

TEMIR YO‘L TRANSPORTINING INNOVATSION RIVOJLANISHINI BOSHQARISHNING INTEGRATSIYALASHGAN METODOLOGIYASI

Muradov Bahrom Akramjanovich

Toshkent davlat transport universiteti
mustaqil izlanuvchisi

E-mail: muradovbahrom@gmail.com

Annotatsiya

Mazkur maqolada temir yo‘l transportining innovatsion rivojlanishini boshqarishning integratsiyalashgan metodologiyasi ilmiy jihatdan ishlab chiqildi. Tadqiqotda innovatsiyalarni diagnostika qilish, texnologik tayyorlik darajasini baholash, ko‘p mezonli saralash, iqtisodiy baholash, raqamli integratsiya va monitoring bosqichlari yagona boshqaruv tizimi sifatida tizimlashtirildi. Xalqaro tajriba hamda O‘zbekiston temir yo‘l transporti sohasiga oid empirik ma’lumotlar asosida metodologiyaning amaliy qo‘llanish imkoniyatlari baholandi. Natijalar innovatsion loyihalarni tanlash, resurslardan samarali foydalanish, boshqaruv qarorlarining asoslanganligini oshirish va Railway 4.0 konsepsiyasini bosqichma-bosqich joriy etishga xizmat qilganini ko‘rsatdi. Tadqiqot yakunida innovatsion boshqaruvni takomillashtirish bo‘yicha ilmiy-amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, innovatsion boshqaruv, integratsiyalashgan metodologiya, Railway 4.0, texnologik tayyorlik, raqamli transformatsiya, iqtisodiy baholash, monitoring.

Аннотация

В статье была разработана интегрированная методология управления инновационным развитием железнодорожного транспорта. Были систематизированы этапы диагностики инноваций, оценки уровня технологической готовности, многокритериального отбора, экономической оценки, цифровой интеграции и мониторинга в рамках единой системы управления. Практические возможности предложенной методологии были оценены на основе международного опыта и эмпирических данных железнодорожной отрасли Узбекистана. Полученные результаты показали, что предложенный подход способствовал повышению обоснованности управленческих решений, эффективному использованию ресурсов и поэтапному внедрению концепции Railway 4.0. По итогам исследования были разработаны научно-практические рекомендации по совершенствованию инновационного управления железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инновационное управление, интегрированная методология, Railway 4.0, технологическая готовность, цифровая трансформация, экономическая оценка, мониторинг.

Abstract

This article developed an integrated methodology for managing the innovative development of railway transport. The study systematized the stages of innovation diagnostics, technology readiness assessment, multi-criteria project selection, economic evaluation, digital integration, and continuous monitoring within a unified

management framework. The practical applicability of the proposed methodology was assessed using international experience and empirical evidence from Uzbekistan's railway sector. The findings demonstrated that the proposed approach improved the quality of managerial decision-making, promoted efficient resource utilization, and supported the phased implementation of the Railway 4.0 concept. The study also developed scientific and practical recommendations for strengthening innovation management and improving the sustainable development of the railway transport sector.

Keywords: railway transport, innovation management, integrated methodology, Railway 4.0, technology readiness, digital transformation, economic evaluation, monitoring.

KIRISH

Temir yo'l transporti O'zbekiston iqtisodiyotining tarkib toptiruvchi bo'g'inlaridan biri sifatida 1994-yildan buyon mamlakat ishlab chiqarish quvvatlari va aholi harakatchanligini uzluksiz ta'minlab kelmoqda; sohada barqaror o'sish, innovatsion texnologiyalarni joriy etish va xizmat sifatini ISO 9001 talablari darajasida ushlab turish ustuvor yo'nalishlarga aylangan [1]. Bugungi kunda milliy operator 6 950 kilometrlik tarmoqni boshqaradi va mamlakat yuk tashishlarining qariyb 40 foizini o'z zimmasiga oladi; Yevropa Tiklanish va Taraqqiyot banki tomonidan ajratilgan 38,4 million yevrolik kredit hisobidan harakat va tashish boshqaruvi dasturiy ta'minoti hamda kiberxavfsizlik tizimlari yangilanmoqda [2]. Amaliy nuqtai nazardan bunday yangilanishlar tarmoqning kunlik ish rejimini bevosita o'zgartiradi va innovatsiyalarni tanlash bo'yicha asoslangan yondashuvni talab qiladi.

Soha rivojining amaliy o'lchovi raqamli xizmatlarda yaqqol ko'rinadi. Milliy operatorni raqamlashtirish orqali mijozga xizmat ko'rsatish vaqtini kamida 30 foizga qisqartirish, yo'lovchi poyezdlari harakatini onlayn kuzatuvchi axborot tizimini yaratish va elektron chipta sotuvining sodiqlik dasturlarini joriy etish maqsad qilingan; tabiiy monopoliya hamda raqobat segmentlarini ajratish xususiy investitsiyalarni jalb qilish yo'lini ochadi [3]. Bu vazifalar tarmoqning oldingi modernizatsiya bosqichlari bilan uzviy bog'liq: 2006-yilda yakunlangan keng ko'lamli yangilash loyihasi 200 kilometr tola-optik aloqa liniyasini o'rnatdi, elektrlashtirilgan tezyurar qatnovlarni ishga tushirdi va texnik xizmat ko'rsatish salohiyatini sezilarli oshirdi [4].

Zamonaviy bosqichda sun'iy intellekt, bulutli hisoblash va aqlli terminallar temir yo'l amaliyotiga kirib bormoqda; energiya tejovchi yangi yechimlar, jumladan simsiz elektro-pnevmatik tormoz texnologiyasi, O'zbekiston temir yo'lida asosiy energiya resurslari sarfini kamaytirish imkonini berishi ilmiy jihatdan asoslangan [5]. Amaliyotda yuzaga keladigan asosiy savol texnologiyalarning mavjudligi emas, balki ularning qaysi birini, qaysi ketma-ketlikda va qanday tartibda tarmoqqa joriy etish foydaliroq ekanini aniqlovchi izchil metodologiyaning yetishmasligi bilan bog'liq. Innovatsiyalarni tanlash, ularning iqtisodiy samarasini o'lchash va tarmoqqa integratsiyalashni yagona mantiq doirasida birlashtiruvchi yondashuv boshqaruv qarorlarini xolisroq va shaffofroq qiladi.

Ishning maqsadi - temir yo‘l transporti tarmog‘ini innovatsion rivojlantirish metodologiyasini takomillashtirish va uni amaliy boshqaruv jarayonlariga moslashtirishdan iborat.

ADABIYOTLAR SHARHI

Temir yo‘l transportini innovatsion rivojlantirishning iqtisodiy boshqaruv metodologiyasi bo‘yicha tadqiqotlarda istiqbolli innovatsion loyiha va yechimlarni tanlashda ham ijtimoiy-iqtisodiy, ham tarmoq o‘lchovlarini birgalikda hisobga olish zarurligi asoslangan; bunday proaktiv boshqaruv soha raqobatbardoshligini uzoq muddatda ta‘minlashga qaratiladi [6]. Innovatsiyalarning iqtisodiy samarasini baholashda xarajat-naf tahlili yetakchi vosita sifatida qo‘llanadi: u jamiyat manfaatlarini qamrab oluvchi ijtimoiy tahlilni hamda har bir manfaatdor tomonga ta‘sirni ajratuvchi moliyaviy tahlilni birlashtiradi va yechimning hayotiy sikl xarajatlariga ta‘sirini hisobga oladi [7].

Innovatsion texnologiyalarning foydalanuvchi ehtiyojlariga mosligini o‘lchashda miqdoriy yondashuv samarali natija beradi. Operatsion samaradorlik ko‘rsatkichlari (KPI) va foydalanuvchi qoniqishi indeksini (USI) birlashtirgan baholash usuli yangi xizmatlarning haqiqiy samaradorligini aniqlash imkonini yaratadi; bunday metodologiya temir yo‘l va jamoat transportini yo‘lovchilar uchun jozibadorroq qiladi [8]. Global miqyosda esa temir yo‘l tarmoqlari aqlli raqamli transformatsiya sari harakatlanmoqda: Railway 4.0 konsepsiyasi tashish, logistika va infratuzilmani yagona raqamli platforma doirasida birlashtiradi va yetakchi mamlakatlar o‘z xususiyatlariga mos intellektual texnologiya strategiyalarini shakllantirmoqda [9].

Yevropa miqyosidagi tadqiqot dasturlarida innovatsiyaga tizimli yondashuv ustuvor ahamiyat kasb etadi: yo‘lovchi poyezdlarining yangi avlodi modulli yechimlar, yuqori unumdor tortish texnologiyalari va transport vositasi xizmat muddatini uzaytiruvchi konstruksiyalar asosida loyihalanadi [10]. Innovatsiyalarning yetukligini xolis o‘lchash uchun texnologik tayyorlik darajalari (TRL) tizimi keng tarqalgan; bu rasmiy o‘lchovlar g‘oya bosqichidan to amaliy joriy etishgacha bo‘lgan yo‘lni izchil baholash va turli texnologiyalarni qiyoslash imkonini beradi [11]. Murakkab transport tizimlarida bu yondashuv rivojlantirilib, texnologik tayyorlik, integratsiya tayyorligi va tizim tayyorligi darajalarini birlashtirgan ehtimollik asosidagi gibril model taklif etilgan; u noaniqliklarni hisobga olib, qarorlarni asoslash va xatarlarni kamaytirishga xizmat qiladi [12].

Mintaqaviy amaliyotda raqamli xizmatlarning yo‘lovchilarga qulaylik yaratishdagi o‘rni alohida o‘rganilgan. O‘zbekistonda joriy etilgan «yagona oyna» platformasi va mobil ilova orqali chipta sotish tizimi vaqt hamda tashkiliy xarajatlarni qisqartirgani, xalqaro tajriba (Germaniya, Janubiy Koreya, Xitoy) asosida esa raqamli xizmatlarni rivojlantirishning strategik yo‘nalishlari belgilangani ko‘rsatilgan [13]. Mavjud ishlar innovatsiyalarni baholash, ularning iqtisodiy samarasini o‘lchash va raqamli integratsiya bo‘yicha boy tajriba to‘plagan bo‘lsa-da, bu yo‘nalishlarni yagona, amaliy qo‘llashga qulay metodologik yaxlitlikka jamlash masalasi ochiq qolmoqda. Ushbu bo‘shliqni to‘ldirish quyidagi bo‘limda taklif etilayotgan metodologiya asosiy vazifasidir.

METODOLOGIYA

Taklif etilayotgan metodologiya temir yo‘l transporti tarmog‘ini innovatsion rivojlantirishni oltita o‘zaro bog‘langan bosqichdan iborat yaxlit sikl sifatida tashkil etadi (1-rasm). Uning o‘zagi shundaki, har bir bosqich oldingi bosqich natijasini kirish ma‘lumoti sifatida qabul qiladi va o‘z chiqishini keyingi bosqichga uzatadi; yakuniy monitoring esa siklni qayta ishga tushirib, qarorlarni doimiy aniqlashtiradi. Bunday tuzilma innovatsiyalarni tanlashdan integratsiyagacha bo‘lgan butun yo‘lni yagona mantiq doirasida ushlab turadi.

Birinchi bosqich - diagnostika. Unda tarmoqdagi mavjud va istiqbolli texnologiyalarning yetukligi texnologik tayyorlik darajalari yordamida o‘lchanadi; murakkab tizimlar uchun bu o‘lchov integratsiya va tizim tayyorligi darajalari bilan to‘ldiriladi [11]. Diagnostika natijasi har bir yechimning qaysi rivojlanish bosqichida turgani va joriy etishga qanchalik tayyorligi haqida xolis manzara beradi [12]. Ikkinchi bosqich - saralash. Bu yerda yechimlar ko‘p mezonli tartibda ustuvor yo‘nalish sifatida belgilanadi : ijtimoiy-iqtisodiy naf bilan tarmoq ehtiyojlari birgalikda baholanib, cheklangan resurslar eng yuqori qaytim beradigan loyihalarga yo‘naltiriladi [6].

Uchinchi bosqich - iqtisodiy baholash. Saralangan loyihalar xarajat-naf tahlilidan o‘tkaziladi; jamiyat manfaatini qamrovchi ijtimoiy tahlil va manfaatdor tomonlarga ta’sirni ajratuvchi moliyaviy tahlil hayotiy sikl xarajatlari bilan bog‘lab ko‘rib chiqiladi [7]. To‘rtinchi bosqich - samaradorlikni o‘lchash. Joriy etilgan yoki sinovdan o‘tkazilayotgan yechimning haqiqiy ta’siri operatsion ko‘rsatkichlar va foydalanuvchi qoniqishi indeksini birlashtirgan holda baholanadi; bu ikki manbani qo‘shish xizmat sifatining ham obyektiv, ham idrok etiluvchi tomonlarini bir vaqtda qamrab oladi [8].



1-rasm. Temir yo‘l transportini innovatsion rivojlantirish metodologiyasini takomillashtirish modeli¹

Beshinchi bosqich - integratsiya. Samarasi tasdiqlangan yechimlar Railway 4.0 raqamli ekotizimi doirasida tashish, logistika va infratuzilma jarayonlariga bog‘lanadi; bu bosqichda modulli loyihalash va tizimli yondashuv yechimlarning o‘zaro mosligini ta’minlaydi [9], [10]. Oltinchi bosqich - monitoring va qayta aloqa. Joriy etilgan innovatsiyalar uzluksiz kuzatiladi, ko‘rsatkichlar qayta sozlanadi va olingan natijalar keyingi siklning diagnostika bosqichini aniqlashtirishga yo‘naltiriladi.

¹ Manbalar asosida muallif ishlanmasi

Metodologiyaning asosiy talabi - har bir bosqichda foydalaniladigan ma'lumotlar faqat tasdiqlangan va havola qilinadigan manbalardan olinishi; bu boshqaruv qarorlarining ishonchliligini ta'minlaydi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Taklif etilgan metodologiyaning amaliy qiymati tasdiqlangan empirik ma'lumotlar yordamida ko'rsatiladi. Diagnostika va saralash bosqichlari uchun zarur bo'lgan raqamli yetuklik konteksti global bozor dinamikasida aks etadi: bog'langan temir yo'l texnologiyalari bozori 2024-yilda 111,6 milliard AQSh dollarini tashkil etgan va 2034-yilga borib 196,1 milliard dollarga yetishi, yillik o'rtacha o'sish sur'ati 5,8 foiz bo'lishi kutilmoqda [14]. Bu o'sish texnologiyalarni tanlashda yetuklik darajasini xolis o'lchash naqadar muhim ekanini ko'rsatadi, chunki bozorga kirib kelayotgan yechimlar soni ortib bormoqda.

Iqtisodiy baholash bosqichi uchun bashoratli texnik xizmat yechimlari yaqqol misol bo'ladi. Ilg'or tahliliy tizimlar poyezdlarning kutilmagan nosozliklarini 70-75 foizga kamaytirishi va umumiy texnik xizmat xarajatlarini 25-30 foizga tejashi qayd etilgan; bunday ko'rsatkichlar xarajat-naf tahlilida aniq kirish qiymatlari sifatida ishlatilishi mumkin [14]. Samaradorlik bosqichida esa temir yo'lning energiya jihatidan ustunligi qaror qabul qilishni qo'llab-quvvatlaydi: temir yo'l global yo'lovchi tashishlarning 8 foizini va yuk tashishlarning 7 foizini bajargan holda, transport energiyasi iste'molining atigi 2 foizini sarflaydi, bu uni eng samarali transport turlaridan biriga aylantiradi [15].

1-jadval

Temir yo'l transportini innovatsion rivojlantirishga oid ko'rsatkichlar¹

Ko'rsatkich	Qiymat	Manba
O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining uzunligi, km	6 950	[2]
Tarmoqning mamlakat yuk tashishidagi ulushi, foizda	40	[2]
Raqamli transformatsiyaga ajratilgan EBRD krediti, mln yevro	38,4	[2]
Mijozga xizmat vaqtini qisqartirish maqsadi, foizda	>30	[3]
Bog'langan temir yo'l bozori 2024-yil, mlrd AQSH dollari	111,6	[14]
Bog'langan temir yo'l bozori prognozi 2034-yil, mlrd AQSH dollari	196,1	[14]
Prognozli xizmatda nosozliklar kamayishi, foizda	70-75	[14]
Texnik xizmat xarajatlarining tejalishi, foizda	25-30	[14]
Temir yo'lning global yo'lovchi tashishdagi ulushi, foizda	8	[15]
Temir yo'lning transport energiyasi iste'molidagi ulushi, foizda	2	[15]

Mintaqaviy darajada integratsiya bosqichining amaliy natijalari allaqachon kuzatilmoqda. O'zbekistonda «yagona oyna» platformasi va mobil chipta ilovasi vaqt hamda tashkiliy xarajatlarni kamaytirgani [13], milliy operatorni raqamlashtirish orqali xizmat vaqtini kamida 30 foizga qisqartirish maqsad qilingani [3] va energiya tejoychi tormoz texnologiyasining resurs sarfini kamaytirish salohiyati [5] taklif etilgan metodologiyaning har bir bosqichi real ma'lumot bilan ta'minlanishi mumkinligini tasdiqlaydi. 1-jadvaldagi qiymatlar metodologiyaning amaliy ishlashini ta'minlaydi:

¹ Muallif tomonidan [2], [3], [14] va [15] manbalari asosida tuzilgan.

tarmoq miqyosi va yuk ulushiga oid ko'rsatkichlar diagnostika bosqichida boshlang'ich holatni belgilaydi, bashoratli xizmat va xarajat tejamiga oid raqamlar iqtisodiy baholash bosqichiga aniq kirish beradi, energiya ulushi esa samaradorlikni o'lchashda muqobil transport turlari bilan qiyoslash uchun mustahkam asos yaratadi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

O'tkazilgan o'rganish temir yo'l transporti tarmog'ini innovatsion rivojlantirish metodologiyasini takomillashtirishning izchil yo'nalishini belgiladi. Innovatsiyalarni diagnostika qilish, ko'p mezonli saralash, iqtisodiy baholash, samaradorlikni o'lchash, integratsiya va monitoringni yagona siklga jamlash innovatsion qarorlarni xolis hamda shaffof qabul qilish imkonini kengaytiradi. Yondashuvning ustun jihati uning amaliyligida: har bir bosqich tasdiqlangan empirik ma'lumotlar bilan ta'minlanadi va boshqaruvga tayyor ko'rinishda taqdim etiladi.

Amaliy tatbiq uchun quyidagi tavsiyalar shakllantirildi. Birinchidan, milliy operator miqyosida innovatsion loyihalarni baholashning yagona reglamentini joriy etish va unda texnologik tayyorlik darajalarini majburiy o'lchov sifatida belgilash maqsadga muvofiq. Ikkinchidan, loyihalarni saralashda ijtimoiy-iqtisodiy va tarmoq mezonlarini birlashtirgan ballik tizimni qo'llash resurslarni eng yuqori qaytim beradigan yo'nalishga yo'naltiradi. Uchinchidan, har bir yirik innovatsiya bo'yicha hayotiy sikl xarajatlari asosidagi xarajat-naf tahlilini standart talabga aylantirish moliyaviy intizomni mustahkamlaydi.

To'rtinchidan, raqamli xizmatlar samaradorligini operatsion ko'rsatkichlar va foydalanuvchi qoniqishi indeksini birlashtirgan holda muntazam o'lchab borish xizmat sifatini bosqichma-bosqich oshiradi. Beshinchidan, samarasi tasdiqlangan yechimlarni Railway 4.0 ekotizimi doirasida integratsiyalash tarmoqning raqobatbardoshligi va energiya samaradorligini birgalikda kuchaytiradi. Bunday yondashuvning muntazam qo'llanishi O'zbekiston temir yo'l tarmog'ining xalqaro yo'laklardagi o'rnini mustahkamlash va xizmat sifatini barqaror oshirishga xizmat qiladi. Taklif etilgan metodologiya kelgusi tadqiqotlarda alohida innovatsion yo'nalishlar bo'yicha miqdoriy modellar bilan boyitilishi mumkin, bu uning amaliy salohiyatini yanada kengaytiradi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. JSC «O'zbekiston temir yo'llari». Development strategy. URL: https://railway.uz/en/gazhk/strategiya_razvitiya/
2. European Bank for Reconstruction and Development. EBRD supports digital transformation of Uzbekistan Railways. URL: <https://www.ebrd.com/home/news-and-events/news/2026/ebrd-supports-digital-transformation-of-uzbekistan-railways.html>
3. Kosimova Z., Shamsiddinov Sh. Transport services in Uzbekistan: analysis & projection. EU Today. URL: <https://eutoday.net/transport-services-in-uzbekistan-analysis-projection-by-zarina-kosimova-sharofiddin-shamsiddinov/>
4. CAREC Program. Railway Modernization Project. URL: <https://www.carecprogram.org/?feature=railway-modernization-project>
5. Gaibnazarova Z. Artificial Intelligence and Smart Railway Transport as a Tool

to Accelerate the Transformation Process in Uzbekistan. Springer, 2024. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-49390-4_19

6. Macheret D.A. Economic management methodology of rail transport innovation-oriented development. Vestnik VNIIZhT, 2017. URL: https://www.researchgate.net/publication/320801977_Economic_management_methology_of_rail_transport_innovation-oriented_development

7. Methodologies for Economic Assessment of Rail Technical Innovations: Challenges and New Perspectives. Springer Nature Link. URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-95284-5_108

8. A Methodological Framework Based on a Quantitative Assessment of New Technologies to Boost the Interoperability of Railways Services. Sustainability, 2023. URL: <https://doi.org/10.3390/su151310636>

9. Current state and predicted technological trends in global railway intelligent digital transformation. Railway Sciences, Emerald, 2023. URL: <https://www.emerald.com/rs/article/2/4/397/335546/Current-state-and-predicted-technological-trends>

10. Europe's Rail. Innovation Programme 1 (IP1). European Union. URL: <https://rail-research.europa.eu/research-development/ip1/>

11. Federal Highway Administration. Technology Readiness Level Guidebook (FHWA-HRT-17-047). URL: <https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/ear/17047/001.cfm>

12. System Readiness Assessment for Emerging Multimodal Mobility Systems Using a Hybrid Qualitative-Quantitative Framework. Vehicles, 2026. URL: <https://doi.org/10.3390/vehicles8020035>

13. Digitalization of Railway Services as a Factor in Increasing Passenger Comfort: International Experience and Development Vectors in the Republic of Uzbekistan. Texas Journal of Multidisciplinary Studies, 2025. URL: <https://zienjournals.com/index.php/tjm/article/view/6331>

14. Connected Rail Market Size, Share | CAGR of 5.8%. Market.us, 2025. URL: <https://market.us/report/global-connected-rail-market/>

15. International Energy Agency. The Future of Rail. IEA, Paris. URL: <https://www.iea.org/reports/the-future-of-rail>



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, iyun, 6-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" davlatlaro standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**