

MINTAQAVIY IQTISODIY RIVOJLANISHDA TRANSPORT INFRATUZILMASINING IJTIMOIIY TABAQALASHUVGA TA'SIRI

Babajanova Dilfuza Abdurasulovna

Abu Rayhon Beruniy nomidagi
Urganch davlat universiteti
mustaqil izlanuvchi

Annotatsiya

Tadqiqot mintaqaviy iqtisodiy rivojlanish tizimida transport infratuzilmasining ijtimoiy tabaqalashuv jarayonlariga ta'sir mexanizmlarini nazariy va amaliy jihatdan o'rganib chiqdi. Muallif transport tarmog'ining bandlik darajasi, daromad taqsimoti, mehnat va xizmat bozorlariga jismoniy yetib borish imkoniyatlari hamda hududlarning iqtisodiy faolligi o'rtasidagi konseptual bog'liqlikni ifodaladi. Ish davomida mintaqalararo iqtisodiy asimetriyaning kelib chiqish manbalari aniqlandi va transport tarmog'ining ushbu farqlanishni yumshatishdagi vositachilik roli tizimlashtirildi. Tadqiqot O'zbekiston Respublikasi sharoitida transport infratuzilmasi rivojlanishining tabaqalashuvni qisqartirish potensialini Stat.uz, Jahon banki va ADB rasmiy ma'lumotlari asosida baholadi. Olingan natijalar transport infratuzilmasini hududiy taraqqiyot strategiyasining tarkibiy elementi sifatida qarashning maqsadga muvofiqligini tasdiqladi. Ish amaliy iqtisodiy siyosat uchun yo'naltirilgan takliflar shaklida umumlashtirildi va periferiya viloyatlarining ulanish darajasini oshirish bo'yicha aniq yo'nalishlarni ifodaladi.

Kalit so'zlar: transport infratuzilmasi, mintaqaviy iqtisodiy rivojlanish, ijtimoiy tabaqalashuv, logistika samaradorligi, hududiy nomutanosiblik, mehnat bozori, O'zbekiston.

Аннотация

Исследование рассмотрело механизмы влияния транспортной инфраструктуры на процессы социальной стратификации в системе регионального экономического развития с теоретической и прикладной позиций. Автор представил концептуальную взаимосвязь между транспортной сетью, уровнем занятости, распределением доходов, физической доступностью рынков труда и услуг, а также экономической активностью территорий. В работе были выявлены источники межрегиональной асимметрии и систематизирована посредническая роль транспортной системы в её сглаживании. Исследование оценило потенциал развития транспортной инфраструктуры для сокращения стратификации на примере Республики Узбекистан с использованием официальных данных Stat.uz, Всемирного банка и Азиатского банка развития. Полученные результаты подтвердили целесообразность рассмотрения транспортной инфраструктуры как структурного элемента стратегии территориального развития и обозначили направления повышения транспортной связности периферийных регионов страны и укрепления экономической интеграции.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, региональное экономическое развитие, социальная стратификация, эффективность логистики, территориальная асимметрия, рынок труда, Узбекистан.

Abstract

The study examined how transport infrastructure influenced social stratification within the framework of regional economic development from theoretical and applied perspectives. The author presented the conceptual relationship between the transport network, employment, income distribution, physical access to labour and service markets, and the economic activity of territories. The work identified the sources of interregional asymmetry and systematised the intermediary role of the transport system. The research assessed the potential of transport infrastructure development for reducing stratification in the Republic of Uzbekistan using official data from Stat.uz, the World Bank, and the ADB. The findings confirmed the appropriateness of treating transport infrastructure as a structural element of territorial development strategy.

Keywords: transport infrastructure, regional economic development, social stratification, logistics performance, territorial asymmetry, labour market, Uzbekistan.

KIRISH

Hududiy iqtisodiy taraqqiyot konseptsiyasida transport infratuzilmasi an'anaviy tarzda iqtisodiy oqimlarning oddiy fizik vositachisi sifatida emas, balki ishlab chiqarish kuchlarining geografik joylashuvini va inson kapitalining harakatchanligini boshqaruvchi struktura sifatida qaraladi. Mintaqalararo iqtisodiy farq ko'pgina holatlarda tabiiy resurslar yoki demografik salohiyat tafovutida emas, balki tovar, xizmat, mehnat va axborot oqimlarining fazoviy ulanish darajasida shakllanadi. Aynan transport tarmog'i hududlarning ichki bozor chegaralarini kengaytiradi, vaqt-masofa funksiyasini qisqartiradi va iqtisodiy agentlarning real daromadini ham bevosita, ham bilvosita yo'l bilan shakllantiradi.

Ijtimoiy tabaqalashuv hududiy kontekstda aholi guruhlari o'rtasida bandlik tuzilmasi, ish haqi darajasi, ta'lim va tibbiy xizmatlardan foydalanish imkoniyati hamda iste'mol bozoriga jismoniy yetib borish ko'rsatkichlari bo'yicha turg'un farqlanishni anglatadi. Transport infratuzilmasining yetarli darajada rivojlangani aholiga keng mehnat bozorida, sifatli xizmatlardan va tovarlardan foydalanish imkonini beradi; tarmoqning kam rivojlangani esa hududning iqtisodiy yopiqligini kuchaytiradi va tabaqalanish dinamikasini barqarorlashtiradi. Jahon banki tomonidan tayyorlangan analitik materiallarda hududiy ulanish darajasidagi farq aholi daromadlarining hududlararo dispersiyasi bilan bevosita musbat korrelyatsiya hosil qilishi qayd etilgan [1].

O'zbekiston Respublikasi sharoitida masala alohida ahamiyat kasb etadi. Mamlakatning ikki qatlamli quruqlik bilan o'ralganligi, oltita CAREC transport koridoridan uchtasining respublika hududidan o'tishi va aholi taqsimotining geografik notekisligi transport tarmog'ini hududiy tenglashtirish vositasi sifatida qarashning iqtisodiy mantiqini kuchaytiradi [2]. Jahon banki ma'lumotlariga muvofiq, transport sektori mamlakat YaIMining qariyb 8 foizini ta'minlaydi va qariyb bir million ish o'rini saqlab turadi [3]. Sektor ko'rsatkichlarining keyingi davrdagi sezilarli o'sishi,

jumladan, Logistika samaradorligi indeksi reytingida 2014-2023 yillar oralig'ida 129-o'rindan 88-o'ringa ko'tarilishi, infratuzilmaviy modernizatsiyaning izchil sur'atda davom etganligini ifodalaydi [3].

Ushbu ish transport infratuzilmasining mintaqaviy iqtisodiy rivojlanishdagi vositachilik rolini hamda uning ijtimoiy tabaqalashuv jarayonlariga ta'sir mexanizmlarini O'zbekiston misolida nazariy va amaliy jihatdan ifodalashga qaratildi. Ishning maqsadi mamlakatning hududiy bandlik, daromad va xizmat bozorlariga kirish imkoniyatlari o'rtasidagi munosabatlarni nazariy umumlashtirish hamda mintaqalararo asimmetriyani yumshatish bo'yicha amaliy yondashuvlarni tizimli shakllantirishdan iborat.

ADABIYOTLAR SHARHI

Transport infratuzilmasi va iqtisodiy o'sish o'rtasidagi bog'liqlik bo'yicha klassik adabiyotda Aschauer tomonidan o'rta qo'yilgan g'oya muhim ahamiyatga ega. Tadqiqotchi davlat infratuzilmaviy investitsiyalarining xususiy ishlab chiqarish unumdorligiga ijobiy ta'sirini empirik dalillar bilan tasdiqlagan va keyingi nazariy ishlanmalar uchun metodologik asos yaratgan [4]. Krugman tomonidan rivojlantirilgan yangi iqtisodiy geografiya nazariyasi transport xarajatlari va iqtisodiy faollikning aglomeratsion taqsimoti o'rtasidagi munosabatni asoslab berdi; tarmoqdagi o'zgarishlar markaz va periferiya munosabatlarini qayta shakllantiradi va hududiy iqtisodiy qutblanishni kuchaytirishi yoki yumshatishi mumkin [5].

Banister va Berechman yondashuviga muvofiq, transport investitsiyalari iqtisodiy o'sishga zarur shart hisoblanadi, biroq u yetarli emas: investitsiyalarning rivojlanishga aylanishi mahalliy mehnat bozori sig'imi, bandlik moslashuvchanligi va institutsional muhitning sifatiga bog'liq bo'ladi [6]. OECD tomonidan tayyorlangan tadqiqotda hududiy ulanish va aholi guruhlarining mehnat bozoridagi imkoniyatlari o'rtasidagi tafovutlar o'rganilgan; ulanishi past hududlardagi aholining yiriklashgan iqtisodiy markazlardagi sermahsul ish o'rinlaridan foydalana olmasligi qayd etilgan [7]. Xitoy yuqori tezlikli temir yo'l tarmog'i misolida o'tkazilgan empirik tadqiqot transport investitsiyalarining tabaqalashuvga ta'siri bir xil yo'naltirilgan emasligini, kichik va kam rivojlangan shaharlarda tarmoqning kengayishi qishloq-shahar daromad farqini muvaqqat tarzda kengaytirishi mumkinligini ko'rsatdi [8].

BMT iqtisodiy va ijtimoiy ishlar bo'limi tomonidan tayyorlangan analitik materialda transport tarmog'ining kam ta'minlangan aholi qatlamini mehnat bozori bilan bog'lashdagi muvozanatlovchi roli ifodalangan; misol tariqasida qishloq yo'llari rekonstruksiyasidan keyin noadehqonchilik bandligining ko'tarilishi keltirilgan [9]. Calderón va Servén tomonidan Jahon banki ish hujjatida infratuzilma sifati va daromad tengsizligi o'rtasidagi munosabat panelli ma'lumotlar asosida o'rganildi; mualliflar tomonidan infratuzilmaning sifat va miqyos ko'rsatkichlari Gini koeffitsiyentining pasayishi bilan o'zaro bog'liqligi asoslandi [10]. CAREC transport va savdoni qulaylashtirish strategiyasi materiallarida Markaziy Osiyo davlatlarining transport koridorlari bo'yicha integratsiyasi mintaqaviy rivojlanish nomutanosibligini kamaytirish vositasi sifatida e'tirof etildi [11].

O‘zbekistondagi transport infratuzilmasi masalalariga oid xalqaro hujjatlarda, jumladan, ADB Strategy 2030-doirasidagi Mamlakat hamkorlik strategiyasi (CPS, 2019-2023 yillar) materiallarida transport sektorini rivojlantirish chegara hududlari va periferiya viloyatlarining iqtisodiy faolligini oshirish vositasi sifatida belgilangan [12]. Adabiyotlarning umumlashtirilgan muhokamasi transport infratuzilmasining tabaqalashuvga ta’siri uch yo‘nalishda namoyon bo‘lishini ifodalaydi: mehnat bozorining kengayishi orqali bandlik imkoniyatlarining ortishi; logistik xarajatlarning pasayishi orqali mahalliy ishlab chiqaruvchilarning bozor sig‘imini kengayishi; xizmat bozorlariga jismoniy yetib borishning yaxshilanishi orqali real iste’mol darajasining tenglashishi.

METODOLOGIYA

Ish nazariy-tahliliy yondashuvga asoslanadi va uch bosqichli metodologik konstruksiya doirasida amalga oshirildi. Birinchi bosqichda transport infratuzilmasi va ijtimoiy tabaqalashuv konseptual bog‘liqligi institutsional iqtisod, hududiy iqtisodiyot va yangi iqtisodiy geografiya nazariyalari prizmasidan o‘rganildi. Konseptual asos sifatida Aschauer tomonidan ishlab chiqilgan davlat infratuzilmasining unumdorlikka ta’siri modelidan [4], Krugman tomonidan asoslangan yangi iqtisodiy geografiya nazariyasidan [5], Banister va Berechman tomonidan taklif etilgan transport investitsiyalari samaradorligi konstruksiyasidan [6], hamda Calderón va Servén tomonidan ishlab chiqilgan infratuzilma va tengsizlik munosabati tahliliy ramkasidan [10] foydalanildi.

Ikkinchi bosqichda O‘zbekiston Respublikasining hududiy transport ko‘rsatkichlari empirik tarzda umumlashtirildi. Tahlil uchun manba sifatida O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasining (Stat.uz) hududiy darajadagi avtomobil yo‘llari uzunligi va transport xizmatlari hajmi bo‘yicha rasmiy ma’lumotlari [13], Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) hisobotlari [14] va Osiyo taraqqiyot banki hujjatlari [12] qabul qilindi. Tahlilning hududiy birliklari sifatida mamlakatning 14 ma’muriy hududi (12 viloyat, Qoraqalpog‘iston Respublikasi va Toshkent shahri) qabul qilindi.

Uchinchi bosqichda transport tarmog‘ining mintaqalararo iqtisodiy ulanish darajasi va aholining bandlik, ish haqi, xizmatlardan foydalanish imkoniyatlari o‘rtasidagi konseptual munosabatlar tizimli matritsa shaklida umumlashtirildi. Ish doirasida murakkab ekonometrik baholash o‘rniga normativ-tahliliy yondashuv qo‘llanildi; bu yondashuv mavzuning nazariy yo‘nalishi va empirik ma’lumotlarning hududiy-yillik kesimda chegaralanganligi bilan asoslandi. Ish jarayonida birlamchi va ikkilamchi rasmiy manbalar foydalanildi; tasdiqlangan ochiq manbalardan tashqari hech qanday ma’lumot ishlatilmadi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Transport infratuzilmasining ijtimoiy tabaqalashuvga ta’siri uch asosiy mexanizm orqali namoyon bo‘ladi. Birinchisi - fazoviy mehnat bozorining kengayishi mexanizmi. Magistral va mahalliy avtomobil yo‘llarining sifati hamda zichligi mehnatga layoqatli aholining yiriklashgan iqtisodiy markazlardagi ish o‘rinlaridan foydalanish

imkoniyatini belgilaydi. Toshkent shahri va Toshkent viloyati atrofida shakllangan mehnat bozorining samaradorligi aynan tarmoqlarning sig'imi va manzillarni qulay vaqt oraliq'ida bog'lash imkoniyati bilan izohlanadi. Periferiya hududlardan iqtisodiy markazlarga yetib borish vaqti uzaygan sari, mehnat oqimi sezilarli darajada qisqaradi va aholi mahalliy bozor cheklovlari doirasida qoladi.

Ikkinchisi - logistik xarajatlarni pasaytirish va qiymat zanjirlarining geografik kengayishi mexanizmi. Mahalliy ishlab chiqaruvchilarning xom ashyoga yetib borish va tovarlarni iste'mol bozorlariga yetkazib berish xarajatlari to'g'ridan-to'g'ri transport tarmog'ining sifati va sig'imi bilan bog'liqdir. Jahon banki Logistika samaradorligi indeksi metodologiyasida mamlakat infratuzilmasi sifati alohida o'lchov sifatida qaraladi va uning ko'rsatkichi yakuniy reyting darajasiga sezilarli ta'sir ko'rsatadi [14]. O'zbekiston tajribasi shuni ko'rsatadiki, infratuzilmaviy modernizatsiya jarayonining 2014-2023 yillardagi sur'ati LPI reytingida 129-o'rindan 88-o'ringa ko'tarilishni ta'minladi [3]. Logistik xarajatlarning pasayishi mahalliy ishlab chiqaruvchilarning raqobatbardoshligini oshiradi va daromad shahar hamda qishloq aholisi o'rtasida bir tekisroq taqsimlanishiga yo'l ochadi.

Uchinchisi - xizmat bozorlariga jismoniy kirish mexanizmi. Ta'lim, sog'liqni saqlash, moliya va davlat xizmatlaridan foydalanish darajasi aholining transport tarmog'i orqali tegishli xizmat punktlariga yetib borish vaqti va xarajatiga bog'liqdir. Aholi punktining markaziy infratuzilmadan uzoqligi sifatli ta'lim olishga, malakali tibbiy yordamga murojaat qilishga va moliyaviy xizmatlardan foydalanishga jismoniy chegara yaratadi. OECD tomonidan tayyorlangan tadqiqotda hududlararo ulanish darajasi va xizmatlardan foydalanish imkoniyatlari o'rtasidagi musbat funksional bog'liqlik tasdiqlangan [7]. Jahon banki global mobillik hisobotida esa transport tizimining inson kapitali rivojlanishi uchun yaratadigan sharoitlari batafsil yoritilgan [15].

O'zbekistondagi avtomobil yo'llari tarmog'ining hududiy taqsimoti tahlili amaliy ahamiyatga ega ko'rsatkichlarni ifodalaydi. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi ma'lumotlariga muvofiq, 2022-yil 1-yanvar holatida mamlakatdagi umum-foydalanish avtomobil yo'llari uzunligi 42 869 kilometrni tashkil etadi, shundan 42 299 kilometri (98,7 foizi) qattiq qoplamaga ega [13]. Hududiy taqsimotda yetakchi mavqeni Navoiy viloyati egallaydi (4 666,5 km, ya'ni umumiy uzunlikning 10,5 foizi); keyingi pog'onada Toshkent viloyati (4 422,3 km, 9,9 foiz), Qoraqalpog'iston Respublikasi (4 262,1 km, 9,6 foiz) va Farg'ona viloyati (4 160,8 km, 9,4 foiz) joylashgan [13]. Ko'rsatilgan tarqalish hududlarning tabiiy maydoni va aholisiga nisbatan turlicha bahoga ega: keng tabiiy maydonga ega bo'lgan Navoiy viloyatining nominal yuqori ko'rsatkichi tarmoq zichligi nuqtai nazaridan boshqa talqin talab qiladi.

Hududiy ulanish darajasini oshirishga qaratilgan keyingi yillardagi loyihalar samarasini ifodalovchi misollardan biri Surxondaryo viloyatidagi yo'llarning rekonstruksiyasi hisoblanadi. Jahon banki tomonidan tasdiqlangan ma'lumotlarga ko'ra, qayta qurilgan magistralning shaharlararo qismida o'rtacha tezlik 65 km/soatdan taxminan 90 km/soatgacha oshishi kutilmoqda; bu yo'lovchi va yuk tashishning

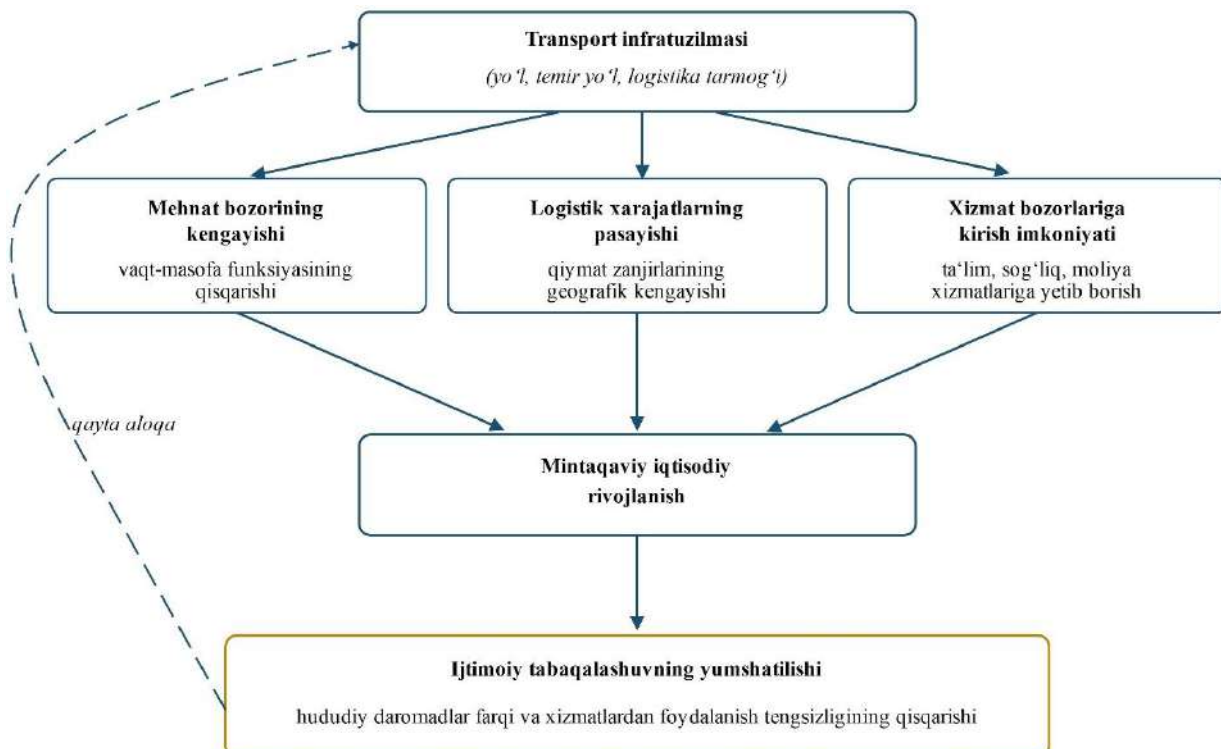
ishonchlilikini kuchaytiradi va viloyatning markaziy hududlar va qo‘shni davlatlar bilan bog‘liqligini mustahkamlaydi [3].

Quyida transport tarmog‘ining ijtimoiy tabaqalashuvga ta‘sirini ifodalovchi asosiy mexanizmlar va ulardan kelib chiqadigan ijtimoiy-iqtisodiy natijalar tizimli shaklda taqdim etiladi (1-jadval).

1-jadval.

Transport infratuzilmasining ijtimoiy tabaqalashuvga ta‘sir mexanizmlari va kuzatilgan natijalari¹

Mexanizm	Ta‘sir kanali	Asosiy natijalar
Mehnat bozorining kengayishi	Yo‘l zichligi va vaqt-masofa funksiyasining qisqarishi	Markaziy hududlardagi ish o‘rinlariga foydalanish imkoniyatining ortishi va daromad farqining qisqarishi
Logistik xarajatlarning pasayishi	Magistral tarmog‘i sifati va integratsiya darajasi	Mahalliy ishlab chiqaruvchilarning bozor sig‘imi kengayishi va qishloq daromadlarining ortishi
Xizmat bozorlariga kirish	Aholi punktining xizmat markazlaridan vaqt-masofa qiymati	Sog‘liq, ta‘lim va moliyaviy xizmatlardan foydalanish darajasining tenglashishi
Mintaqalararo savdo integratsiyasi	CAREC koridorlarining sig‘imi va o‘tkazuvchanligi	Periferiya viloyatlarining eksport va tranzit faolligining ortishi
Investitsiya jozibadorligining oshishi	Logistika samaradorligi indeksi va infratuzilma sifati ko‘rsatkichi	Yangi ish o‘rinlari va kapitalning hududiy diversifikatsiyasi



1-rasm. Transport infratuzilmasining mintaqaviy iqtisodiy rivojlanish va ijtimoiy tabaqalashuv o‘rtasidagi vositachilik mexanizmi²

¹ Ko‘rsatilgan rasmiy hujjatlar va akademik manbalar asosida muallif tomonidan tizimlashtirildi.

² Muallif tomonidan tuzildi

Tizimlashtirilgan ko'rsatkichlar va keltirilgan rasmiy ma'lumotlar transport infratuzilmasining tabaqalashuv darajasiga ko'p kanalli ta'sir ko'rsatishini ifodalaydi. Tarmoq imkoniyatlarining kengayishi mahalliy bozorlarning yiriklashgan iqtisodiy markazlar bilan o'zaro bog'liqligini mustahkamlaydi va periferiya hududlardagi aholining real daromadini bir necha kanal orqali ko'tarish vositasiga aylanadi. Quyida transport infratuzilmasi va ijtimoiy tabaqalashuv o'rtasidagi vositachilik mexanizmining konseptual konstruksiyasi ifodalandi (1-rasm).

1-rasmdagi model transport infratuzilmasining mintaqaviy iqtisodiy rivojlanishga ta'sir mexanizmini aks ettiradi. Unda yo'l, temir yo'l va logistika tarmoqlarining rivojlanishi natijasida mehnat bozorining kengayishi, logistika xarajatlarining kamayishi hamda xizmat bozorlariga kirish imkoniyatining ortishi ko'rsatilgan. Ushbu omillar yig'indisi mintaqaviy iqtisodiy rivojlanishni jadallashtirib, yakunda hududlararo daromadlar tafovuti va xizmatlardan foydalanishdagi tengsizlikni kamaytirish orqali ijtimoiy tabaqalanishning yumshatilishiga xizmat qiladi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Bajarilgan tahlil mintaqaviy iqtisodiy rivojlanish va ijtimoiy tabaqalashuv o'rtasidagi munosabatda transport infratuzilmasi tizimli vositachi rolini bajarishini tasdiqladi. Tarmoqning sig'imi va sifatining oshishi mehnat bozorlarini kengaytiradi, logistik xarajatlarni qisqartiradi va xizmat bozorlariga jismoniy yetib borishni ta'minlaydi; uch kanal birgalikda hududlararo daromadlar farqini yumshatish va aholining real iste'mol darajasini barqaror ko'tarish samarasini beradi. O'zbekistonning 2014-2023 yillardagi Logistika samaradorligi indeksidagi siljishi va keyingi davrda yo'lga qo'yilgan transport sektori islohotlari ushbu samaraning amaliy dalillarini taqdim etadi [3].

Olib borilgan tahlilning natijalari asosida quyidagi yo'nalishlardagi amaliy takliflar shakllantirildi. Birinchidan, mintaqaviy taraqqiyot strategiyalari doirasida transport infratuzilmasi avtonom sektor sifatida emas, balki bandlik, ta'lim, sog'liqni saqlash va savdo siyosati bilan o'zaro bog'langan tarmoqlararo siyosat elementi sifatida loyihalashtirilishi maqsadga muvofiqdir. Tarmoq investitsiyalarini tanlashda hududning bandlik sig'imi, mahalliy ishlab chiqaruvchilar zanjiri va xizmat punktlarining geografik joylashuvi bilan o'zaro muvofiqligi mezoniga e'tibor qaratish tavsiya etiladi.

Ikkinchidan, periferiya viloyatlari va shahar atrofi qishloqlarining ulanish darajasini oshiruvchi ko'p tartibli yo'l tarmog'i - mahalliy, viloyat va davlat ahamiyatiga molik yo'llar - zichligini tenglashtirish bo'yicha aniq raqamli rejalashtirish maqsadga muvofiq ko'rinadi. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi tomonidan e'lon qilinayotgan hududiy yo'l uzunligi ma'lumotlari [13] tarmoq zichligi maqsadli ko'rsatkichlarini hududlar bo'yicha qiyosiy tenglashtirish uchun ishonchli ma'lumot bazasi sifatida foydalanilishi mumkin.

Uchinchidan, magistral tarmoqlarning rekonstruksiyasi va elektrlashtirilishi natijasida tezlik va ishonchlilik ko'rsatkichlarining oshishi (Surxondaryo misolida 65 km/soatdan 90 km/soatgacha) [3] hududiy iqtisodiyotning tashqi savdo va tranzit imkoniyatlaridan foydalanishini kuchaytiradi; tarmoq parametrlarining bunday

yangilanishi boshqa periferiya viloyatlari bo'yicha ham tizimli ravishda loyihalashtirilishi tavsiya etiladi.

To'rtinchidan, transport sektorida zamonaviy elektr lokomotivlarning sotib olinishi va temir yo'l korxonasining korporativ boshqaruv islohotlari [12] yo'lovchi va yuk tashishning sifatini oshirib, ko'p tarmoqli logistika tizimini shakllantirishga xizmat qiladi. Davlat va xususiy sektor o'rtasidagi infratuzilmaviy investitsion hamkorlikning kengayishi mintaqaviy nomutanosiblikni qisqartirish uchun moliyaviy resurslarni jalb etishning samarali yondashuvi sifatida qaralishi mumkin.

Beshinchidan, mintaqalararo iqtisodiy oqimlar va aholining harakatchanligi bo'yicha tizimli kuzatuv mexanizmini shakllantirish foydali bo'ladi. Bunda Stat.uz va Yo'l qo'mitasi ma'lumotlari, ADB, Jahon banki va OECD tomonidan e'lon qilinayotgan tegishli ko'rsatkichlar yagona analitik panelda birlashtirilishi tavsiya etiladi. Bunday yondashuv mintaqaviy rivojlanish siyosatining dalillarga asoslangan, uzluksiz va muvofiqlashtirilgan amalga oshirilishini ta'minlaydi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. World Bank. World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography. - Washington, DC: World Bank, 2009. - URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/5991>
2. Asian Development Bank. Unlocking the Potential of Railways: A Railway Strategy for CAREC, 2017-2030. - Manila: ADB, 2017. - URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/48025-003-ssa.pdf>
3. World Bank. Uzbekistan to Modernize Transport Infrastructure and Reform the Sector with Support from the World Bank. Press Release, March 23, 2026. - URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/03/23/uzbekistan-to-modernize-transport-infrastructure-and-reform-the-sector-with-support-from-the-world-bank>
4. Aschauer D. A. Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economics. - 1989. - Vol. 23, No. 2. - P. 177-200. - URL: [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
5. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography // Journal of Political Economy. - 1991. - Vol. 99, No. 3. - P. 483-499. - URL: <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/261763>
6. Banister D., Berechman Y. Transport Investment and the Promotion of Economic Growth // Journal of Transport Geography. - 2001. - Vol. 9, No. 3. - P. 209-218. - URL: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00013-8](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00013-8)
7. OECD. Transport Bridging Divides. OECD Urban Studies. - Paris: OECD Publishing, 2020. - URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/12/transport-bridging-divides_81e30f51/55ae1fd8-en.pdf
8. Xu Y., Zhu S. Transport Infrastructure, Intra-Regional Inequality and Urban-Rural Divide: Evidence from China's High-Speed Rail Construction // Journal of Economic Issues. - 2024. - URL: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/01600176231177672>

9. Bajar S. The Impact of Infrastructure Provisioning on Inequality. - UN DESA, 2018. - URL: <https://www.un.org/development/desa/dspd/wp-content/uploads/sites/22/2018/07/1-2.pdf>
10. Calderón C., Servén L. Infrastructure, Growth, and Inequality: An Overview. - World Bank Policy Research Working Paper No. 7034. - Washington, DC: World Bank, 2014. - URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/20365>
11. Asian Development Bank. CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020. - Manila: ADB, 2014. - URL: <https://www.carecprogram.org/?publication=carec-transport-and-trade-facilitation-strategy-2020>
12. Asian Development Bank. Country Partnership Strategy: Uzbekistan, 2019-2023. - Manila: ADB, 2019. - URL: <https://www.adb.org/documents/uzbekistan-country-partnership-strategy-2019-2023>
13. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Umumfoydalanish avtomobil yo‘llarining uzunligi. - 2022. - URL: <https://stat.uz/en/press-center/news-of-committee/23859-o-zbekiston-bo-yicha-umumfoydalanadigan-avtomobil-yo-llarining-uzunligi-qancha-3>
14. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. - Washington, DC: World Bank, 2023. - URL: https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf
15. World Bank. Global Mobility Report 2017: Tracking Sector Performance. - Washington, DC: World Bank, 2017. - URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/920101508269072500/pdf/120500-REPL-PUBLIC-GM-Report-2017-Online-04-06-18.pdf>
16. Khakimov Z. A. et al. SUSTAINABLE INNOVATIONS FOR THE DEVELOPMENT OF CLEAN ENERGY: THE PERSPECTIVE OF QUALITY 5.0 MANAGEMENT IN THE FUEL AND ENERGY COMPLEX //Proceedings on Engineering. - 2025. - T. 7. - №. 4. - C. 2293-2300.
17. Axmadovich X. Z. HUDUDLARNING IJTIMOIIY TABAQALASHUV DARAJASINI BAHOLASH METODOLOGIYASINI TAKOMILLASHTIRISH //Scientific Journal of Actuarial Finance and Accounting. - 2024. - T. 4. - №. 09. - C. 415-424.



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**. ГОСТ 7.56-2002 " Seriyali nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlataro standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**