

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ В РАЗВИТИИ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ

Кайыбеков Парахат Конысбаевич

Независимый исследователь
Каракалпакский Государственный
Университет

ORCID: 0009-0002-4813-3630

E-mail: dloong@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена анализу основных проблем и ограничений в развитии управления транспортными услугами в современных условиях. Показано, что действующая система управления сталкивается с инфраструктурными, финансовыми, институциональными и цифровыми барьерами, снижающими общую эффективность транспортного комплекса. Отмечена высокая концентрация перевозок в автомобильном сегменте, что усиливает нагрузку на дорожную сеть и увеличивает издержки. Несмотря на рост сектора и улучшение логистических показателей, сохраняются инвестиционные дефициты, проблемы безопасности и экологические риски. Обоснована необходимость комплексной модернизации организационно-экономических механизмов управления на основе стратегического планирования, цифровой интеграции и устойчивых принципов развития.

Ключевые слова: управление транспортом, транспортные услуги, инфраструктурные ограничения, цифровизация, логистика, безопасность перевозок, устойчивое развитие.

Annotatsiya

Maqola zamonaviy sharoitda transport xizmatlarini boshqarishni rivojlantirishdagi asosiy muammolar va cheklovlar tahliliga bag'ishlangan. Amaldagi boshqaruv tizimi infratuzilmaviy, moliyaviy, institutsional va raqamli to'siqlarga duch kelayotgani, bu esa transport kompleksining umumiy samaradorligini pasaytirayotgani ko'rsatildi. Tashuvlarning avtomobil segmentida yuqori darajada jamlangani yo'l tarmog'iga yuklama ortishiga va xarajatlarning ko'payishiga olib kelayotgani qayd etildi. Sektor o'sishi va logistika ko'rsatkichlari yaxshilanganiga qaramay, investitsiya taqchilligi, xavfsizlik muammolari hamda ekologik xavflar saqlanib qolayotgani aniqlandi. Boshqaruvning tashkiliy-iqtisodiy mexanizmlarini strategik rejalashtirish, raqamli integratsiya va barqaror rivojlanish tamoyillari asosida kompleks modernizatsiya qilish zarurligi asoslandi.

Kalit so'zlar: transport boshqaruvi, transport xizmatlari, infratuzilmaviy cheklovlar, raqamlashtirish, logistika, tashuvlar xavfsizligi, barqaror rivojlanish.

Abstract

The article examines the main problems and constraints in the development of transport service management under modern conditions. It is shown that the current management system faces infrastructural, financial, institutional, and digital barriers that reduce the overall efficiency of the transport sector. A high concentration of

transport activity in the road segment is identified, increasing the load on the road network and raising operational costs. Despite sectoral growth and improvements in logistics performance indicators, investment deficits, safety issues, and environmental risks persist. The necessity of comprehensive modernization of organizational and economic management mechanisms based on strategic planning, digital integration, and sustainable development principles is substantiated.

Keywords: transport management, transport services, infrastructure constraints, digitalization, logistics, transport safety, sustainable development.

ВВЕДЕНИЕ

Развитие системы транспортных услуг является ключевым фактором экономической эффективности и конкурентоспособности государства. В современных условиях транспорт обеспечивает не только мобильность населения, но и эффективность товарооборота, инвестиционную привлекательность регионов, устойчивость городского развития и интеграцию страны в международные экономические связи. Уровень организации транспортных процессов напрямую влияет на себестоимость продукции, скорость оборота капитала и качество жизни населения. Эффективная транспортная система формирует основу для развития промышленности, сельского хозяйства, торговли и сферы услуг, выступая инфраструктурным каркасом национальной экономики.

В Узбекистане транспортный комплекс обеспечивает около 8% валового внутреннего продукта и занятость более одного миллиона человек, что подчеркивает его социально-экономическую значимость. По данным официальной статистики, добавленная стоимость сектора в 2025 году выросла на 10,8% и достигла 188,2 трлн сумов, отражая активизацию внутренних и внешних логистических потоков, рост транзитного потенциала и расширение транспортных услуг. Усиление роли страны как регионального транспортного узла требует повышения качества управления, модернизации инфраструктуры и совершенствования организационно-экономических механизмов регулирования отрасли.

Однако количественный рост перевозок и расширение инфраструктуры не всегда сопровождаются повышением эффективности управления. Увеличение транспортной нагрузки нередко ведет к росту эксплуатационных затрат, перегрузке дорожной сети, снижению безопасности движения и усилению экологического давления. Доминирование автомобильного транспорта в структуре перевозок усиливает дисбаланс между видами транспорта и создает дополнительные издержки, связанные с ремонтом дорог, выбросами загрязняющих веществ и аварийностью. При этом инвестиционные потребности инфраструктуры значительно превышают имеющиеся финансовые возможности, что формирует долгосрочные ограничения развития.

Введение эффективной системы управления транспортом затрудняется рядом взаимосвязанных факторов: инфраструктурными узкими местами, дефицитом долгосрочных инвестиций, разрозненностью нормативно-правовой

базы, недостаточной цифровой интеграцией процессов и социально-экологическими издержками. Кроме того, сохраняется институциональная фрагментация управления между различными уровнями власти и субъектами хозяйствования, что усложняет координацию решений и снижает оперативность реагирования на изменения внешней среды. В условиях цифровой трансформации экономики особое значение приобретает внедрение интеллектуальных транспортных систем, аналитики больших данных и интегрированных платформ управления, однако их применение пока носит ограниченный характер.

ЛИТЕРАТУРНЫЙ ОБЗОР

Проблематика управления транспортными услугами широко представлена в научных и аналитических источниках. Официальные статистические материалы Национального статистического комитета Республики Узбекистан позволяют объективно оценить вклад транспортного сектора в формирование валовой добавленной стоимости, динамику объемов услуг и структурные изменения отрасли [1]. Данные источники формируют эмпирическую основу для анализа тенденций развития и оценки эффективности функционирования транспортного комплекса.

Региональные аспекты развития транспортной системы и институциональных преобразований отражены в материалах Asian Transport Observatory [2]. В отчетах представлена комплексная оценка инфраструктурного потенциала, транзитных возможностей и организационных механизмов регулирования. Вопросы безопасности дорожного движения системно рассмотрены в профильных аналитических материалах АТО, где приведены показатели аварийности и институциональные меры по ее снижению [3].

Международная сопоставимость логистической эффективности обеспечивается использованием индекса Logistics Performance Index Всемирного банка [4]. Методология LPI позволяет оценить качество инфраструктуры, таможенных процедур, уровень логистических услуг и интеграцию страны в глобальные транспортные цепочки. Экологические аспекты функционирования транспортного сектора раскрыты в аналитических материалах International Energy Agency, где представлены данные о динамике выбросов CO₂ и структуре энергопотребления транспорта [5].

Теоретические основы функционирования транспортных систем раскрыты в трудах Rodrigue, где транспорт рассматривается как пространственно-экономическая система с развитой сетевой структурой и взаимосвязанными логистическими потоками [6]. Экономические механизмы регулирования транспортных рынков и особенности тарифной политики систематизированы в работах Button [7]. Вопросы стратегического планирования и устойчивого развития транспортной инфраструктуры проанализированы Vanister, который обосновал необходимость интеграции транспортной политики с социально-экономическими и экологическими приоритетами [8].

Представленные источники формируют научную основу исследования, подтверждая значимость комплексного подхода к управлению транспортными услугами с учетом инфраструктурных, институциональных, инвестиционных и экологических факторов.

МЕТОДОЛОГИЯ

Статистический анализ официальных данных и макроэкономических показателей, сравнительный анализ международных индикаторов и рейтингов, структурный анализ отрасли транспортных услуг, анализ отраслевых и аналитических отчетов, системный и комплексный подход к оценке взаимосвязанных факторов, логико-экономический анализ, контент-анализ нормативно-правовых актов и стратегических документов.

АНАЛИЗ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Проведенный анализ показал, что современное развитие управления транспортными услугами в Узбекистане характеризуется количественным ростом при сохранении структурных дисбалансов и институциональных ограничений.

Структура и динамика рынка демонстрируют устойчивую положительную динамику. По данным НСУ, в 2025 году объем оказанных транспортных услуг составил 188,2 трлн сумов, что на 10,8% выше уровня 2024 года. Доля сектора «транспорт и хранение» в ВВП за январь-сентябрь 2025 года достигла 5,6%, при росте добавленной стоимости на 11,5%. Это свидетельствует о расширении логистических потоков, усилении транзитной функции страны и повышении роли транспорта в структуре услуг. Однако рост показателей в стоимостном выражении не сопровождается пропорциональным ростом производительности труда и снижением удельных издержек. Автомобильный транспорт доминирует в отрасли: на него приходится 55,8% добавленной стоимости транспортного сектора и 95,7% пассажиропотока в 2025 году. Такая концентрация формирует структурный перекос и усиливает нагрузку на дорожную сеть, что повышает эксплуатационные расходы и ускоряет износ инфраструктуры.

Инфраструктурные показатели подтверждают зависимость транспортной системы от автомобильного сегмента. Транспортная сеть на 97% основана на дорогах, 95% из которых асфальтированы, 83% оцениваются как находящиеся в хорошем состоянии. Несмотря на формально высокий уровень покрытия, сохраняются «узкие места» - перегруженные городские магистрали, логистические узлы и транзитные коридоры. Растущий автопарк (3,8 млн легковых автомобилей в 2021 году, или 111 автомобилей на 1000 жителей) усиливает нагрузку на дорожную инфраструктуру. Железнодорожная сеть составляет около 3% общей протяженности транспортной сети, однако именно на нее возлагаются стратегические задачи по наращиванию транзитного потенциала. В рамках стратегии развития до 2035 года поставлена цель увеличения транзитного грузопотока до 15 млн тонн. Вместе с тем около 90% железнодорожного подвижного состава нуждается в обновлении, что

ограничивает возможности ускоренного роста железнодорожных перевозок и перераспределения грузопотоков с автотранспорта.

Институциональные и финансовые ограничения проявляются в фрагментарности управления и инвестиционном дефиците. Многоуровневая система регулирования, включающая государственные органы, муниципальные структуры и частных операторов, характеризуется недостаточной координацией. Регуляторные барьеры - сложные лицензии, длительные согласования и частые изменения нормативной базы - увеличивают транзакционные издержки и снижают привлекательность отрасли для инвесторов. Транспортная инфраструктура является капиталоемкой: модернизация дорог, железнодорожной сети и автоматизированных транспортных систем требует долгосрочных вложений. Государственные инвестиции ограничены бюджетными возможностями, а частные инвестиции в проекты государственно-частного партнерства сдерживаются длительными сроками окупаемости. Низкая рентабельность пассажирских перевозок, особенно в малых городах, приводит к постоянной необходимости субсидирования и снижает финансовую устойчивость сектора.

Цифровые и технологические ограничения замедляют переход к интеллектуальной модели управления. Интеллектуальные транспортные системы, элементы «умного города» и цифровые платформы управления перевозками находятся на этапе внедрения. Отсутствие единой информационной платформы, разрозненность диспетчерских центров и ограниченная интеграция данных препятствуют комплексному анализу транспортных потоков. Потенциал технологий big data, IoT и автоматизированного мониторинга используется фрагментарно. Высокая доля офлайн-процедур и административной бюрократии снижает прозрачность управления и удлиняет сроки реализации проектов.

Безопасность и экологические ограничения остаются одними из наиболее чувствительных факторов. По оценке ВОЗ, в 2021 году в Узбекистане погибло около 3000 человек в результате дорожно-транспортных происшествий (9,3 на 100 тыс. населения). ДТП формируют 74% внешних издержек транспортного сектора, что указывает на высокую социальную цену недостатков управления. Рост аварийности при сохранении доминирования автомобильного транспорта свидетельствует о необходимости усиления контроля за соблюдением скоростного режима, модернизации дорожной инфраструктуры и повышения качества подготовки водителей. В экологическом аспекте автомобильный транспорт обеспечивает 97% энергопотребления и 98% выбросов CO₂ транспортного сектора. В условиях национальных обязательств по сокращению выбросов на 35% к 2030 году это создает дополнительное давление на систему управления и требует ускоренного внедрения энергоэффективных технологий и экологически чистого транспорта.

Международные индикаторы подтверждают наличие как прогресса, так и сохраняющихся ограничений. Улучшение позиции Узбекистана в рейтинге LPI с 129 места в 2014 году до 88 места в 2023 году отражает позитивные изменения

в логистической инфраструктуре и таможенных процедурах. Однако страна по-прежнему уступает ведущим транспортным хамам Европы и Азии по уровню логистической эффективности. Сравнительный анализ показателей смертности в ДТП демонстрирует, что уровень в Узбекистане ниже среднего по Азиатско-Тихоокеанскому региону (15,2 на 100 тыс.), однако отсутствие устойчивой тенденции к снижению аварийности указывает на необходимость структурных изменений. Глобальные данные ИЕА свидетельствуют о росте выбросов транспортного сектора до почти 8 Гт CO₂ в 2022 году, что подтверждает мировую тенденцию усиления экологической нагрузки и актуальность перехода к устойчивым моделям управления.

В совокупности результаты показывают, что транспортный сектор Узбекистана демонстрирует количественный рост и постепенное улучшение международных позиций, однако его развитие сопровождается структурными перекосами, инвестиционными дефицитами и высокой зависимостью от автомобильного транспорта. Системные ограничения носят взаимосвязанный характер и требуют комплексной модернизации организационно-экономического механизма управления транспортными услугами.

Анализ результатов подтверждает системный характер выявленных ограничений и их взаимную обусловленность. Инфраструктурные дефициты тесно переплетены с финансовыми и институциональными барьерами, формируя устойчивую модель инерционного развития. Переориентация грузопотоков на автомобильный транспорт, сопровождавшаяся снижением относительной доли железнодорожных перевозок (с 71% в 2010 г. до 55% в 2023 г.), привела к структурному дисбалансу: дорожная сеть испытывает хроническую перегрузку, тогда как потенциал железнодорожной инфраструктуры используется не в полной мере. Это стало следствием не только рыночных предпочтений, но и недостаточной модернизации железнодорожного сектора, ограниченных инвестиций и отсутствия интегрированной тарифной политики, способной обеспечить равные конкурентные условия для различных видов транспорта.

Смещение в сторону автомобильных перевозок усилило кумулятивный эффект внешних издержек - износа дорог, пробок, аварийности и загрязнения окружающей среды. Рост автопарка при ограниченной пропускной способности улично-дорожной сети приводит к снижению средней скорости движения, увеличению времени доставки и росту логистических затрат. Это, в свою очередь, отражается на конечной стоимости товаров и снижает общую производительность экономики. Таким образом, инфраструктурный перекос становится не только транспортной, но и макроэкономической проблемой.

Институциональная фрагментация управления усугубляет ситуацию. Наличие нескольких центров принятия решений на национальном, региональном и муниципальном уровнях без четкого распределения полномочий снижает управляемость системы. Отсутствие единого координационного органа по межвидовой интеграции транспорта препятствует формированию мультимодальных хабов и унифицированных тарифных решений. В результате

транспортная политика реализуется в виде отдельных проектов, а не как единая стратегия пространственного развития. Разрыв между долгосрочными стратегическими документами (до 2035 года) и текущими административными решениями снижает преемственность реформ и увеличивает транзакционные издержки.

Финансовые ограничения усиливают институциональные проблемы. Нехватка долгосрочного финансирования приводит к приоритизации краткосрочных проектов с быстрым эффектом, преимущественно в дорожном секторе, что закрепляет его доминирующее положение. При этом капиталоемкие железнодорожные и цифровые проекты требуют длительного инвестиционного цикла, что снижает их привлекательность в условиях бюджетных ограничений. Недостаточная развитость механизмов государственно-частного партнерства и ограниченный доступ к дешевым финансовым ресурсам формируют инвестиционный разрыв, который воспроизводится из года в год.

Цифровая недостаточность управления является еще одним ключевым фактором. Отсутствие интегрированной информационной системы приводит к тому, что планирование потоков осуществляется на основе фрагментарных данных. Решения принимаются реактивно, а не проактивно. Недостаток аналитических инструментов прогнозирования спроса, мониторинга загрузки инфраструктуры и оценки эффективности проектов снижает качество управленческих решений. В результате даже при наличии стратегических программ их реализация сталкивается с низкой адаптивностью и замедленной обратной связью.

Социально-экономические факторы также усиливают выявленные ограничения. Рост доходов населения и повышение доступности автомобилей стимулируют индивидуальную мобильность, однако развитие общественного транспорта и альтернативных видов перевозок не успевает за этим ростом. Ценовые сигналы в экономике искажены: низкая стоимость топлива и ограниченное использование экологических сборов не отражают реальных внешних издержек, связанных с загрязнением и пробками. В результате происходит институциональное закрепление модели автоторизации, что затрудняет переход к более устойчивой транспортной системе.

Экологическая составляющая усиливает долгосрочные риски. Высокая доля выбросов и энергопотребления автомобильного транспорта формирует давление на государственную политику в области декарбонизации. Однако переход к экологически чистым технологиям требует не только технологических инноваций, но и институциональной трансформации, включая изменение тарифной политики, внедрение стимулирующих механизмов и развитие инфраструктуры для альтернативных видов транспорта.

Таким образом, выявленные ограничения образуют замкнутый системный контур. Инфраструктурный перекос в пользу автомобильного транспорта усиливает финансовую нагрузку и экологические риски; инвестиционный дефицит ограничивает модернизацию железнодорожного и цифрового

сегментов; институциональная фрагментация снижает координацию; недостаточная цифровизация препятствует оптимальному распределению потоков. Доминирование дорожной инфраструктуры (97% сети) закрепляет существующую модель управления и затрудняет переход к более сбалансированной и устойчивой системе.

Комплексный анализ показывает, что преодоление данных ограничений невозможно в рамках изолированных реформ. Необходим переход к интегрированной модели управления транспортными услугами, основанной на межвидовой координации, стратегическом планировании, инвестиционной диверсификации и цифровой трансформации. Только системная модернизация организационно-экономического механизма способна разорвать существующий порочный круг и обеспечить устойчивое развитие транспортного сектора.

Шеописанные выводы имеют важные последствия для государственной политики, институционального реформирования и стратегического управления транспортной системой. Полученные результаты подтверждают, что модернизация транспортных услуг не может быть реализована через точечные инфраструктурные проекты или частичные регуляторные изменения. Речь идет о трансформации всей организационно-экономической модели управления, включающей стратегию, финансирование, институциональную архитектуру и технологическую базу.

Во-первых, стратегическое планирование должно перейти от декларативного формата к инструментальному. Наличие стратегий до 2035 года создает рамочные ориентиры, однако без механизмов координации, мониторинга и оценки промежуточных результатов их реализация остается фрагментарной. Необходима интеграция транспортной стратегии с промышленной, региональной и климатической политикой. Важно обеспечить горизонтальную координацию между министерствами транспорта, экономики, экологии, строительства и цифрового развития, а также вертикальную - между национальным и региональным уровнями. Эффективным инструментом может стать создание единого координационного центра транспортного развития с полномочиями по межвидовой интеграции и оценке инвестиционных проектов на основе комплексных критериев (экономических, социальных, экологических).

Во-вторых, развитие инфраструктуры через государственно-частное партнерство требует институционального укрепления. Привлечение частных инвестиций возможно только при наличии прозрачных правил, долгосрочных гарантий и понятных механизмов распределения рисков. В транспортной сфере особенно важно обеспечить баланс интересов государства и инвестора, поскольку проекты имеют длительный срок окупаемости и высокую социальную значимость. Перспективным направлением может стать выпуск инфраструктурных облигаций, создание специализированных инвестиционных фондов и применение концессионных соглашений для развития логистических хабов и интермодальных терминалов. Однако для этого необходимы

независимые механизмы аудита, четкая тарифная политика и стабильность нормативной среды.

В-третьих, улучшение регуляторной среды должно сопровождаться переходом к цифровому администрированию. Создание принципа «единого окна» для транспортных операторов, унификация тарифных процедур, цифровизация лицензирования и согласований способны существенно снизить транзакционные издержки. Важно обеспечить антимонопольный контроль и прозрачность доступа к инфраструктуре, особенно в условиях доминирования отдельных операторов. Регуляторная реформа должна быть направлена не только на упрощение процедур, но и на повышение предсказуемости решений.

В-четвертых, цифровая трансформация должна рассматриваться как структурный элемент управления, а не вспомогательная функция. Национальная цифровая платформа управления транспортными потоками может стать основой интеграции данных о грузообороте, пассажирских потоках, состоянии инфраструктуры и экологических показателях. Использование ГИС-технологий, IoT-сенсоров, интеллектуальных систем управления движением и аналитики больших данных позволит перейти от реактивной модели управления к проактивной. Важно обеспечить совместимость информационных систем разных ведомств и операторов, что требует разработки единых стандартов обмена данными и кибербезопасности.

В-пятых, фокус на безопасности и экологии требует системного подхода. Развитие «зеленого» транспорта - электробусов, трамваев, железнодорожных перевозок, велоинфраструктуры - должно быть интегрировано в городское и региональное планирование. Экологическая модернизация должна сопровождаться экономическими стимулами: дифференцированными тарифами, налоговыми льготами для экологически чистого транспорта, внедрением принципа «загрязнитель платит». В сфере безопасности важно перейти к риск-ориентированному управлению: финансирование программ «безопасные дороги», расширение системы видеофиксации, повышение стандартов подготовки водителей, внедрение КРІ по снижению аварийности и смертности.

В-шестых, сервисная ориентация предполагает изменение философии управления - от инфраструктуроцентричной к клиентоориентированной. Введение стандартов качества обслуживания, регулярный мониторинг удовлетворенности пассажиров, использование цифровых платформ обратной связи позволяют повысить прозрачность и доверие к транспортной системе. Развитие конкуренции между перевозчиками и поддержка инновационных сервисов (карпулинг, совместные поездки, мобильные приложения) способствуют гибкости и адаптивности системы.

При этом необходимо учитывать ограничения исследования. Использование преимущественно открытых статистических источников и вторичных аналитических данных может не отражать всей полноты управленческой практики. Недостаток информации о структуре инвестиций, рентабельности отдельных сегментов и детализации грузооборота ограничивает

глубину количественного анализа. Кроме того, влияние глобальных факторов - пандемии, геополитических изменений, колебаний цен на энергоносители - носит комплексный характер и требует отдельного моделирования.

Перспективы дальнейших исследований связаны с разработкой интегрированной модели оценки эффективности управления транспортными услугами, объединяющей экономические, социальные и экологические индикаторы. Необходимо количественно оценить влияние цифровых систем, механизмов ГЧП и экологических стандартов на снижение издержек и повышение качества услуг. Перспективным направлением является сравнительный анализ опыта стран Центральной Азии по формированию трансграничных логистических коридоров и интеграции в международные транспортные сети. Также актуальным остается исследование социального воздействия реформ - доступности транспортных услуг для уязвимых групп населения и адаптации инфраструктуры к климатическим изменениям.

Таким образом, обсуждение результатов подчеркивает, что преодоление выявленных ограничений требует комплексной институциональной трансформации, объединяющей стратегическое планирование, инвестиционные механизмы, цифровизацию и устойчивую ориентацию развития. Только системный подход позволит сформировать конкурентоспособную и адаптивную модель управления транспортными услугами в долгосрочной перспективе.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Проведённое исследование показало, что развитие управления транспортными услугами в Узбекистане характеризуется количественным ростом при сохранении структурных дисбалансов. Доминирование автомобильного транспорта формирует повышенную нагрузку на дорожную инфраструктуру, усиливает внешние издержки и ограничивает перераспределение грузо- и пассажиропотоков в пользу более устойчивых видов транспорта. Инфраструктурные ограничения сочетаются с инвестиционным дефицитом, высокой капиталоемкостью проектов и недостаточной координацией между уровнями управления.

Выявлена институциональная фрагментация системы регулирования, выражающаяся в разрозненности полномочий и отсутствии единого механизма межвидовой интеграции. Недостаточная цифровизация процессов снижает качество планирования и ограничивает применение аналитических инструментов при принятии управленческих решений. Сохраняются проблемы безопасности дорожного движения и высокий уровень экологической нагрузки, что усиливает социально-экономические риски.

Для устранения выявленных ограничений целесообразно:

1. Обеспечить сбалансированное развитие видов транспорта за счёт модернизации железнодорожной инфраструктуры и стимулирования мультимодальных перевозок.

2. Усилить координацию управления посредством создания механизма межведомственной интеграции и унификации полномочий.

3. Расширить применение механизмов государственно-частного партнёрства и инструментов долгосрочного инфраструктурного финансирования.

4. Внедрить единую цифровую платформу управления транспортными потоками с интеграцией данных различных операторов.

5. Совершенствовать тарифную и регуляторную политику с учётом экономических, социальных и экологических факторов.

6. Усилить меры по повышению безопасности перевозок и сокращению экологических издержек через развитие общественного и низкоуглеродного транспорта.

Реализация указанных направлений позволит повысить управляемость транспортной системы, снизить структурные дисбалансы и обеспечить устойчивое развитие транспортных услуг.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Национальный статистический комитет Республики Узбекистан (НСУ). Транспортные услуги и хранение (итоги 2025 года). Статистический бюллетень, 2026.

2. Asian Transport Observatory (ATO). Transport in Review: Uzbekistan - Working Paper Series (Complete Report, Sept. 2025). Brussels: ATO.

3. Asian Transport Observatory. Uzbekistan Road Safety Profile 2025. (ATO Analytical Output) 2025.

4. World Bank. Logistics Performance Index 2023 (Country Scorecard: Uzbekistan). Washington, D.C., 2024.

5. International Energy Agency (IEA). CO₂ Emissions in 2022 - Analysis. Paris, 2023.

6. Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems. 6th ed., Routledge, 2020.

7. Button, K.J. Transport Economics. 3rd ed., Edward Elgar, 2010.

8. Banister, D. Transport Planning. 2nd ed., Routledge, 2002.



Marketing

ilmiy, amaliy va ommabop jurnali

Muharrir:

Ingliz tili muharriri:

Rus tili muharriri:

Musahhah:

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, fevral, 2-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" davlatlararo standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**