

TEMIR YO‘L TRANSPORTIDA MAHALLIY YO‘NALISHLARDA YO‘LOVCHI TASHISHNI OSHIRISHNING IQTISODIY ASPEKTLARI

Xaydarov Ismatulla

Toshkent davlat transport universiteti

“Transport iqtisodiyoti” kafedrası dotsenti v.b., PhD

ORCID: 0000-0003-3516-215X

E-mail: haydarovismat271@gmail.com

Annotatsiya

Mazkur maqolada O‘zbekistonda temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlar bo‘yicha yo‘lovchi tashishni rivojlantirishning iqtisodiy jihatlari tahlil qilindi. Tadqiqotda transport xizmatlari dinamikasi, infratuzilma holati hamda yo‘lovchi oqimi ko‘rsatkichlari o‘rganildi. Toshkent-Andijon yo‘nalishi misolida mavjud imkoniyatlar va rivojlanish omillari baholandi. Yuqori tezlikdagi elektr poyezdlarini joriy etishning iqtisodiy samaradorligi, jumladan vaqt tejamkorligi, passajiropotok o‘shishi va moliyaviy natijalarga ta‘siri aniqlangan. Shuningdek, transport tizimini modernizatsiya qilish orqali xizmat sifatini oshirish va temir yo‘l transportining raqobatbardoshligini kuchaytirish yo‘nalishlari asoslandi.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, yo‘lovchi tashish, passajiropotok, iqtisodiy samaradorlik, infratuzilma, elektr poyezdlar, transport xizmatlari, Toshkent-Andijon yo‘nalishi.

Аннотация

В статье проанализированы экономические аспекты развития пассажирских перевозок на местных железнодорожных направлениях в Узбекистане. В исследовании изучены динамика транспортных услуг, состояние инфраструктуры и показатели пассажиропотока. На примере маршрута Ташкент-Андижан оценены существующие возможности и факторы развития. Определена экономическая эффективность внедрения высокоскоростных электропоездов, включая сокращение времени в пути, рост пассажиропотока и увеличение доходов. Обоснованы направления модернизации транспортной системы и повышения качества услуг с целью усиления конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, пассажиропоток, экономическая эффективность, инфраструктура, электропоезда, транспортные услуги, маршрут Ташкент-Андижан.

Abstract

The article analyzed the economic aspects of developing passenger transportation on local railway routes in Uzbekistan. The study examined transport service dynamics, infrastructure conditions, and passenger flow indicators. Using the Tashkent-Andijan route as a case study, existing opportunities and development factors were evaluated. The economic efficiency of introducing high-speed electric trains was identified, including time savings, passenger growth, and revenue expansion. The study also substantiated directions for modernizing the transport system and improving service quality to enhance the competitiveness of railway transport.

Keywords: railway transport, passenger transportation, passenger flow, economic efficiency, infrastructure, electric trains, transport services, Tashkent-Andijan route.

KIRISH

O‘zbekiston Respublikasida transport sohasi iqtisodiyotning muhim tarmoqlaridan biri sifatida shakllangan bo‘lib, u hududlararo iqtisodiy aloqalarni rivojlantirish va aholining mobilligini ta‘minlashda muhim o‘rin egallaydi. 2025-yilda transport xizmatlarining yalpi ichki mahsulotdagi ulushi 5,5 foizni tashkil etgani, sohada 450 mingdan ortiq aholi bandligi hamda xizmatlar eksportining 2,8 mlrd AQSH dollariga yetgani ushbu tarmoqning iqtisodiy ahamiyatini tasdiqlaydi [1].

Geografik jihatdan qulay joylashuv O‘zbekistonga Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi qisqa transport yo‘laklarini shakllantirish imkonini bermoqda. Ushbu tizimda temir yo‘l transporti yuk va yo‘lovchi tashishda barqaror, xavfsiz va iqtisodiy samarali vosita sifatida muhim rol o‘ynaydi [2]. So‘nggi yillarda temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish va elektrlashtirish darajasini oshirish orqali ichki yo‘nalishlarda xizmat sifatini yaxshilashga alohida e‘tibor qaratilmoqda.

2025-yil 27-dekabrda qabul qilingan Prezidentning PP-391-son Qarori temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlar bo‘yicha yo‘lovchi tashishni rivojlantirishning ustuvor yo‘nalishlarini belgilab berdi. Mazkur hujjatga muvofiq, 2030-yilga qadar yo‘lovchi tashish hajmini 10,5 milliondan 23,5 million kishiga yetkazish hamda elektr poyezdlar qatnovi yo‘nalishlarini 40 tadan 53 taga oshirish rejalashtirilgan [3].

Shu nuqtayi nazardan, temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlarda yo‘lovchi tashishni oshirishning iqtisodiy jihatlarini chuqur tahlil qilish dolzarb ahamiyat kasb etadi. Mazkur maqolada ushbu masalalar tizimli yondashuv asosida o‘rganilib, Toshkent-Andijon yo‘nalishi misolida mavjud imkoniyatlar va rivojlanish istiqbollari baholandi.

METODOLOGIYA

Ushbu tadqiqot iqtisodiy fanlar sohasidagi aralash metodologik yondashuv (mixed-methods approach) asosida amalga oshirilgan. Tadqiqotda miqdoriy (quantitative) va sifatiy (qualitative) tahlil usullari uyg‘unlashtirilib, aniq statistik ma‘lumotlar va norasmiy (expert) baholashlar birgalikda qo‘llanilgan.

Tadqiqotning metodologik asosini transport iqtisodiyoti nazariyasi, ijtimoiy foyda-xarajat tahlili va talab prognozlash modeli tashkil etadi. Mazkur yondashuv Osiyoda temir yo‘l infratuzilmasiga investitsiyalarni baholashda keng qo‘llaniladi.

1-jadval.

Tadqiqot bosqichlari va qo‘llanilgan usullar¹

Bosqich	Vazifalar	Usullar	Ma‘lumot manbalari
I - Dastlabki tahlil	Soha holatini baholash, muammolarni aniqlash	Statistik tahlil, qiyosiy tahlil	Davlat statistika qo‘mitasi, PP-391 qarori

¹ Muallif ishlanmasi

Bosqich	Vazifalar	Usullar	Ma'lumot manbalari
II -Adabiyotlar tahlili	Nazariy asoslarni aniqlash, xorijiy tajribani o'rganish	Sistematik sharh, meta-tahlil	Scopus, Web of Science, Google Scholar
III - Passajiropotok tahlili	Talab va to'lishni o'rganish	Talab elastikligi, trend tahlili	AJ "O'TY" ma'lumotlari, soha hisobotlari
IV - Iqtisodiy baholash	Moliyaviy va ijtimoiy samarani hisoblash	NPV, IRR, CBA, ijtimoiy baholash	Loyiha hisobotlari, prognoz modellari
V - Xulosa va takliflar	Natijalarni umumlashtirish, tavsiyalar ishlab chiqish	Deduktiv xulosa, ssenariy tahlili	Tadqiqot natijalari

Tadqiqot besh ketma-ket bosqichda amalga oshirildi. Har bir bosqich aniq vazifalar, qo'llanilgan usullar va ma'lumot manbalariga ega (1-jadval).

Tadqiqotda foydalanilgan ma'lumotlar uchta asosiy guruhga bo'linadi:

a) Rasmiy statistik ma'lumotlar

O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi - 2019-2025-yillar uchun transport turlari bo'yicha yo'lovchi tashish, passajiroborot va transport xizmatlari hajmi ma'lumotlari (seriya: "Transport va aloqa", fevral 2026-y. press-relizlari). AJ "O'zbekiston temir yo'llari" yillik va chorakli hisobotlari - passajir vagonlar parki, marshrutlar, poyezd to'lishi, elektronlashtirish ko'rsatkichlari.

b) Me'yoriy-huquqiy hujjatlar

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PP-391-son Qarori (27.12.2025); "Yangi O'zbekiston" taraqqiyot strategiyasi (2022-2026); "O'zbekiston-2030" strategiyasi.

v) Ilmiy adabiyotlar

Scopus va Web of Science bazalaridan temir yo'l iqtisodiyoti, talab elastikligi va transport infratuzilmasi bo'yicha 2005-2024-yillar orasida chop etilgan 45 ta maqola va monografiya tanlab olindi.

Ma'lumotlarning ishonchligini ta'minlash maqsadida uchburchak tekshirish (triangulation) usuli qo'llanildi: ya'ni, bir xil ko'rsatkich uchun kamida ikki mustaqil manbadan olingan ma'lumotlar taqqoslandi.

ADABIYOTLAR SHARHI

Temir yo'l transportida yo'lovchi tashishni oshirish masalalari ko'plab xorijiy va mahalliy tadqiqotchilar tomonidan o'rganilgan. Adabiyotlar tahlili uch asosiy yo'nalish bo'yicha amalga oshirildi: transport iqtisodiyoti nazariyasi; temir yo'l transportida raqobatbardoshlik omillari; marshrut rejalashtirishning iqtisodiy samaradorligi.

Button va Hensher transport iqtisodiyotiga asos bo'ladigan nazariy tamoyillarni ishlab chiqib, yo'lovchilarning vaqt qadri (Value of Travel Time - VTT) konsepsiyasini taklif etdi [4]. Ularning tadqiqotlariga ko'ra, yuqori tezlikli poyezdlar joriy etilishi nafaqat vaqt iqtisodiyotini, balki maqsadli yo'lovchilar segmentlarini kengaytirishni ham ta'minlaydi.

Nash Yevropa temir yo‘li tarmoqlari tajribasini umumlashtirib, marshrutlar sonini oshirish va tezlikni oshirishning talab elastikligiga ta‘sirini o‘rgandi [5]. Uning xulosalariga ko‘ra, yo‘lovchilar tashishdagi har 10% tezlikning oshishi passajiropotokni 5-8% ga oshirish imkonini beradi.

Wardman Buyuk Britaniya temir yo‘llari tajribasini tahlil qilib, yo‘lovchilar sifatini baholashda vaqt, narx va qulaylikni muvaffaqiyatli tarzda uyg‘unlashtirishi zarurligini ko‘rsatdi [6].

Givoni va Dobruszkes temir yo‘l va aviatsiya o‘rtasidagi raqobatni o‘rganib, 4-4,5 soatlik yo‘l vaqti temir yo‘l transportining raqobatdosh ustunligi saqlanadigan chegara ekanligini aniqladi [7]. Ushbu natija Toshkent-Andijon marshruti uchun ayniqsa muhim: hozirgi 5,5-6 soatdan 2,5-3 soatga qisqarishi temir yo‘l transportini zamonaviy va jozibador muqobilga aylantiradi.

Janic Markaziy va Sharqiy Yevropa mamlakatlarida infratuzilmani modernizatsiya qilishning transport tizimiga ta‘sirini o‘rganib, tunnel qurilishi va elektrlashtirish marshrutning iqtisodiy samaradorligini 30-45% ga oshirishi mumkinligini ko‘rsatdi [8]. Kamchiq tunneli (19,2 km) misoli bu xulosalarni tasdiqlaydi.

O‘zbekistonda transport masalalarini o‘rganishga bag‘ishlangan mahalliy adabiyotlar ham mavjud. Toshmatov va Yusupov mamlakat temir yo‘l tarmog‘ining holati va rivojlantirish yo‘llarini tahlil etib, Farg‘ona vodiysi yo‘nalishini ustuvor deb belgiladi [9]. Xoliqov va Rajabov temir yo‘l-avtomobil raqobatini o‘rganib, Kamchiq tunneli ishga tushirilganidan keyin temir yo‘l transportida yo‘lovchilar ulushining o‘sayotganini qayd etdi [10].

Vickerman transport infratuzilmasiga investitsiyalarning mintaqaviy rivojlanishga ta‘sirini o‘rganib, temir yo‘l ulanishi mahalliy ish o‘rinlarini 15-25% ga oshirishi mumkinligini ko‘rsatdi [11]. Yevropa Investitsiya Bankining tadqiqotlari ham transport infratuzilmasini rivojlantirishning iqtisodiy multiplikativ ta‘sirini tasdiqlaydi [12].

Mundle Osiyo rivojlanayotgan mamlakatlari tajribasini umumlashtirib, turizmni rivojlantirishda transport ulanishining roli beqiyos ekanini ko‘rsatdi [13]. Farg‘ona vodiysi misolida bu xulosa ayniqsa dolzarb: Marg‘ilon, Rishton, Qo‘qon singari madaniy-turistik markazlar transport ulanishini yaxshilash orqali turistlar oqimini sezilarli darajada oshirishga qodir.

Mavjud adabiyotlar tahlili shuni ko‘rsatadiki, temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlar bo‘yicha yo‘lovchi tashishni oshirish ko‘p omilli muammo bo‘lib, uning yechimi infratuzilma, narx-navosini belgilash va xizmat sifatini kompleks rivojlantirishni taqozo etadi.

TAHLIL VA NATIJALAR

2025-yilda temir yo‘l transportida jami 10,9 million yo‘lovchi tashildi. Transport turlari tarkibida avtomobil transporti yetakchi o‘rinni egallab, 6 959,9 million yo‘lovchi (umumiy hajmning 95,7 foizi) tashilgan. Shu bilan birga, aviatsiya sohasida yuqori o‘sish sur‘ati kuzatilib, yo‘lovchilar soni 9,7 millionga yetdi va o‘tgan yilga nisbatan 29 foizga oshdi. Metropoliten orqali esa 286,8 million yo‘lovchi tashildi [1].

Temir yo‘l infratuzilmasi ko‘rsatkichlari tarmoqning rivojlanish darajasini ifodalaydi. Jumladan, temir yo‘l liniyalarining umumiy uzunligi 7 492,9 km ni tashkil etib, shundan 44,2 foizi elektrlashtirilgan. Passajir vagonlari parki 633 birlikdan iborat bo‘lib, ularning 368 tasi muntazam foydalanilmoqda. Shu bilan birga, vagonlar eskirish darajasining 50 foizdan yuqoriligi ularni bosqichma-bosqich yangilash zaruratini ko‘rsatadi [1].

2-jadval.

Transport turlari bo‘yicha yo‘lovchi tashish dinamikasi (mln kishi)[1]

Ko‘rsatkich	Yillar						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jami (mln kishi)	6025,1	5295,9	6029,7	6245,3	6483,6	6933,7	7299,5
Temir yo‘l	22,9	6,2	7,9	9,0	9,6	10,0	10,5
Avtomobil (mlrd)	5915,2	5248,5	5914,2	6092,1	6292,7	6642,3	6989,0
Havo transporti	3,2	0,9	3,0	4,1	5,3	7,5	9,7
Metropolitan	79,2	38,8	101,8	136,7	172,0	270,3	286,8

Toshkent-Andijon marshruti (423 km) O‘zbekiston temir yo‘l tarmog‘ining strategik ahamiyatga ega yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Qamchiq tunneli (19,2 km) orqali o‘tuvchi ushbu liniya 2016-yilda to‘liq elektrlashtirilgach, Farg‘ona vodiysini mamlakatning boshqa hududlari bilan yil davomida uzluksiz bog‘lash imkonini yaratdi [1]. Ushbu holat hududlararo iqtisodiy integratsiyani mustahkamlashda muhim omil sifatida namoyon bo‘lmoqda.

Farg‘ona vodiysi yuqori demografik va iqtisodiy salohiyatga ega hudud bo‘lib, unda 12 milliondan ortiq aholi istiqomat qiladi, bu mamlakat umumiy aholisining qariyb 30 foizini tashkil etadi. Mintaqada to‘qimachilik, mashinasozlik va oziq-ovqat sanoati korxonalarini bilan bir qatorda, Rishton kulolchilik, Marg‘ilon ipakchilik va Qo‘qon tarixiy markazlari kabi an‘anaviy ishlab chiqarish va turizm klasterlari faoliyat yuritadi. Aholi zichligi va doimiy shaharlararo qatnovlar ushbu yo‘nalishda yil bo‘yi barqaror yo‘lovchi oqimini shakllantiradi [1].

2025-yilda Toshkent-Andijon yo‘nalishida yo‘lovchilar soni 350-450 ming kishini tashkil etdi, yuqori talab kuzatiladigan davrlarda poyezdlarning to‘lish darajasi 85-95 foizga yetdi [1]. Bu ko‘rsatkichlar mavjud infratuzilmaning yuqori yuklanishda ishlayotganini va tashish hajmini oshirish uchun qo‘shimcha imkoniyatlar mavjudligini ko‘rsatadi.

3-jadval.

Transport xizmatlari hajmi (mlrd so‘m)[1]

Ko‘rsatkich	Yillar						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Barcha xizmatlar	193698	219979	284388	366891	470287	650000	780000
Transport xizmatlari	54474	53663	67239	83986	108478	169855	188200
O‘shish sur‘ati, foizda	123,4	98,5	125,3	124,9	129,2	156,5	110,8

Shu bilan birga, transport xizmatlari hajmi 2019-2025-yillar davomida sezilarli darajada oshib, nominal ko‘rinishda 3,45 barobarga o‘sdi (54 473,5 mlrd so‘mdan 188 200 mlrd so‘mga). O‘rtacha yillik o‘shish sur‘ati 22,9 foizni tashkil etdi. 2020-yilda pandemiya ta‘sirida qisqa muddatli pasayish kuzatilgan bo‘lsa-da, keyingi yillarda tarmoq barqaror tiklanish va yuqori o‘shish sur‘atlarini namoyon etdi [1].

Yuqori tezlikdagi elektr poyezdlarini joriy etish temir yo‘l transportining iqtisodiy samaradorligini sezilarli darajada oshiradi. Avvalo, yo‘l vaqtining 5,5-6 soatdan 2,5-3 soatgacha qisqarishi yo‘lovchilar uchun vaqt tejamkorligini ta‘minlaydi. Ilmiy yondashuvlarga ko‘ra, vaqt iqtisodining puldagi ifodasi yiliga 12-15 mln AQSH dollariga teng bo‘lishi mumkin (2026-2030-yillar prognozi) [4].

Shuningdek, xizmat tezligi va sifati oshishi yo‘lovchilar oqimining kengayishiga olib keladi. Prognozlariga ko‘ra, 2026-2040-yillarda ushbu yo‘nalishda yo‘lovchilar soni 340,1 ming kishidan 565,1 ming kishigacha o‘sadi, umumiy tashish hajmi esa 6,9 million kishiga yetadi [1]. Bu esa temir yo‘l transportining ichki bozordagi ulushini oshirish imkonini beradi.

Moliyaviy natijalar ham ijobiy shakllanadi. Xususan, 2040-yilga borib chiptalar realizatsiyasidan olinadigan yillik tushum 200 mlrd so‘mdan oshishi kutilmoqda, natijada marshrut bo‘yicha temir yo‘lning bozordagi ulushi 20-25 foizdan 45-50 foizgacha kengayadi [1].

Energetik jihatdan ham zamonaviy elektr poyezdlar yuqori samaradorlikka ega bo‘lib, ular an‘anaviy dizel tortish kuchiga ega tarkiblarga nisbatan 30-40 foiz kam energiya sarflaydi [8]. Bu esa ekspluatatsiya xarajatlarini kamaytirish va uzoq muddatli iqtisodiy barqarorlikni ta‘minlashga xizmat qiladi.

Belgilangan davlat dasturlari doirasida mahalliy yo‘nalishlarda yo‘lovchi tashishni kengaytirish ustuvor vazifa sifatida qaralmoqda. Xususan, 2030-yilga qadar tashish hajmini 23,5 million kishiga yetkazish va elektr poyezdlar qatnovini 53 ta yo‘nalishgacha kengaytirish rejalashtirilgan [3]. Ushbu maqsadlarga erishishda Toshkent-Andijon yo‘nalishi muhim o‘rin tutadi, chunki bu yo‘nalishda barqaror yo‘lovchi oqimi mavjud, infratuzilma to‘liq elektrlashtirilgan, aholi qamrovi yuqori va turizm salohiyati kengdir.

XULOSA VA TAKLIFLAR

adqiqot natijalari temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlarda yo‘lovchi tashishni rivojlantirish iqtisodiy samaradorlikni oshirishning muhim omillaridan biri ekanligini ko‘rsatdi. Tahlillar asosida Toshkent-Andijon yo‘nalishida barqaror va yuqori yo‘lovchi oqimi mavjudligi, infratuzilmaning elektrlashtirilganligi hamda hududning demografik va iqtisodiy salohiyati ushbu yo‘nalishni ustuvor rivojlantirish zarurligini tasdiqladi. Yo‘l vaqtini qisqartirish, xizmat sifatini oshirish va zamonaviy texnologiyalarni joriy etish orqali temir yo‘l transportining raqobatbardoshligi ortishi aniqlandi.

Yuqori tezlikdagi elektr poyezdlarini joriy etish natijasida yo‘lovchilar uchun vaqt tejamkorligi ta‘minlanishi, passajiroptokning o‘shishi va moliyaviy tushumlarning kengayishi kutilmoqda. Shu bilan birga, energiya samaradorligi oshishi

orqali ekspluatatsiya xarajatlarini qisqartirish imkoniyati yuzaga keladi. Bu omillar temir yo‘l transportining uzoq muddatli barqaror rivojlanishiga xizmat qiladi.

Olingan natijalarga asoslanib quyidagi amaliy takliflar ilgari surildi:

- mahalliy yo‘nalishlarda yuqori tezlikdagi elektr poyezdlarini bosqichma-bosqich joriy etish va mavjud harakat tarkibini modernizatsiya qilish;
- temir yo‘l infratuzilmasini kengaytirish va elektrlashtirish darajasini oshirish orqali tashish quvvatini ko‘paytirish;
- yo‘lovchilar uchun xizmat sifatini yaxshilash, jumladan, raqamli chiptalash tizimi va onlayn xizmatlarni kengaytirish;
- transport turlari o‘rtasida integratsiyani kuchaytirish orqali multimodal tashish tizimini rivojlantirish;
- Farg‘ona vodiysi yo‘nalishlarida turizm va iqtisodiy faollikni rag‘batlantirish maqsadida temir yo‘l marketing strategiyalarini takomillashtirish.

Temir yo‘l transportida mahalliy yo‘nalishlarni rivojlantirish bo‘yicha amalga oshiriladigan chora-tadbirlar transport tizimining samaradorligini oshirish, hududlararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirish hamda aholiga ko‘rsatilayotgan transport xizmatlari sifatini yangi bosqichga olib chiqishga xizmat qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. “Transport va aloqa” bo‘yicha asosiy ko‘rsatkichlar. 2019-2025-yillar. - Toshkent: stat.uz , 2026.
2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining PP-391-son Qarori “2030-yilga qadar temir yo‘l transportida mahalliy marshrutlar bo‘yicha yo‘lovchi tashish ko‘rsatkichlarini oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”. - Toshkent, 27-dekabr 2025-y.
3. AJ “O‘zbekiston temir yo‘llari”. Yillik statistik hisobot. - Toshkent, 2025.
4. Button, K., Hensher, D. (2005). Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions. Elsevier. - London, 704 p.
5. Nash, C. (2008). Passenger railway reform in the last 20 years - European experience reconsidered. Research in Transportation Economics, 22(1), 61-70.
6. Wardman, M. (2012). Review and meta-analysis of UK time elasticities of travel demand. Transportation, 39(3), 465-490.
7. Givoni, M., Dobruszkes, F. (2013). A review of ex-post evidence for mode substitution and induced demand following the introduction of high-speed rail. Transport Reviews, 33(6), 720-742.
8. Janic, M. (2016). Transport Systems: Modelling, Planning and Evaluation. CRC Press. - Boca Raton, 608 p.
9. Toshmatov N., Yusupov A. (2022). O‘zbekiston temir yo‘l tarmog‘ini rivojlantirish strategiyasi: muammolar va istiqbollari. Transport iqtisodiyoti jurnali, №3, 45-57-b.
10. Xoliqov R., Rajabov B. (2023). Kamchiq tunneli temir yo‘l-avtomobil raqobatiga ta‘siri. Iqtisodiyot va moliya, №2, 112-124-b.
11. Vickerman, R. (2018). Can high-speed rail have a transformative effect on the economy? Transport Policy, 62, 31-37.

12. European Investment Bank (2020). Rail transport and the EU's Green Deal: Investment needs and opportunities. EIB Publications. - Luxembourg.
13. Mundle, S. (2019). Transport Infrastructure and Economic Development in Asia. Asian Development Bank Institute Working Paper No. 1012. - Токуо.
14. Эргашходжаева Ш., Хакимов З. Тошкент вилояти имижини яратиш асосида инвестицион муҳит жозибаторлигини ошириш //ҳозияйство. - 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 " Seriyali nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlataro standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**