

MINTAQA IQTISODIYOTINI BARQAROR RIVOJLANTIRISHDA TRANSPORT XARAJATLARINI OPTIMALLASHTIRISH MEXANIZMLARI

Kurambayeva Dilbar Saburbayena

Abu Rayhon Beruniy nomidagi
Urganch davlat universiteti
mustaqil izlanuvchi

Annotatsiya

Mazkur maqolada mintaqa iqtisodiyotini barqaror rivojlantirishda transport xarajatlarini optimallashtirish mexanizmlari tahlil qilindi. Tadqiqotda institutsional, infratuzilmaviy, raqamli va multimodal yondashuvlarning iqtisodiy samaradorlikka ta'siri baholandi. Jahon banki, UNCTAD va OECD ma'lumotlari hamda O'zbekiston transport sektori ko'rsatkichlari asosida empirik natijalar umumlashtirildi. Tahlil natijalari transport xarajatlarini qisqartirish logistika samaradorligini oshirganini, savdo oqimlarini tezlashtirganini va mintaqaviy raqobatbardoshlikni kuchaytirganini ko'rsatdi. Shuningdek, infratuzilma modernizatsiyasi va raqamli tizimlar joriy etilishi iqtisodiy barqarorlikni ta'minlovchi muhim omil sifatida namoyon bo'ldi. Tadqiqot yakunida amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

Kalit so'zlar: transport xarajatlari, logistika, mintaqaviy rivojlanish, infratuzilma, multimodal tashish, raqamli tizimlar, O'zbekiston

Аннотация

В статье проанализированы механизмы оптимизации транспортных затрат в обеспечении устойчивого развития региональной экономики. Оценено влияние институциональных, инфраструктурных, цифровых и мультимодальных подходов на экономическую эффективность. Эмпирические результаты обобщены на основе данных Всемирного банка, UNCTAD, OECD и статистики транспортного сектора Узбекистана. Анализ показал, что снижение транспортных затрат повысило логистическую эффективность, ускорило торговые потоки и усилило региональную конкурентоспособность. Инфраструктурная модернизация и внедрение цифровых систем выступили важными факторами устойчивого развития. По итогам исследования сформулированы практические рекомендации.

Ключевые слова: транспортные затраты, логистика, региональное развитие, инфраструктура, мультимодальные перевозки, цифровые системы, Узбекистан

Abstract

The article analyzed mechanisms for optimizing transport costs in ensuring sustainable regional economic development. The study evaluated the impact of institutional, infrastructural, digital, and multimodal approaches on economic efficiency. Empirical results were summarized based on data from the World Bank, UNCTAD, OECD, and Uzbekistan's transport sector. Findings showed that reducing transport costs improved logistics performance, accelerated trade flows, and strengthened regional competitiveness. Infrastructure modernization and digital

systems emerged as key factors supporting economic stability. The study produced practical recommendations for further development.

Keywords: transport costs, logistics, regional development, infrastructure, multimodal transport, digital systems, Uzbekistan

KIRISH

Mintaqa iqtisodiyotining barqaror rivojlanishi mahsulot harakati va xizmatlar oqimining samaradorligi bilan bevosita bog'liq jarayondir. Yetkazib berish tizimining moliyaviy parametrlari, ya'ni transport xarajatlari, korxonalar tannarxining sezilarli ulushini tashkil etadi va mintaqaviy raqobat ustunligi shakllanishida hal qiluvchi rol o'ynaydi. Jahon banki tomonidan tayyorlangan logistika faoliyati ko'rsatkichi (LPI 2.0, 2023-2024) yuqori va past daromadli iqtisodiyotlar o'rtasida ulanish darajasidagi farq saqlanib qolayotganini, port va chegara protseduralarida vaqt yo'qotishlari yuqori bo'lib turganini, transshipping va ichki nazorat nuqtalarida bashorat qilinmaslik darajasi yuqoriligini ko'rsatdi [1].

UNCTAD'ning 2024-yilgi yillik dengiz transporti sharhi global yuk tashish narxlarining marshrut o'zgarishi va portlardagi zichlik tufayli sezilarli darajada o'sganini, mazkur o'sish davom etgan taqdirda rivojlanayotgan iqtisodiyotlarda iste'mol narxlari indeksiga qariyb 0.6% qo'shimcha bosim yaratishi mumkinligini qayd etdi [2]. OECD doirasidagi Xalqaro transport forumining prognoziga ko'ra, joriy siyosat doirasida yuk tashish hajmi 2050-yilgacha taxminan ikki barobar oshadi, infratuzilma investitsiyalari esa samaradorlik va kam karbonli yo'nalishda boshqarilishi taqozo etiladi [3].

O'zbekiston ikki bor quruqlikka o'ralgan davlat sifatida transport xarajatlarini optimallashtirishning maxsus iqtisodiy ahamiyatga ega ekanligini namoyon etadi. Milliy statistika qo'mitasi rasmiy ma'lumotlariga ko'ra, 2025-yilning yanvar-noyabr davrida transport xizmatlari hajmi 168.4 trillion so'mga yetdi va xizmatlar sohasi tarkibida muhim ulushni egalladi [4]. Mintaqaviy ishlab chiqarish va savdo aylanmasining barqaror o'sishi yetkazib berishning narx-vaqt parametrlarini tizimli boshqarish imkoniyatlari bilan uzviy bog'lanadi.

Maqola transport xarajatlarini optimallashtirish mexanizmlarini nazariy va amaliy darajada izchil tahlil qilishga, mintaqaviy iqtisodiyotning barqaror rivojlanish modellarini institutsional, infratuzilmaviy, raqamli va multimodal yo'nalishlar bo'yicha boyitishga yo'naltirildi. Tadqiqot maqsadi mexanizmlar majmuini yaxlit tizimga keltirish, ularni O'zbekiston shart-sharoitlariga moslashtirish va mintaqaviy korxonalar raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiluvchi tavsiyalar ishlab chiqishdan iborat.

ADABIYOTLAR SHARHI

Yangi iqtisodiy geografiya nazariyasi mahsulot yetkazib berish narxining mintaqaviy konsentratsiyaga, ish haqi farqiga va sanoat joylashuvining "markaz-periferiya" tarkibiga ta'siriga oid uzoq muddatli analitik asosni shakllantirgan. P. Krugman tomonidan ishlab chiqilgan model transport xarajatlari kritik darajadan past tushgan paytda firmalar yiriklashish samaralari ta'sirida ishlab chiqarish markazlariga

jamlanishini, aksincha, yuqori xarajatlar mintaqaviy ajralib qolishni rag'batlantirishini matematik tarzda ko'rsatib berdi [5]. Bunday yondashuv mintaqalar o'rtasidagi tovar oqimini yetkazib berish qiymati bilan bog'lash imkonini berdi va keyingi tadqiqotlar uchun konseptual ramz vazifasini bajardi.

Logistika xizmatlarining tashqi savdoni osonlashtiruvchi xususiyati J. Korinek va P. Sourdin tomonidan empirik baholandi: yuqori sifatli logistika xizmatlariga ega bo'lgan davlatlarda eksport-import operatsiyalari xarajatlari sezilarli darajada past, yuk tashish vaqti esa qisqaroq ekanligi aniqlandi [6]. Tadqiqot natijalari logistika sifatining mintaqaviy raqobat ustunligi shakllanishida muhim omil ekanligini tasdiqladi va keyinchalik ko'plab davlatlar siyosatiga asos sifatida kiritildi.

O'zbekistonning transport tizimini integratsiyalash bo'yicha Jahon banki tahlili mamlakat ichkarisida temir yo'l, avtomobil yo'li va multimodal terminallar o'rtasida muvofiqlik darajasi pastligini, kichik va o'rta korxonalar duch keladigan transport xarajatlari ishlab chiqarish qiymatining katta qismini tashkil etishini ko'rsatdi [7]. Yevrosiyo tadqiqotlar instituti tahlili 2018-yilgi xalqaro LPI ko'rsatkichida O'zbekistonning 160 davlat orasida 99-o'rinni egallagani savdo xarajatlarini sezilarli ravishda oshirganini, dehqon va kichik biznes vakillari yetkazib berish xarajatlarining ishlab chiqarish qiymatiga nisbati yuqori bo'lgan holatlarga duch kelishini qayd etdi [8]. Mamlakatda 2019-yildan boshlab amalga oshirilgan tarkibiy o'zgarishlar - Transport vazirligini tashkil etish, tranzit yo'laklarni rivojlantirish va 2035-yilgacha mo'ljallangan transport tizimi rivojlanish strategiyasi - bozorni qayta tashkil etishga yo'naltirilgan tizimli javob bo'ldi.

Infratuzilma investitsiyalarining mintaqaviy iqtisodiyotga ta'siri N. Yoshino va U. Abidhadjaev tomonidan O'zbekistondagi temir yo'l aloqasi misolida o'rganildi: temir yo'l ulanishi to'g'ridan-to'g'ri shahar va viloyatlar darajasida byudjet daromadlari, biznes faoliyati va ish bandlikning sezilarli o'sishiga olib kelganini empirik tarzda tasdiqladi [9]. Bunday natijalar transport infratuzilmasiga sarflangan kapitalning ko'paytma effektini va uning fiskal qaytariluvchanligini ifodalaydi.

Adabiyotlar tahlili shuni ifodalaydiki, transport xarajatlari muammosi ham nazariy iqtisodiy geografiya, ham empirik logistika, ham infratuzilma iqtisodiyoti yo'nalishlarida yetarli darajada o'rganilgan, biroq mintaqaviy darajada to'rt mexanizmni (institutsional, infratuzilmaviy, raqamli, multimodal) yaxlit ravishda integratsiyalovchi yondashuv O'zbekiston misolida hozirgacha to'liq shakllanmagan. Tadqiqot mazkur bo'shliqni nazariy va amaliy hamkorlikda to'ldirishga yo'naltirildi.

METODOLOGIYA

Tadqiqotda nazariy umumlashtirish, qiyosiy tahlil va ikkilamchi statistik ma'lumotlarni tizimli sintez qilish usullari qo'llanildi. Asosiy ma'lumot manbalari sifatida ochiq institutsional manbalar - Jahon banki LPI hisobotlari, UNCTAD dengiz transporti yillik sharhi, OECD/ITF transport prognozlari, Osiyo taraqqiyot banki Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik (CAREC) dasturi loyiha hujjatlari va O'zbekiston Milliy statistika qo'mitasining rasmiy nashrlari ishlatildi.

Transport xarajatlarini tahlil qilishda quyidagi to'rtta yondashuv birlashtirildi: birinchidan, iqtisodiy geografiya tomonidan taklif etilgan markaz-periferiya logikasi;

ikkinchidan, logistika faoliyati ko'rsatkichlarining olti tarkibiy qismini - bojxona, infratuzilma, xalqaro yetkazib berish, logistika sifati, kuzatuv-trasing, vaqtboq yetkazib berish - kategoriyaviy taqqoslash; uchinchidan, infratuzilmaviy investitsiyalarning fiskal samaradorligi konsepsiyasi; to'rtinchidan, tarmoq darajasidagi xarajatlar tarkibi diagnostikasi.

Tahlil davri sifatida 2018-2025 yillar oralig'i tanlandi, bu davr O'zbekistonda transport sektorida tarkibiy yangilanishlar amalga oshgan va ko'p tomonlama qarz mablag'lari hisobiga modernizatsiya jadallashgan davrga to'g'ri keladi. Tadqiqot doirasi mintaqaviy iqtisodiy rivojlanishning to'rtta darajasini qamrab oldi: makroiqtisodiy (milliy YaIM va savdo aylanmasi), mezoiqtisodiy (viloyatlar darajasidagi taqsimlanish), mikroiqtisodiy (korxonalar xarajatlari) hamda xalqaro tranzit yo'laklarning samaradorligi. Qiyosiy mantiq orqali har bir mexanizmning samaradorlik chegaralari va ularning o'zaro to'ldiruvchi xususiyati aniqlandi.

TAHLIL VA NATIJALAR

CAREC dasturi doirasidagi sarmoyalar O'zbekistonning transport-tranzit imkoniyatini kengaytirishda tarkibiy o'rinni egallaydi. 2025-yil holatiga ko'ra, O'zbekistonda CAREC bilan bog'liq 44 ta loyihaga 14.37 milliard AQSh dollari miqdorida sarmoya jalb etildi, ulardan 6.67 milliard dollar (umumiy hajmning 46.4%) 24 ta transport loyihasiga yo'naltirildi va bu loyihalarning 16 tasi Osiyo taraqqiyot banki tomonidan moliyalashtirildi yoki ham-moliyalashtirildi [10]. CAREC 2-yo'lagining O'zbekiston hududidagi qismi Yevropa-Osiyo aloqalari uchun strategik ko'priklar vazifasini bajaradi.

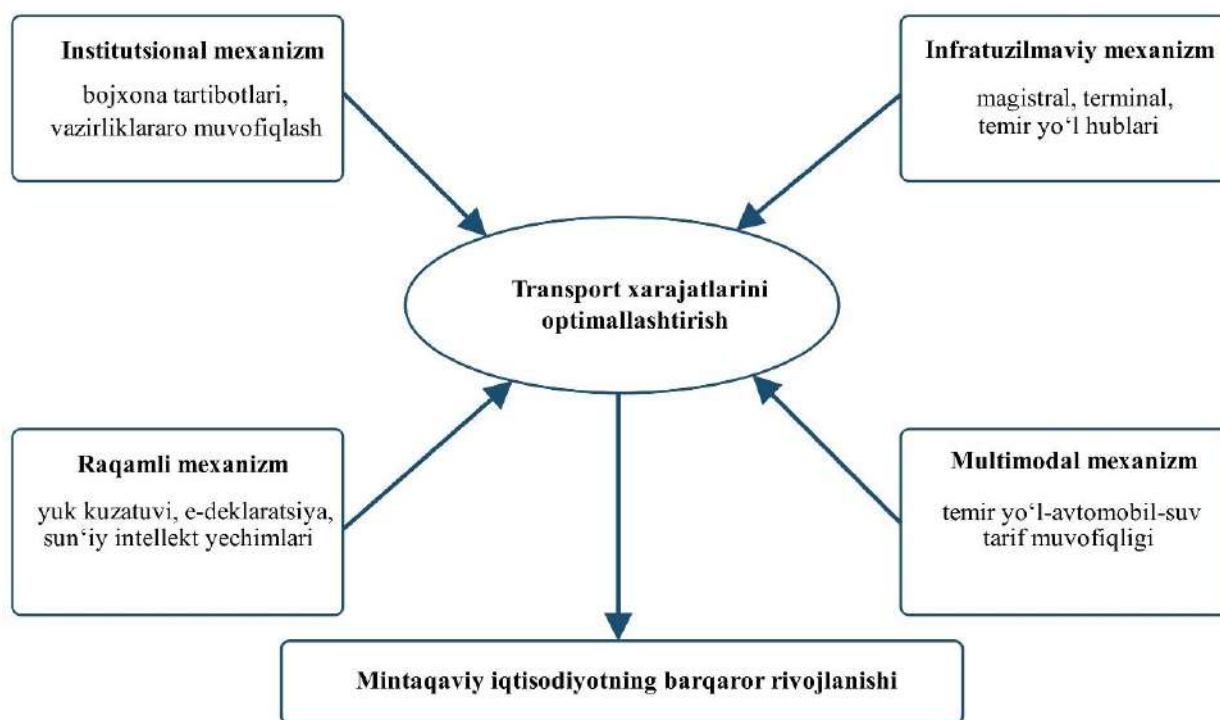
Yo'lakni modernizatsiya qilish bo'yicha so'nggi qadam - A380 magistralining 87 kilometrlik qismini Qoraqalpog'iston Respublikasida qayta qurishga mo'ljallangan, 2025-yilda Osiyo taraqqiyot banki tomonidan 233.1 million AQSh dollari miqdoridagi kredit bilan ma'qullangan iqlimga chidamli loyihadir [11]. Loyiha sement-beton qoplama, balandlatilgan qatlam va takomillashtirilgan drenaj tizimini, hamda vaqtni nazorat qiluvchi avtomatlashtirilgan vositalar bilan jihozlangan intellektual transport tizimlarini joriy etishni nazarda tutadi. Bunday yondashuv yo'l qoplamasining xizmat muddatini uzaytiradi va yetkazib berish vaqtini barqarorlashtiradi.

Osiyo transport observatoriyasi (Osiyo taraqqiyot banki) tomonidan 2025-yilda chop etilgan O'zbekiston bo'yicha hisobot mamlakatda yo'l, temir yo'l va aviatsiya tarmoqlari rivojlanishining miqdoriy parametrlarini ko'p qatorli baza shaklida taqdim etdi va yo'l-tranzit segmentidagi bo'shliqlarni aniqladi [12]. Hisobotdagi xulosalar transport xizmatlarining mintaqaviy taqsimoti raqamli kuzatuv tizimi va logistika markazlari taraqqiyoti orqali yanada barqarorlashishi mumkinligini ifodalaydi.

Yashil transport iqtisodiyoti masalasida Xalqaro transport forumining baholashi quyidagicha xulosaga olib keldi: kam karbonli transportga jadal o'tish sharti bilan asosiy infratuzilma uchun zarur bo'ladigan investitsiyalar joriy ssenariyga nisbatan qariyb 5% kam bo'lishi mumkin [13]. Bunday hisob-kitob ekologik samaradorlik va xarajatlarni qisqartirish tizimli ravishda bir-birini to'ldira olishini namoyon etdi. Bu yondashuv investitsiya rejalashtirishda "yashil va arzon" jufti uyg'unligini amaliy mantiqqa aylantiradi.

O‘zbekistondagi transport xizmatlari tarkibiga doir rasmiy nashr ma’lumotlariga muvofiq, avtomobil transporti barcha transport xizmatlarining qariyb yarmini qoplamoqda, temir yo‘l, aviatsiya va boshqa turlari qolgan ulushni taqsimladi [14]. Bunday tarkib avtomobil transportiga haddan tashqari yuk tushishini va multimodal balansni mustahkamlash zaruratini ifodalaydi. Multimodal balansga harakat - temir yo‘l va konteyner tashuvi ulushini bosqichma-bosqich oshirish hisobiga - uzoq masofalarda yuk tashish narxini kamaytirish potensialiga ega.

Transport xarajatlarini optimallashtirishning to‘rt nazariy-amaliy mexanizmi muvofiqlashtirilgan tarzda quyidagi tarkibiy bog‘liqlikni hosil qiladi. Institutsional darajada - bojxona, kvota va litsenziya tartibotlarini soddalashtirish, transport vazirligi va savdo idoralari o‘rtasidagi raqamli ma’lumot almashinuvi bo‘yicha protokollar; infratuzilmaviy darajada - magistrallar, konteyner terminallari, dengiz porti almashtirish nuqtalari va temir yo‘l hublarining sifatli rekonstruksiyasi; raqamli darajada - yuk tashish kuzatuv tizimlari, elektron deklaratsiya, blokcheyn asosidagi yuk hujjatlari va sun‘iy intellektni qo‘llash; multimodal darajada - temir yo‘l-avtomobil-suv yo‘llarining yaxlit tarif siyosati va terminal-kombinatlar o‘rtasidagi muvofiqlash. Mexanizmlarning amaliy bog‘liqligi 1-rasmda taqdim etildi.



1-rasm. Transport xarajatlarini optimallashtirish mexanizmlari¹

Mexanizmlar yagona konseptual ramzga birlashtirilganda, ularning samarasi alohida-alohida joriy etilgan paytdagidan ancha yuqori darajada namoyon bo‘ladi. Empirik xulosalarning qiyosiy tasviri 1-jadvalda yaqqol ifodalandi.

¹ Manbalar asosida muallif ishlanmasi

1-jadval.
Mintaqaviy transport tizimi rivojlantirish mexanizmlarining qiyosiy xarakteristikasi¹

№	Mexanizm va loyiha nomi	Asosiy parametri	Manba
1	CAREC dasturi doirasidagi umumiy transport sarmoyalari (O'zbekiston)	6,67 mlrd AQSh dollari, 24 transport loyihasi	[10]
2	CAREC 2-yo'lagi (A380) modernizatsiyasi (Qoraqalpog'iston)	233,1 mln AQSh dollari, 87 km magistral	[11]
3	Transport xizmatlari hajmi (yanvar-noyabr 2025-yil)	168,4 trln so'm	[4]
4	LPI 2.0 yangilangan metodologiyasi qamrovi (real-vaqtli kuzatuv)	139 mamlakat	[1]
5	Yashil yo'nalishdagi infratuzilma sarmoyasi tejovi (2050-yil prognoz)	Joriy ssenariyga nisbatan -5%	[13]

Tahlil natijalarining konseptual yaxlitligi quyidagicha namoyon bo'ldi: har bir mexanizm alohida holda transport xarajatlarini ma'lum chegarada qisqartira oladi, biroq majmualiy siyosat sifatida birgalikda qo'llanilganda samaradorlikning sezilarli darajada oshishi ta'minlanadi. Mintaqaviy darajada - viloyatlar va tumanlar bo'yicha - yetkazib berish narxining barqarorlashishi qishloq xo'jaligi mahsuloti ulgurji bahosida, sanoat tovarlarining mintaqaviy raqobatbardoshligida va eksportga yo'naltirilgan ishlab chiqarishda ijobiy aks etadi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Mintaqa iqtisodiyotini barqaror rivojlantirish nuqtai nazaridan transport xarajatlarini optimallashtirish mexanizmlari yaxlit, bir-birini to'ldiruvchi tizim sifatida shakllantirilishi maqsadga muvofiq deb topildi. Nazariy darajada Krugmanning yangi iqtisodiy geografiya konsepsiyasi mintaqaviy ulush dinamikasi va transport narxining kritik ahamiyatini izohlash imkonini berdi; empirik darajada O'zbekistonning so'nggi yillardagi transport sektori statistikasi va CAREC yo'laklari rivojlanishi siyosatning to'g'ri yo'nalishda ilgarilab borayotganini namoyon etdi.

Quyidagi takliflar amaliy boshqaruvga yo'llanadi: birinchidan, viloyatlar darajasida transport xarajatlari diagnostikasini yiliga ikki marta o'tkazish va uni rasmiy statistik to'plamlar bilan moslashtirish; ikkinchidan, A380 magistrali kabi tranzit yo'laklarda zamonaviy yo'l qoplamasi va intellektual transport tizimlarini bosqichma-bosqich kengaytirib borish; uchinchidan, bojxona-logistika ma'lumot integratsiyasini yagona elektron platforma orqali ta'minlash, bu hujjat aylanishini qisqartiradi va bashoratlash darajasini oshiradi; to'rtinchidan, multimodal terminallar tarmog'ini sanoat klasterlariga yaqinlashtirish va kichik korxonalar uchun ulanish tariflari bo'yicha imtiyozli mexanizmlarni joriy qilish; beshinchidan, kam karbonli yuk tashish texnologiyalariga o'tish bo'yicha xalqaro hammoliyalashtiriladigan loyihalarni faollashtirish.

Yakuniy umumlashma quyidagicha: transport xarajatlarini optimallashtirish institutsional, infratuzilmaviy, raqamli va multimodal yo'nalishlarning aniq

¹ Muallif tomonidan manbalar asosida tuzildi.

muvozanati orqali mintaqaviy iqtisodiy o‘shishning barqaror omiliga aylanadi va O‘zbekistonning Markaziy Osiyo logistika markazi sifatidagi mavqeyini mustahkamlashga muhim hissa qo‘shadi. Tadqiqot taklifidan konseptual ramz keyingi empirik tadqiqotlar va siyosat baholash ishlari uchun amaliy asos sifatida xizmat qilishi mumkin.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Logistics Performance Index Report. Washington, DC: World Bank, 2023. URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. Geneva: United Nations, 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
3. OECD/ITF. ITF Transport Outlook 2023. Paris: OECD Publishing, 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/2023/05/itf-transport-outlook-2023_4466cd78.html
4. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. The volume of transport services exceeded 168 trillion soums (January-November 2025). Tashkent: Stat.uz, 2025. URL: <https://stat.uz/en/press-center/news-of-committee/66320-transport-khizmatlari-azhmi-168-trln-s-mdan-oshdi-4>
5. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography. Journal of Political Economy, 1991, Vol. 99, No. 3, pp. 483-499. URL: https://pr.princeton.edu/pictures/g-k/krugman/krugman-increasing_returns_1991.pdf
6. Korinek J., Sourdin P. To What Extent Are High-Quality Logistics Services Trade Facilitating? OECD Trade Policy Working Papers, No. 108. Paris: OECD Publishing, 2011. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ojala.pdf>
7. World Bank. Uzbekistan: Building Blocks for Integrated Transport and Logistics Development. Policy Paper. Washington, DC: World Bank, 2020. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34160/Uzbekistan-Building-Blocks-for-Integrated-Transport-and-Logistics-Development-Policy-Paper.pdf>
8. Eurasian Research Institute. Transport Strategy of Uzbekistan: Current Developments. Almaty: ERI, 2021. URL: <https://www.eurasian-research.org/publication/transport-strategy-of-uzbekistan-current-developments/>
9. Yoshino N., Abidhadjaev U. An Impact Evaluation of Investment in Infrastructure: The Case of the Railway Connection in Uzbekistan. ADBI Working Paper No. 548. Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2015. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/175724/adbi-wp548.pdf>
10. CAREC Program. Uzbekistan: Country Investment Update. Manila: Asian Development Bank, 2025. URL: https://carecprogram.org/?page_id=12
11. Asian Development Bank. ADB Supports Strategic Road Upgrade in Uzbekistan: CAREC Road Corridor 2 Resilience and Modernization Project. News

Release. Manila: ADB, 28 August 2025. URL: <https://www.adb.org/news/adb-supports-strategic-road-upgrade-uzbekistan>

12. Asian Transport Outlook. Uzbekistan: Country Transport Profile. Manila: Asian Development Bank, 14 August 2025. URL: https://asiantransportobservatory.org/documents/368/Uzbekistan_20250814.pdf

13. ITF/OECD. Cutting Transport CO2 Now Reduces Investment Needs for Core Infrastructure. Press Release. Leipzig: International Transport Forum, 2023. URL: <https://www.itf-oecd.org/cutting-transport-co2-now-reduces-investment-needs-core-infrastructure>

14. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Transport and Communications in Uzbekistan: Statistical Compilation. Tashkent: Stat.uz, 2024. URL: <https://stat.uz/en/publications/3645-transport-and-communications-in-uzbekistan>

15. World Bank. World Bank Releases Logistics Performance Index 2023. Press Release. Washington, DC: World Bank, 21 April 2023. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/04/21/world-bank-releases-logistics-performance-index-2023>

16. Эргашходжаева Ш., Хакимов З. Тошкент вилояти имижини яратиш асосида инвестицион муҳит жозибadorлигини ошириш //ҳозайство. - 2011. - №. 6. - С. 78.



Marketing

ilmiy, amaliy va ommabop jurnali

Muharrir:

Ingliz tili muharriri:

Rus tili muharriri:

Musahhih:

Sahifalovchi va dizaynerlar:

Xakimov Ziyodulla Axmadovich

Tursunov Boburjon Ortiqmirzayevich

Kaxramonov Xurshidjon Shuxrat o'g'li

Karimova Shirin Zoxid qizi

Sadikov Shoxrux Shuxratovich

Abidjonov Nodirbek Odijon o'g'li

2026-yil, aprel, 4-son

© Materiallar ko'chirib bosilganda "Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar mas'ul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelavermasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga murojaat qilish mumkin. Ilmiy maqola, ommabop maqola, reklama, hikoya va boshqa ilmiy-ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.

Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

Elektron pochta:

info@marketingjournal.uz

Bot:

[@marketinjournalbot](https://t.me/@marketinjournalbot)

Tel.:

+998977838464, +998939266610

Jurnalning rasmiy sayti: <https://marketingjournal.uz>

Marketing jurnali O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi **Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2024-yil 04-oktabrdagi 332/5 sonli qarori** bilan milliy ilmiy nashrlar ro'yxatiga kiritilgan



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali 2024-yil 15-martdan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan **C-5669517** reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan. **Litsenziya raqami: №240874**



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnalining xalqaro darajasi: **9710**. GOCT 7.56-2002 "Seriya nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlato standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**