiy sababi sifatida talqin etildi. Misol uchun, Xitoylik tadqiqotchilar tomonidan Xitoydagi 18 quruq portlarni o'rganish bo'yicha tadqiqotlar olib borildi va o'rganish natijalari shuni ko'rsatdiki, ushbu quruqlik portlarining 7 tasi temir yo'l bilan to'g'ridan to'g'ri bog'lanishga ega va 3 tasi yaqin atrofdagi temir yo'l stansiyalari bilan hamkorlikda, 8 tasi dengiz portlariga ulanish uchun bojxona majburiyatlari ostida avtomobil transportidan foydalangan holda ish yuritgan [3].

Umumiy ma'noda quruqlik porti - bu «bir mamlakatning ichki qismidagi port funksiyalarini bajaradigan joy». Quruqlik portlari bunday port funksiyalarini bajarishi kerakligini hisobga olsak, ular ma'lum infratuzilma va xizmatlarga mos kelishi va, jamoat, xususiy yoki aralash model ostida boshqariladigan barcha yuk jo'natuvchilar uchun ochiq bo'lishi hamda umumiy foydalanuvchi obyekt sifatida tashkil etilishi kerak. Quruqlik portlarning birinchi ta'rifidan boshlab hozirgi kunga qadar kontsepsiya bo'yicha munozaralar va tegishli tadqiqot mavzulari aniq rivojlandi [4,5].

Yirik mamlakatlarda suv portlari orqali konteynerli tashishning katta o'sishi modal siljish va portlarda turib qolishlarning ortishi quruqlik portlari tadqiqotlarining ikkinchi to'liqini vujudga keltirdi [6].

Bunday evolyutsiya quruqlik portlarini ma'lum logistika platformasi yoki transport-logistika markazi bilan birgalikda joylashtirishning ahamiyati va maqsadga muvofiqligini oshiradi [7,8], bu esa o'z navbatida quruq portlar va transport-logistika markazlari uchun muqobil joylashuv joyini tanlash vazifasini dolzarblashtirdi [9].

Quruqlik portlari kontsepsiyasi atrof-muhitga salbiy ta'sirni kamaytirishdan tashqari [10] transport tizimlarining ishtirokchilari uchun ko'plab imtiyozlar yaratish potensialiga ega [11]. Yuqoridagilardan ma'lum bo'ladiki suv yo'llariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan davlatlar quruqlik portlari kontsepsiyasidan foydalanish orqali transport xarajatlarini qisqartirish va dunyo suv yo'llariga chiqish imkoniyatiga erishishlari munkun.

Tadqiqotning maqsadi va vazifalari

Ushbu tadqiqot ishi «Quruqlik portlari» kontsepsiyasining mohiyatini tahlil qilish va respublikada quruqlik portlari tarmoqlarini rivojlantirishdan iborat.

Tadqiqot ishi maqsadiga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilab olindi:

- Quruqlik portlari tarmog'i keng rivojlangan davlatlar tajribasini;
- Osiyo va Tinch okeani uchun iqtisodiy va ijtimoiy komissiya (ESKATO)ning «quruqlik portlari»ni rivojlantirishga oid institutsional, meyoriy, texnik va amaliy masalalarni tahlili va rivojlantirish choralari bo'yicha nashrlarini;
- ESKATOning quruqlik portlarini tashkil qilish mezonlari asosida O'zbekistonda mavjud yirik transport-logistika markazlari va terminallarni tahlil qilish va yangi quruq portlarni tashkil qilish istiqbollarini o'rganishdan iborat.

«Quruqlik porti» termini bir necha o'n yillar davomida qo'llanib kelinadi. U ko'pincha «ichki bojxona (yoki konteyner) ombori» atamasi bilan bir ma'noda ishlatilgan. So'nggi vaqtlarda bu atama obyekt tomonidan taqdim etiladigan xizmatlarning muayyan rivojlanish darajasiga erishganligini anglatish uchun qo'llaniladi. Bunday xizmatlarga bojxona xizmatlari yoki obyekt hududida yoki unga yaqin atrofda uchinchi tomon logistika firmalarining ishtirokini kiritish mumkin.

Quruqlik portlari bo'yicha Hukumatlararo bitim, eng avvalo, ularning yagona terminologik ta'rifiga asoslanadi: «Xalqaro savdo jarayonida tashilayotgan yuklarni qayta ishlash, vaqtincha saqlash va qonun bilan nazarda tutilgan tekshiruvni amalga oshirish uchun mo'ljallangan, logistika markazi bilan ta'minlangan, bir yoki bir necha turdagi transport bilan bog'langan va tegishli bojxona nazorati hamda rasmiylashtiruv funksiyalarini bajaruvchi mamlakat hududida joylashgan nuqta» [12].

Hukumatlararo bitim «quruqlik porti» uchun standartlashtirilgan ta'rifni bergan bo'lsa-da, BMTning Osiyo va Tinch okeani uchun iqtisodiy va ijtimoiy komissiyasi (ESKATO) hududida bunday funksiyalarni bajaruvchi obyektlarni tasvirlash uchun turli terminlar qo'llaniladi. Shu tariqa, «quruqlik portlari», «ichki konteyner ombori», «ichki bojxona ombori» va kamroq hollarda «yuk konteyner stansiyalari» atamaları amalda bir-birini almashtirish mumkin bo'lgan holda ishlatiladi.

«Quruqlik portlari» bo'yicha Hukumatlararo bitimni ishlab chiqish zarurati, intermodal infratuzilmani rivojlantirishning asosiy yo'nalishi sifatida, shuningdek, Osiyo mintaqasida avtomobil va temir yo'l tarmoqlarini kengaytirish masalalari 2010 yilda ESKATOning 66-sessiyasida ko'tarilgan.

«Quruqlik portlari» rivojlanishiga oid institutsional, meyoriy, texnik va amaliy masalalarni muhokama qilish bo'yicha qator muzokaralar o'tkazilganidan so'ng, 2013 yilda Tailand poytaxti Bangkokda ESKATOning 69-sessiyasida Armaniston, Rossiya va Tojikistonni o'z ichiga



olgan 15 davlat vakillari “Quruqlik portlari bo’yicha Hukumatlararo bitim” (keyingi o’rinlarda — Bitimni) imzoladilar. Bitimni ESKATO a’zosi bo’lgan boshqa davlatlar ham imzolash uchun tashkilot tomonidan doimiy hamkorlikda ishlar olib borilmoqda. 2022-yil holatiga ko’ra Bitimga a’zo 17 davlatlarda umumiy 269 ta quruqlik portlar mavjudligini ko’rish mumkin. Agar «Quruqlik portlari» konsepsiyasini dengiz tashuvchilari va yuk egalari o’rtasidagi hamkorlik nuqtai nazaridan ko’rib chiqadigan bo’lsak, uni quyidagicha tavsiflash mumkin: “Quruqlik porti – bu yuqori yuk ko’taruvchanlikka ega transport vositalari orqali dengiz porti (portlari) bilan to’g’ridan-to’g’ri bog’langan ichki quruqlikda joylashgan terminal bo’lib, mijozlar u yerda standartlashtirilgan yuklarni dengiz portidagi kabi topshirish yoki olish imkoniga ega”.

Funksionallik nuqtai nazaridan, “quruqlik porti” yuk tashish, logistika va yuk oqimlarini taqsimlash bilan bog’liq turli faoliyatlarni amalga oshiradigan operatorlar va korxonalarining iqtisodiy maqsadlariga yo’naltirilgan operatsiyalar va logistika oqimlari markazi sifatida tavsiflanadi.

Yig’ilgan ma’lumotlarni umumlashtirib aytish mumkinki, “quruqlik portlari” ichki hududdagi maxsus obyekt bo’lib, u tovarlarni yig’ish va taqsimlash uchun xizmat qiladi. Uning vazifalari dengiz porti bilan bir xil bo’lib, ularga quyidagilar kiradi:

- bojxona rasmiylashtiruvchi xizmatlari;
- konteynerlarni qayta yuklash va yuklarni qayta ishlash;
- intermodal infratuzilma orqali yuk tashish;
- yuk tashish jarayonida ishtirok etadigan mustaqil kompaniyalar va tuzilmalar (ekspeditorlar, tashuvchilar, tashish operatorlari)ni geografik birlashtirish;
- qo’shimcha xizmatlar ko’rsatish (bojxona nazorati, soliqlar to’lash, yuklarni saqlash, harakatlanuvchi tarkibni ta’minlash va texnik xizmat ko’rsatish, bank xizmatlari, axborot-kommunikatsiya texnologiyalaridan foydalanish).

Bu ta’rifdan kelib chiqib, “quruqlik portlari” nafaqat yuk tashishda muhim zanjir bo’g’ini, balki xalqaro savdo va logistika tizimlaridagi ko’p funksional obyekt sifatida namoyon bo’ladi.

“Quruqlik portlari”ni yaratish intermodal yuk tashish tizimida terminallarning rolini mustahkamlashni nazarda tutadi, bu esa umumiy xizmat ko’rsatish sifatini yaxshilash va turli transport turlari orqali yuk tashish imkoniyatlarini oshirishga olib keladi. Ushbu konsepsiyaga ko’ra, “quruqlik porti” multimodal transport tizimining eng muhim bo’g’ini yoki yuk tashish logistika zanjirining tarkibiy qismi hisoblanadi va uning ishonchligi, xavfsizligi va boshqa xususiyatlari butun zanjirning samaradorligiga ta’sir qiladi.

“Quruqlik portlari”ning asosiy xususiyatlariga to’xtaladigan bo’lsak formal jihatdan quruqlik portlari uchta fundamental xususiyatga ega:

- transport aloqasi: turli transport turlari orqali dengiz portlari bilan bog’lanish;
- logistika xizmatlari: yuklarni rasmiylashtirish sohasida keng ko’lamli xizmatlar taqdim etish;
- dengiz portlarining quvvatini oshirish: o’tkazish quvvatini va yuk tashish samaradorligini oshirish.

Quruqlik portlari tushunchasi infratuzilmasi yaxshi rivojlangan xalqaro transport logistika markazlari negizida shakllanishi imkoniyati mavjudligidan kelib chiqadigan bo’lsa “quruqlik portlari” uchun joylashuv joyini to’g’ri

tanlash masalasi dolzarb xisoblanadi. Binobarin transport-logistika markazi uchun munosib joyni tanlash 40 foyizgacha samarali faoliyat yuritish imkonini beradi [14].

2. Tadqiqot metodologiyasi

Ushbu tadqiqot respublikaning infratuzilmasini rivojlantirish uchun muhim ahamiyatga ega, chunki samarali multimodal transport-logistika markazlari mintaqada iqtisodiyotni rivojlantirish va transport yo’nalishtirish qulayligini sezilarli darajada oshirishga xizmat qilishi mumkin. Tadqiqotning maqsadi ikkita muhim jihatga qaratilgan. Birinchisi - BMT ESKATOning takliflariga mos keladigan va “Quruqlik portlari” to’g’risidagi bitimda belgilangan yirik multimodal transport-logistika markazlari ro’yxatini shakllantirish. Ikkinchisi - tanlangan markazlarning hozirgi holatini texnik baholashdan o’tkazish.

Ro’yxati shakllantirilgan transport-logistika markazlarida o’rganish ishlarini olib borish va ularning tegishli ma’lumotlarni o’zida jamlagan pasportini shakllantirish obyektlar va ularning xalqaro standartlarga mosligini to’liq aniqlashga yordam beradi. Ushbu markazlarni texnik baholash esa ularning holati, ishlash tarzi va samaradorligini o’rganish, shuningdek, takomillashtirishni talab qiladigan muammoli sohalarni aniqlash imkonini beradi. Respublikada mavjud yirik transport-logistika markazlari bo’yicha hududlarda o’rganish tahliliy ishlar olib borilganda bugungi kunda respublikada 15 ta yirik multimodal transport-logistika markazlari mavjudligi aniqlandi.

Tadqiqot maqsadiga erishish uchun quyidagi qadamlarni inobatga olish muhim:

15 ta yirik multimodal transport-logistika markazlarining hozirgi holatini tahlil qilish, muammolarni aniqlash va ularni bartaraf etish bo’yicha takliflar ishlab chiqish;

Mazkur transport-logistika markazlarini texnik baholash, shuningdek, ularning o’tkazuvchanlik qobiliyati va texnik ta’minot holatini aniqlash;

Ushbu tadqiqotda qo’llanilgan uslubiyat keng qamrovli va xilma-xil bo’lib, O’zbekistondagi quruqlik portlari va xalqaro ilg’or tajribalar haqida har tomonlama ma’lumot olishga imkon berdi.

Bir nechta asosiy usullar qo’llanildi:

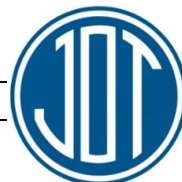
ma’lumotlarni tahlil qilish va umumlashtirish: mavjud quruqlik portlari va bu sohada ilg’or tajribalar haqidagi ma’lumotlarni tahlil qilish va umumlashtirish uchun BMT ESKATOni, xalqaro tashkilotlar va tadqiqot hisobotlarining ma’ruzalari hamda xulosalaridan foydalanish;

internet resurslar va hukumat tashkilotlari: dolzarb ma’lumotlar va statistikaning olish uchun xalqaro tashkilotlar, O’zbekiston hukumat tashkilotlari veb-saytlari va boshqa internet manbalaridan foydalanish;

ilmiy usullar: to’plangan ma’lumotlarni tahlil qilish va sharhlash uchun ilmiy abstraksiya, ma’lumotlar aniqligi, tizimli tahlil va ekspertlar baholashini qo’llash;

qiyosiy tahlil: mavjud quruqlik portlari xalqaro ilg’or tajribalar bilan taqqoslash orqali yaxshilash uchun sohalarni aniqlash va tavsiyalar ishlab chiqish maqsadida taqqoslash usullaridan foydalanish.

Usullarning bunday keng doirasi ilg’or xalqaro amaliyot va mahalliy o’ziga xoslik asosida O’zbekistonda quruqlik portini yaratish va rivojlantirish bo’yicha har tomonlama baholash va tavsiyalar berish imkonini beradi.

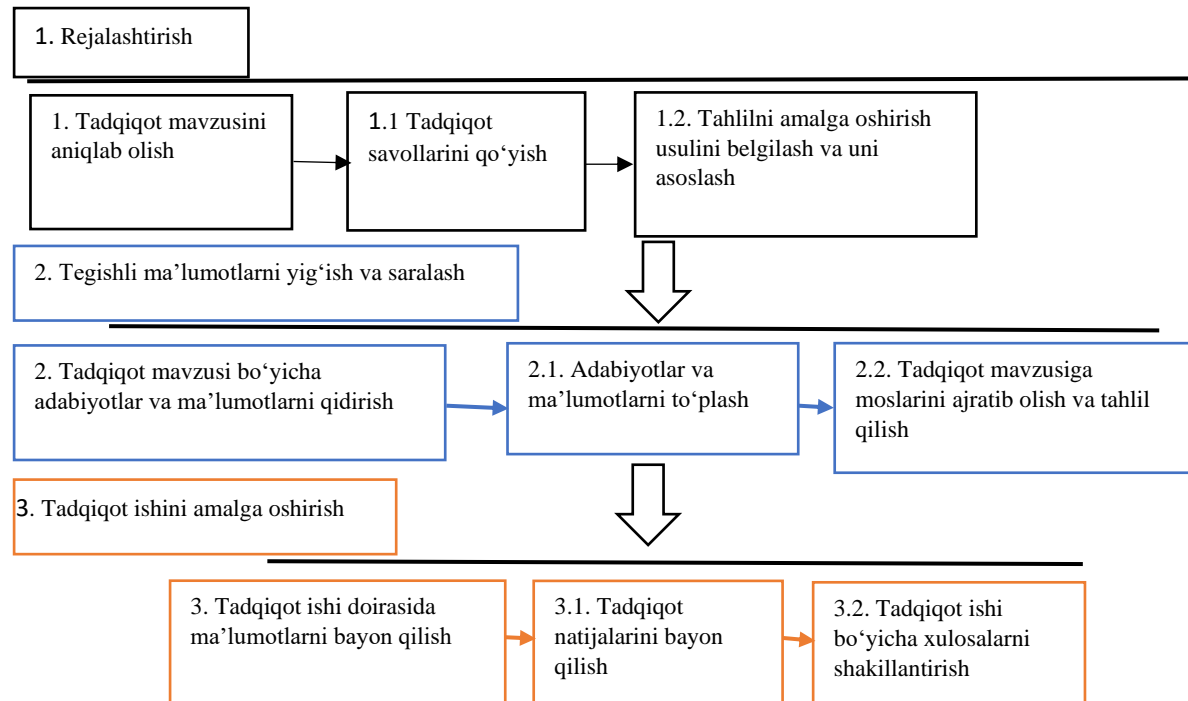




Ushbu tadqiqot ishini amalga oshirishda 1-rasmda tasvirlangani kabi 3 bosqichga ajratilgan holda ishlar ketma-ketligi belgilab olindi.

O'z o'rnida yuqorida takidlangan har bir bosqichda belgilangan ishlarni amalga oshirish uchun 2-rasmda berilgani kabi har bir bosqich tegishli qismlarga ajratilgan.

1-rasm. Tadqiqot ishini amalga oshirish bosqichlari



2-rasm. Tadqiqot ishini amalga oshirish usuli [13]

Xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan quruqlik portlari quyidagi shartlarga javob berishi kerak:

a) mamlakatlarning poytaxtlari, provinsiya yoki shtatlar poytaxtlari, ishlab chiqarish va iste'molning mavjud yoki potensial markazlari yaqinida, magistral yo'l va temir yo'llarga, zarur hollarda Osiyo avtomobil yo'llari yoki Transosiyo temir yo'llariga tegishli kirish imkoniyatiga ega bo'lish;

b) boshqa quruqlik portlari, chegara punktlari, yer usti bo'xona nazorati postlari, dengiz portlari, ichki suv yo'llari terminallari yoki aeroportlar bilan transport aloqasida bo'lish. Xususan, "quruqlik portlari" konteynerlar, yuklar va transport vositalarining xavfsiz va to'siqsiz oqimini ta'minlaydigan tarzda loyihalashtirilishi, shuningdek, turli transport turlariga xizmat ko'rsatishni hisobga olgan holda o'tkazish qobiliyatini oshirish imkoniyatini berishi kerak.

Xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan "quruqlik portlari"ning asosiy vazifalari quyidagilardan

iborat: xalqaro savdoda yuk tashishni qayta ishlash, vaqtincha saqlash, nazorat qilish va bo'xona tomonidan tozalash. Shuningdek, qo'shimcha funksiyalar ham nazarda tutiladi: tovarlarni qabul qilish va jo'natish, birlashtirish va taqsimlash, omborxonaga joylashtirish, ortish.

3. Tadqiqot natijasi

Respublikada joylashgan yirik multimodal logistika markazlarini texnik baholash uchun ESKATO tavsiyalari asosida quyidagi talablar va mezonlar belgilab olindi:

1. Kirish uchun mo'ljallangan darvozali qo'riqlanadigan zona (shartli nomi A)

2. Import, eksport, ortish va tez buziladigan tovarlar, qimmatli yuklar va xavfli yuklar, shu jumladan zararli moddalar uchun ajratilgan va ajratilgan yopiq va ochiq ombor maydonlari (shartli nomi B)

3. Omborxonalarda saqlashning bo'xona obligatsiyalarini o'z ichiga olishi mumkin bo'lgan omborxonalarda saqlash vositalari (shartli nomi S)

4. Bo'xona nazorati, nazorat inspeksiyasi va omborxonada inshootlari uchun vositalar va uskunalari (shartli nomi D)

5. Yuk va konteynerlarga ishlov berish uchun tegishli uskuna (shartli nomi E)

6. Operatsion va ombor zonalarida foydalanish uchun ichki yordamchi yo'llar va yo'l qoplamasi (shartli nomi F)

7. Yuk transport vositalari uchun to'xtash joylari soni yetarli bo'lgan transport vositalarini joylashtirish uchun maydonlar (shartli nomi G)

8. Bo'xona xizmatlari, yuk ekspeditorlari, yuk jo'natuvchilar, bo'xona brokerlari, banklar va boshqa tegishli agentliklar uchun ma'muriy binolar (shartli nomi H)

9. Transport vositalarini tortish uchun elektron ma'lumotlar almashinuvi tizimlari, skanerlar va uskunalar o'z ichiga olgan axborot va kommunikatsiya tizimlari (shartli nomi I)

10. Konteynerlar, transport vositalari va asbob-uskunalarini ta'mirlash ustaxonalari (J shartli nomi)



O‘zbekistondagi yirik multimodal transport-logistika markazlarini xalqaro “quruqlik portlari” sifatida faoliyat ko‘rsatish imkoniyatlarini baholash natijalar

№	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
talablar va mezonlar	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Universal Logistics Services	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Richsteker	+	+	+	TOS tizimi	-
Chukursay Logistics Center	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Richsteker	+	+	+	TOS tizimi	-
Angren LM	+	Ochiq ombor	+	-	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	Ustaxona
First dry port terminal	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Richsteker va chorpoyasimon kran	+	+	+	Ombor boshqaruv tizimi	Konteyner ustaxonasi
Asia Trans Terminal	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Richsteker	+	+	+	-	Konteyner ustaxonasi
Termez cargo centr	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	-
Karmana LM	+	Ochiq ombor	+	-	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	-
Urganch LM	+	Ochiq ombor	+	-	Chorpoyasimon kran	-	-	+	-	Ustaxona
Jizzax LM	+	Ochiq ombor	+	+	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	-
Ulug‘bek LM	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	Konteyner ustaxonasi
Andijon LM	+	Ochiq va yopiq ombir	+	-	Chorpoyasimon kran	-	+	+	-	-
Qarshi LM	+	Ochiq ombor	+	-	Chorpoyasimon kran	+	+	+	-	-
Navoi Kargo	+	Yopiq ombor	+	+	Richsteker	+	+	+	+	+
Tashkent Cargo	+	Yopiq ombor	+	+	Richsteker	+	+	+	+	Konteyner ustaxonasi
Orient Logistics Center	+	Ochiq va yopiq ombir	+	+	Richsteker	+	+	+	WMC tizimi	+

4. Munozara va muhokama

Gaz ballonli avtomobillarni texnik xizmat jarayonlarining texnik nazorati samarali va tizimli boshqaruvni talab qiladi. Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, gaz ballonli transport vositalarining xavfsizligi va samaradorligini ta‘minlashda texnik xizmat ko‘rsatish bosqichlarining muvofiqdigi muhim ahamiyatga ega. Asosiy e‘tibor ballonlarning holati, ularning foydalanish muddati va yaroqliligi, gaz o‘tkazish tizimlarining xavfsizligi va ularga xizmat ko‘rsatish qoidalariga rioya qilinishiga qaratilishi lozim.

Respublikada joylashgan yirik multimodal transport-logistika markazlari infratuzulmasi, joylashuv joylari va hududiy imkoniyatlari quruqlik portlari bo‘yicha ESKATO tavsiyalari asosida tekshirish natijalariga ko‘ra quyidagilar ma‘lum bo‘ldi:

ULS logistika markazi respublikaning asosiy yuk oqimi o‘tadigan Chukursoy saralash stansiyasi yaqinida joylashgan

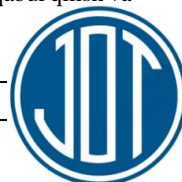
bo‘lib, respublikaning eng yirik logistika markazlaridan biri hisoblanadi.

Ushbu logistika markazini “quruqlik portlari” bitimiga kiritish, boshqa “quruqlik portlari” bilan axborot almashinuvini ta‘minlash import va eksport yuk tashish xarajatlarini kamaytirish imkonini beradi.

“Angren” logistika markazi Toshkentdan tekislik hududlariga (Farg‘ona, Namangan va Andijon) va “Angren” erkin iqtisodiy zonasiga yaqin hududda joylashganligini inobatga olsak, uning logistika salohiyatini yuqori baholash mumkin.

Ushbu logistika markazining infratuzulmasini rivojlantirish va raqamli texnologiyalarni joriy etish uchun investitsiyalarni jalb qilish orqali uning salohiyatini kengaytirish maqsadga muvofiq.

“First Dry Port Terminal” xalqaro va hududiy tashuvlarda logistika zanjirining asosiy bo‘g‘ini bo‘lib, zamonaviy omborxonalar va yordamchi texnikaga ega. Konteynerlar, yuklar va transport vositalarini qabul qilish va



jo'natishni rejalashtirish va bajarish jarayonlari avtomatlashtirildi.

Ushbu logistika markazi "quruqlik portlari" talablariga javob berishini inobatga olib, uni boshqa "quruqlik portlari" bilan hamkorlikni yo'lga qo'yish maqsadga muvofiq.

"Azia Trans Terminal" logistika markazi asosiy yuk oqimlari kesishgan joyda joylashganligi, infratuzilmasi rivojlanganligi va multimodal tashuvlarning keng spektri bilan ajralib turadi. Logistika operatsiyalarini raqamlashtirish orqali jarayonlarni jadallashtirish imkoniyati mavjud.

Ushbu logistika markazining "quruqlik portlari" to'g'risidagi bitimga kiritilishi uning boshqa yirik quruq portlar bilan aloqasini oshiradi va transport xarajatlarini kamaytiradi.

"Termiz cargo center" logistika markazi Afg'oniston va O'zbekiston chegarasida joylashgan bo'lib, multimodal tashish va turli xil yuklarni tashish uchun qulay imkoniyatlarga ega. Logistika markazi logistika xizmatlarining xilma-xilligi bilan ajralib turadi. Ushbu logistika markazining "Quruqlik portlari" kelishuviga qo'shilishi Afg'oniston va Janubiy Osiyo orqali o'zaro bog'liqlik va yuk tashishning rivojlanishiga sezilarli darajada yordam beradi.

"Karmana" logistika markazi "Navoiy" erkin iqtisodiy zonasi yaqinida joylashgan bo'lib, eksport va import yuklarini qayta ishlash istiqboliga ega. Lekin ushbu logistika markazi infratuzilmasi eskirgan va yetarli darajada rivojlanmagan. Logistika markazini DXSH asosida rivojlantirish va investitsiyalarni jalb qilish maqsadga muvofiq.

Urganch logistika markazi Xorazm viloyatidagi yagona multimodal logistika markazi bo'lib, viloyatning transport-logistika salohiyatini baholovchi obekt hisoblanadi. Lekin ayni paytda logistika markazida doimiy ishlovchi bojxona tizimi yaratilmagan. Bu yuklarni yetkazib berish vaqtiga ta'sir qilishi mumkin.

Bundan tashqari, logistika markazining yo'l qoplamasi qoniqarsiz ahvolda. Ushbu kamchilik logistika markazida transport vositalari va ishchilarning harakatlanishiga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin.

"Ulug'bek" logistika markazining hajmi va ish ko'lami ortib borayotganligi sababli uning faoliyatini tizimli ravishda raqamlashtirish maqsadga muvofiqdir. Shuningdek, iqtisodiy rentabellikni hisobga olgan holda zamonaviy talablarga javob beradigan ilg'or texnologiyalarni ta'minlash zarur.

Andijon logistika markazi Qirg'iziston-O'zbekiston chegarasida joylashgan bo'lib, "Xitoy - Markaziy Osiyo - Yevropa" yo'nalishida yuk tashishni rivojlantirishda yirik xabga aylanish ehtimoli yuqori. Ayni paytda "Renus Logistics" kompaniyasi bilan hamkorlikda ushbu logistika markazini rivojlantirish bo'yicha amaliy ishlar olib borilmoqda.

O'rganishlar natijasida Qarshi logistika markazi infratuzilmasi yetarli darajada rivojlanmaganligi, zamonaviy ko'tarish-tushirish texnikalari bilan ta'minlash va qo'shimcha yer maydonlarini ajratish zarurati mavjudligi aniqlandi.

"Navoiy Kargo" logistika markazi Navoiy aeroporti hududida joylashgan bo'lib, uning boshqa logistika markazlaridan farqi shundaki, u yuklarni 3 xil transportda (havo, avtomobil, temir yo'l) tashish imkoniyatiga ega.

Ushbu logistika markazi katta infratuzilma salohiyatiga qaramay, undan to'liq foydalanmayapti. Ushbu logistika markazini DXSH asosida rivojlantirish va yuk tashish hajmini oshirish maqsadga muvofiq.

"Toshkent Kargo" logistika markazi "Toshkent" aeroporti hududida joylashgan bo'lib, uning boshqa logistika markazlaridan farqi shundaki, u yuklarni 3 turdagi transportda (havo, avtomobil, temir yo'l) tashish imkoniyatiga ega.

Hozirgi kunda logistika markazi to'liq quvvatda ishlamoqda. Ushbu logistika markazining ish samaradorligini hujjatlar almashinuvini raqamlashtirish va omborlar quvvatini oshirish orqali oshirish maqsadga muvofiqdir.

"Orient Logistics Center" logistika markazi hozirgi kunda O'zbekistondagi eng yirik logistika markazlaridan biri bo'lib, boshqa logistika markazlariga nisbatan saqlash va boshqa xizmatlarning arzonligi bilan ajralib turadi. Ushbu logistika markazining "quruqlik portlari" to'g'risidagi bitimga qo'shilishi dunyoning boshqa "quruqlik portlari" bilan o'zaro aloqalarni o'rnatish va ma'lumot almashish jarayonini oldindan boshlash imkonini beradi.

5. Xulosa

Respublikada quruqlik portlarni barpo etish bo'yicha chora-tadbirlarning amalga oshirilishi mamlakat transport logistika infratuzilmasini rivojlantirish va xalqaro savdoni rag'batlantirish uchun muhim qadam hisoblanadi. Shuni ta'kidlash joizki, ushbu tarmoqni muvaffaqiyatli joriy etish uchun bir nechta asosiy qadamlarni ko'rish mumkin.

Birinchidan, kelajakdagi quruqlik portlarning joylashuvi, infratuzilma talablari, investitsiya ehtiyojlari va biznes modelini belgilovchi uzoq muddatli strategiyani ishlab chiqish orqali strategik rejalashtirish zarur. Infratuzilma sarmoyalari avtomobil yo'llari, temir yo'llar, omborxonalar, terminallar, transport-logistika markazlari va texnologik tizimlarni qurish hamda modernizatsiya qilish uchun mablag'larni jalb etishga ko'maklashadi. Xalqaro hamkorlar bilan aloqalarni o'rnatish, xususan, tajriba va texnologiyalar almashish maqsadida xalqaro logistika kompaniyalari, investorlar va transport tashkilotlari bilan hamkorlik aloqalarini yo'lga qo'yish muhim ahamiyatga ega.

Bojxona tartib-qoidalarini soddalashtirish orqali yuklarni quruqlik portlari orqali olib o'tishni yengillashtirish uchun tezlashtirilgan va samarali bojxona rasmiylashtirish tartiblarini joriy etish mumkin. Quruqlik portlarida boshqaruv va operatsion ish ko'nikmalariga ega malakali mutaxassislarni tayyorlash va rivojlantirish muhim omillardan biri hisoblanadi. Shuningdek, logistika sohasida investitsiyalarni jalb etish va tadbirkorlik faoliyatini soddalashtirish uchun rag'batlantiruvchi soliq mexanizmlari va huquqiy asosni ishlab chiqish zarur.

Foydalangan adabiyotlar / References

[1] UNCTAD. (1982) Multimodal transport and containerisation. TD/B/C.4/238/Supplement 1, Part Five: Ports and Container Depots. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.



[2] Beresford and Dubey. (1991) Handbook on the Management and Operation of Dry Ports. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.

[3] Monios, J., Wang, Y., 2013. Spatial and institutional characteristics of inland port development in China. *GeoJournal*. 78 (5): 897-913.

[4] The contribution of the dry port concept to the extension of port life cycles. In: J.W. Böse (ed.) Handbook of Terminal Planning, Operations Research Computer Science Interfaces Series, Vol. 49. Heidelberg, Germany: Springer: 359–380.

[5] Port and Dry Port Life Cycles. In: J.W. Böse (ed.) Handbook of Terminal Planning, Operations Research Computer Science Interfaces Series (2nd edition), Vol. 49. Heidelberg, Germany: Springer: forthcoming.

[6] Rodrigue, J.P., Debrue, J., Fremont, A., Gouvernal, E. (2010) Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography* 18 (4): 519-529.

[7] Rodrigue, J.P., Debrue, J., Fremont, A., Gouvernal, E. (2010) Functions and actors of inland ports: European and North American dynamics. *Journal of Transport Geography* 18 (4): 519-529.

[8] Wilmsmeier G., Monios, J., Lambert, B. (2011) The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals, *Journal of Transport Geography*, 19 (6): 1379-1386.

[9] Самагов Ф.А., Абсатторов И.Х., Хакимов Д.Қ., Матрасулов Қ.Ш. “Транспорт-логистика марказларини ташкил этишда жой танлаш муаммосини ечишда кўп мезонли қарор қабул қилиш усулларидан фойдаланиш” *Journal of Transport*. ISSN: 2181-2438. Volume:1|Issue:2|2024. 25-32 b.

[10] Roso, V. (2007), “Evaluation of the dry port concept from an environmental perspective”, *Transportation Research Part D*, 12 (7), p. 523-527.

[11] Roso, V. (2008), “Factors influencing implementation of a dry port”, *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol: 38, Issue:10, p. 782 – 798.

[12] “Учебное пособие по сухим портам” ЭСКАТО ООН 2020.

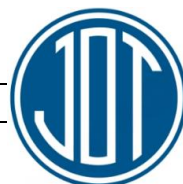
[13] Самагов Г.А., Абсатторов И.Х., Матрасулов Қ.Ш. “Логистика марказлари геоjoyлашув жойини аниқлаш ва уларни асослаш усуллари: адабиётлар тизимли таҳлили” *Journal of Transport*. 101-114 b. ISSN: 2181-2438 Volume:1|Issue:2|2024.

[14] Самагов Ф.А., Абсатторов И.Х., Хакимов Д.Қ., Матрасулов Қ.Ш. Транспорт жараёнида логистика марказларининг тутган ўрни, уларнинг терминологик ривожланиши ва жойлашув жойини танлаш шартлари. *Scientific Journal Of Mechanics And Technology* ISSN 2181-158X, Volume 5, Issue 1, Special Issue 2024.

Mualliflar to‘g‘risida ma‘lumot/ Information about the authors

Tohirov Mahmudjon / Tashkent davlat transport universiteti
Mahmudjon / mustaqil tadqiqotchisi, Transport
Mahmudjon / muammolarini o‘rganish markazi
Tohirov / mutaxassisi.
E-mail: tohirov7@gmail.com
Tel: +99897 717 26 99
<https://orcid.org/0009-0005-4295-5854>

Absattorov Isomiddin / Tashkent davlat transport universiteti,
Isomiddin / Transport logistikasi kafedrasida tayanch
Isomiddin / doktoranti.
Absattorov / E-mail:
isomiddinabsattorov@gmail.com
Tel: +99894 574 59 97
<https://orcid.org/0000-0002-5968-0990>



A. Seyfullaeva, M. Abishov <i>The importance of agribusiness in ensuring food security in the republic.....</i>	49
Sh. Otakhonova, G. Eshmatova, D. Qurbonboeva <i>Applying the movement of seeds on the surface of the working body and establishing the axis of the dividing plane of the electromechanical sorting device.....</i>	53
N. Zayniddinov, U. Abdulatipov, U. Yulchiev <i>Increasing the reliability of UzTE16M diesel locomotives used in the Republic of Uzbekistan.....</i>	56
B. Mirzaev, Z. Zulfiqorova <i>Technical control of gas ballon car service processes.....</i>	59
Sh. Kamaletdinov, M. Sharapova <i>The concept of developing an automated national information system for operational management of freight transportation.....</i>	63
M. Tohirov, I. Absattorov <i>Assessing the potential of large multimodal transport and logistics centers in Uzbekistan to operate as international “dry ports”.....</i>	71
U. Ziyamukhamedova, J. Nafasov, Z. Jalolova, D. Akhmedova, A. Bobonorov <i>Optimization of the design and material of the loosening drum during cotton primary processing.....</i>	78
E. Shchipacheva, S. Shaumarov, D. Rashidov <i>Mahalla center of the future in Uzbekistan: space for all generations.....</i>	82
S. Uktamov, G. Pulatova, F. Kurbanova <i>Optimization of the design and material of the loosening drum during cotton primary processing.....</i>	85
Ch. Toshpulatov <i>Optical phenomena observed in the atmosphere: physical foundations of rainbow, galo and fatamorgan phenomena.....</i>	90