

TEMIR YO‘L TRANSPORTI RAQOBATBARDOSHLIGINI BESH BOSQICHLI REYTING SHKALASI ASOSIDA BAXOLASHNING METODOLOGIK ASOSLAR VA AMALIY TADBIQ ETISH YO‘LLARI

Fayzullayev Javlonbek Sultonovich

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

i.f.d., professor

E-mail: abdurahmonamirxon@mail.ru

Annotatsiya

Mazkur maqolada temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini baholashning besh bosqichli reyting shkalasi ishlab chiqildi va “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ misolida amaliy sinovdan o‘tkazildi. Tadqiqotda boshqaruv tizimi sifati, tashkiliy-texnik daraja hamda statik raqobatbardoshlik indeksi asosida kompleks baholash metodologiyasi qo‘llanildi. Hisob-kitoblar natijasida tarmoqning umumiy raqobatbardoshlik darajasi “past” va “o‘rta” toifalar oralig‘ida ekani aniqlandi. Ayniqsa, boshqaruv tizimi sifati, tarif raqobatbardoshligi va yuk tashish tezligi asosiy cheklovchi omillar sifatida baholandi. Tadqiqot natijalari temir yo‘l transportida strategik boshqaruvni takomillashtirish, investitsiya ustuvorliklarini belgilash hamda transport infratuzilmasi samaradorligini oshirish bo‘yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqishga xizmat qildi.

Kalit so‘zlar: temir yo‘l transporti, raqobatbardoshlik, reyting shkalasi, boshqaruv sifati, tashkiliy-texnik daraja, integral indeks, transport infratuzilmasi, logistika, strategik boshqaruv.

Аннотация

В данной статье была разработана пятиступенчатая рейтинговая шкала оценки конкурентоспособности железнодорожного транспорта и апробирована на примере АО «Узбекистон темир йуллари». В исследовании использовалась комплексная методология оценки на основе качества системы управления, организационно-технического уровня и статического индекса конкурентоспособности. Результаты расчетов показали, что общий уровень конкурентоспособности отрасли находится между категориями «низкий» и «средний». Наиболее ограничивающими факторами были определены качество системы управления, конкурентоспособность тарифов и скорость грузоперевозок. Полученные результаты позволили разработать практические рекомендации по совершенствованию стратегического управления железнодорожным транспортом, определению инвестиционных приоритетов и повышению эффективности транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, конкурентоспособность, рейтинговая шкала, качество управления, организационно-технический уровень, интегральный индекс, транспортная инфраструктура, логистика, стратегическое управление.

Abstract

This article developed a five-stage rating scale for assessing the competitiveness of railway transport and tested it using the example of JSC “Uzbekiston Temir Yollari”. The study applied a comprehensive assessment methodology based on management

system quality, organizational and technical level, and static competitiveness index. The calculations showed that the overall competitiveness level of the railway sector remained between the “low” and “medium” categories. Management quality, tariff competitiveness, and freight transportation speed were identified as the main limiting factors. The research results contributed to the development of practical recommendations aimed at improving strategic management in railway transport, defining investment priorities, and increasing the efficiency of transport infrastructure.

Keywords: railway transport, competitiveness, rating scale, management quality, organizational and technical level, integral index, transport infrastructure, logistics, strategic management.

KIRISH

Temir yo‘l transporti milliy iqtisodiyotning strategik tarmoqlaridan biri bo‘lib, mamlakatning ichki va tashqi iqtisodiy aloqalarini rivojlantirishda muhim o‘rin egallaydi. Yuk va yo‘lovchi tashish hajmining katta qismi aynan temir yo‘l tizimi orqali amalga oshirilishi ushbu tarmoqning iqtisodiy barqarorlik va logistika samaradorligidagi ahamiyatini oshirmoqda. Global transport bozorida raqobatning kuchayishi, logistika xizmatlariga bo‘lgan talabning ortishi hamda xalqaro transport koridorlari integratsiyasining jadallashuvi temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini tizimli baholash zaruratini yuzaga keltirmoqda.

O‘zbekistonda transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, temir yo‘l liniyalarini elektrlashtirish, tranzit salohiyatini kengaytirish va raqamli boshqaruv tizimlarini joriy etish bo‘yicha izchil islohotlar amalga oshirilmogda. “Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi”da transport-logistika tizimini rivojlantirish, tranzit yuk hajmini oshirish hamda xalqaro transport yo‘laklariga integratsiyani kuchaytirish ustuvor vazifalar sifatida belgilangan. Ushbu jarayonlar temir yo‘l transportining iqtisodiy samaradorligi va raqobatbardoshligini muntazam monitoring qilishni talab etadi.

Mavjud ilmiy tadqiqotlarda temir yo‘l transporti faoliyatini baholashga doir turli metodologiyalar ishlab chiqilgan bo‘lsa-da, ularning aksariyati alohida ko‘rsatkichlarni tahlil qilish bilan cheklanadi. Boshqaruv sifati, tashkiliy-texnik daraja va bozor ko‘rsatkichlarini yagona integral tizim asosida baholovchi kompleks reyting modeli yetarli darajada shakllanmagan. Shu sababli temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini 0 dan 1 gacha interval asosida baholovchi besh bosqichli reyting shkalasini ishlab chiqish ilmiy va amaliy jihatdan dolzarb hisoblanadi.

Mazkur maqolaning maqsadi temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini kompleks baholash metodologiyasini ishlab chiqish hamda uni “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ faoliyati misolida amaliy jihatdan tahlil qilishdan iborat. Tadqiqot natijalari transport tizimining ustuvor muammolarini aniqlash, investitsion yo‘nalishlarni belgilash va strategik boshqaruv samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

ADABIYOTLAR SHARHI

Temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini baholash masalasi iqtisodiyot va transport menejmenti yo‘nalishidagi ilmiy tadqiqotlarda muhim o‘rin egallaydi. Jahon

iqtisodiy adabiyotlarida raqobatbardoshlikni aniqlashda strategik boshqaruv, xizmat sifati, logistika samaradorligi va infratuzilma holati asosiy omillar sifatida baholanadi. M. Porter tomonidan ishlab chiqilgan “besh kuch modeli” transport bozoridagi raqobat muhiti, bozorga kirish to‘siqlari, xizmat ko‘rsatuvchilar o‘rtasidagi raqobat hamda iste’molchilar ta’sirini aniqlashda keng qo‘llanilgan [2]. Ushbu yondashuv transport xizmatlari bozoridagi raqobat ustunliklarini shakllantirishning nazariy asoslarini yaratdi.

Yu.B. Rubin raqobatni korxonalar faoliyatining strategik boshqaruv elementi sifatida talqin qilib, raqobatbardoshlikni bozor ulushi, boshqaruv sifati va iqtisodiy samaradorlik bilan bog‘ladi [3]. Muallif korxonaning uzoq muddatli rivojlanishida boshqaruv tizimining ahamiyatini alohida ta’kidlagan. Ushbu qarashlar transport korxonalarining institutsional rivojlanishini baholashda metodologik asos vazifasini bajaradi.

MDH mamlakatlari olimlari orasida B.M. Lapidus va D.A. Macheret temir yo‘l transportini strategik boshqarish, modernizatsiya qilish va innovatsion rivojlantirish masalalarini chuqur tadqiq etgan [4]. Ular transport tizimi samaradorligini oshirishda texnologik yangilanish, logistika integratsiyasi va tarif siyosatining muhimligini asoslab bergan. Tadqiqotlarda temir yo‘l transportining iqtisodiy barqarorligi va investitsion jozibadorligini oshirishga alohida e’tibor qaratilgan.

O‘zbekistonlik iqtisodchi olimlardan J.S. Fayzullayev transport tizimini iqtisodiy rivojlantirishning metodologik asoslarini ishlab chiqib, temir yo‘l transportida samaradorlik va boshqaruv ko‘rsatkichlarini iqtisodiy modellashtirish orqali baholagan [5]. G.A. Samatov va hammualliflar xalqaro transport tizimining logistik ishonchligi hamda transport koridorlarining samaradorligini tadqiq etgan [6]. V.K. Yarashova esa transport tizimini rivojlantirishning makroiqtisodiy jihatlarini tahlil qilib, transport infratuzilmasining milliy iqtisodiyotdagi o‘rnini asoslab bergan [7].

Tahlillar shuni ko‘rsatadiki, mavjud ilmiy tadqiqotlarda temir yo‘l transporti raqobatbardoshligini baholash bo‘yicha turli metodologik yondashuvlar ishlab chiqilgan bo‘lsa-da, ular ko‘proq alohida ko‘rsatkichlarni tahlil qilish bilan cheklanadi. Ayniqsa, boshqaruv sifati, tashkiliy-texnik daraja va bozor ko‘rsatkichlarini yagona integral indeks asosida 0-1 diapazonda baholovchi besh bosqichli reyting tizimi yetarli darajada ishlab chiqilmagan. Mazkur maqolaning ilmiy yangiligi aynan ushbu metodologik bo‘shliqni to‘ldirishga qaratilgan.

METODOLOGIYA

Ishlab chiqilgan reyting shkalasi temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini 0 dan 1 gacha bo‘lgan oraliqda baholaydi hamda uni beshta asosiy toifaga ajratadi. Mazkur yondashuvning muhim jihati shundaki, unda iqtisodiy samaradorlik va xizmat sifati birgalikda baholanadi. 1-jadvalda raqobatbardoshlik darajalari va ularning mezonlari keltirilgan.

Mazkur metodika uchta asosiy baholash yo‘nalishini o‘z ichiga oladi:

- boshqaruv tizimining sifati darajasi (Isifat);
- tashkiliy-texnik daraja ko‘rsatkichi (Kichttd);
- statik raqobatbardoshlik indeksi (Rstat).

Har bir yoʻnalish alohida formulalar hamda salmoqdorlik koeffitsiyentlari asosida hisoblanadi.

1-jadval

Temir yoʻl transportining raqobatbardoshlik darajasining reyting shkalasi¹

Raqobatbardoshlik tavsifi	Raqobatbardoshlik darajasi	Reyting oraligʻi	Sifat darajasi	Sifat reytingi
Autsayderlar - bozor ulushi kichik, isteʼmolchini ushlab qolish imkoniyati va xizmat sifati yetarli emas	Juda past	< 0,54	Zarar holati	< 0,4
Xavf guruhi - bozor ulushi beqaror, marketing faoliyati sust, tashqi xavf va tahdidlar mavjud	Past	0,55-0,65	Zararsizlik darajasi	0,4
Oʻrtacha daraja - bozor ulushi barqaror, ichki va tashqi omillar rivojlanish imkonini beradi	Oʻrta	0,66-0,75	Past daromadlilik	0,41-0,7
Yetakchilar - faol bozor ulushi va yuqori rivojlanish salohiyatiga ega	Yuqori	0,76-0,90	Barqaror daromadlilik	0,71-0,9
Etalon daraja - infratuzilma va xizmat sifati xalqaro standartlarga mos	Juda yuqori	0,91-1,00	Yuqori daromadlilik	> 0,9

Ushbu shkala uch asosiy baholash yoʻnalishini integratsiya qiladi: boshqaruv tizimi sifat darajasi (Isifat), tashkiliy-texnik daraja (Kichttd) va statik raqobatbardoshlik indeksi (Rstat). Har bir yoʻnalish oʻziga xos formulalar va salmoqdorlik koeffitsiyentlari asosida hisoblanadi.

Boshqaruv tizimi sifat darajasini hisoblash (Isifat)

Boshqaruv tizimining sifat darajasini baholashda integral indeks usuli va salmoqdorlik koeffitsiyentlari asosida quyidagi formula qoʻllaniladi:

$$Isifat = \sum_{i=1}^n \alpha_i \times X_i \quad (1)$$

bunda:

Isifat - boshqaruv tizimining umumiy sifat indeksi;

α_i - i -omilning salmoqdorlik koeffitsiyenti (yigʻindisi 1 ga teng);

• X_i - i -omilning normallashtirilgan qiymati:

$$X_i = \frac{X_{haq}}{X_{mey}}$$

bunda:

• X_{haq} - haqiqiy qiymat;

• X_{mey} - meʼyoriy qiymat.

2024-yilda “Oʻzbekiston temir yoʻllari” AJ boʻyicha quyidagi natijalar olindi:

• ilmiy darajali xodimlar ulushi: $8\% / 25\% = 0,32$;

¹ Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

- boshqaruvda ilmiy yondashuvlardan foydalanish: $8 / 25 = 0,32$;
- xodimlarning ta'lim darajasi: $15 / 20 = 0,75$;
- xodimlar qo'nimsizligi indeksi: $14 \% / 18 \% = 0,78$;
- boshqaruv jarayonlarini avtomatlashtirish darajasi: $40 \% / 80 \% = 0,50$.

Natijada integral ko'rsatkich quyidagicha hisoblandi:

$$I_{sifat} = 0,3 \times 0,32 + 0,25 \times 0,32 + 0,2 \times 0,75 + 0,15 \times 0,78 + 0,1 \times 0,50 = 0,49$$

Hisob-kitob natijasiga ko'ra, Isifat = 0,49 bo'lib, reyting shkalasi bo'yicha "juda past" darajaga mos keladi. Bu esa boshqaruv tizimini modernizatsiya qilish va ilmiy boshqaruv yondashuvlarini kuchaytirish zarurligini ko'rsatadi.

Tashkiliy-texnik darajani hisoblash (Kichtttd)

Ishlab chiqarishning tashkiliy va texnik darajasi quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$K_{ichtttd} = \alpha_1 \times K_{td} + \alpha_2 \times K_{tash} \quad (2)$$

bu yerda:

- K_{td} - texnik daraja ko'rsatkichi;
 - K_{tash} - tashkiliy daraja ko'rsatkichi;
 - $\alpha_1 = 0,6$ - texnik daraja ulushi;
 - $\alpha_2 = 0,4$ - tashkiliy daraja ulushi.
- 2024-yil uchun hisob-kitob natijalari:
- texnik daraja ko'rsatkichi: $K_{td} = 0,66$;
 - tashkiliy daraja ko'rsatkichi: $K_{tash} = 0,69$.

Natijada:

$$K_{ichtttd} = 0,6 \times 0,66 + 0,4 \times 0,69 = 0,672$$

Mazkur ko'rsatkich reyting shkalasi bo'yicha "o'rta" darajaning quyi chegarasiga mos keladi. Bu temir yo'l transportida texnik va tashkiliy imkoniyatlar mavjudligini, biroq ularni yanada rivojlantirish zarurligini anglatadi.

Statik raqobatbardoshlik indeksini hisoblash (Rstat)

Temir yo'l transportining ma'lum vaqt oralig'idagi raqobatbardoshligini baholash uchun statik integral indeks qo'llanildi:

$$R_{stat} = \sum \left(\alpha_i \times \frac{X_{hq}}{X_{mq}} \right) \quad (3)$$

bu yerda:

X_{hq} – i – omilning temir yo'l transporti uchun haqiqiy qiymati;

X_{mq} - ushbu omilning me'yoriy qiymati;

α_i – i – omilning salmoqdorlik koeffitsiyenti.

Hisob-kitob natijasida statik raqobatbardoshlik indeksi $R_{stat} = 0,589$ ni tashkil etdi. Ushbu natija reyting shkalasiga ko'ra temir yo'l transportining raqobatbardoshligi "past" va "o'rta" darajalar oralig'ida ekanligini anglatadi.

Temir yo'l transportining raqobatbardoshlik darajasini statik baholash bo'yicha 2024-yilda "O'zbekiston temir yo'llari" AJ bo'yicha 3-jadvalda natijalar olindi:

3-jadval

Temir yo‘l transportining raqobatbardoshlik darajasini statik baholash¹, 2024-yil

Ko‘rsatkichlar	Haqiqiy qiymat	Me‘yoriy qiymat	Salmog‘i (α)	Hissa
Rentabellik, foizda	18	25	0,30	0,216
Tariflar raqobatbardoshligi	0,4	1,0	0,20	0,080
Yuk tashish quvvati, mln.tonna	500	800	0,20	0,125
Yuk tashish tezligi, km/soat	35	60	0,10	0,058
Xizmat ko‘rsatish darajasi	0,5	1,0	0,10	0,050
Infratuzilma rivojlanishi	0,6	1,0	0,10	0,060
JAMI / Rstat	-	-	1,00	0,589

Tahlil natijalari shuni ko‘rsatdiki, eng past ko‘rsatkichlar rentabellik darajasi, tariflarning raqobatbardoshligi va yuk tashish tezligi bo‘yicha qayd etilgan. Jumladan, rentabellik 18 foizni tashkil etib, belgilangan 25 foizlik me‘yoriy darajadan past bo‘lgan. Tariflarning raqobatbardoshlik ko‘rsatkichi 0,4 darajada baholanib, me‘yoriy 1,0 qiymatiga yetmagan. Yuk tashish tezligi 35 km/soatni tashkil etib, belgilangan 60 km/soat me‘yoridan ancha past natija qayd etgan. Mazkur holat temir yo‘l transportida iqtisodiy samaradorlik, tarif siyosati va logistika jarayonlarini yanada takomillashtirish zarurligini ko‘rsatadi.

TAHLIL VA NATIJALAR

Olib borilgan uchta baholash yo‘nalishi natijalari umumiy raqobatbardoshlik manzarasini to‘liq aks ettiradi (4-jadval):

4-jadval

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ raqobatbardoshlik darajasi -umumlashtirilgan natijalar², 2024-yil

Baholash yo‘nalishi	Indeks / Formula	Natija	Shkala toifasi
Boshqaruv tizimi sifati	$Isifat = \sum(ai \times Xi)$	0,49	Juda past
Tashkiliy-texnik daraja	$Kichttd = \alpha 1 \times Ktd + \alpha 2 \times Ktash$	0,672	O‘rta
Statik raqobatbardoshlik indeksi	$Rstat = \sum(ai \times Xhq/Xmq)$	0,589	Past-O‘rta

Uchala asosiy yo‘nalish bo‘yicha olingan natijalar 0,49 dan 0,672 gacha bo‘lgan diapazonda shakllandi. Bu esa temir yo‘l transporti tarmog‘ining umumiy raqobatbardoshligi reyting shkalasi bo‘yicha “past” va “o‘rta” darajalar oralig‘ida ekanligini ko‘rsatadi. Eng past natija boshqaruv tizimi sifat darajasida qayd etildi ($Isifat = 0,49$), bu esa tarmoqda boshqaruv samaradorligini oshirish, kadrlar salohiyatini rivojlantirish va institutsional islohotlarni jadallashtirish zarurligini anglatadi.

Tashkiliy-texnik daraja ko‘rsatkichi nisbatan yuqoriroq natijani qayd etib, 0,672 ga teng bo‘ldi. Mazkur natija tarmoqning texnik va tashkiliy imkoniyatlari mavjudligini ko‘rsatsa-da, me‘yoriy 1,0 qiymatidan sezilarli darajada pastligi modernizatsiya jarayonlarini davom ettirish zarurligini bildiradi. Statik

¹ Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

² Manba: Olib borilgan tadqiqotlar asosida muallif tomonidan tuzilgan.

raqobatbardoshlik indeksi esa 0,589 ni tashkil etib, iqtisodiy samaradorlik va xizmat ko'rsatish sifati bo'yicha hali foydalanilmagan ichki imkoniyatlar mavjudligini ko'rsatadi.

Tahlillar natijalari "O'zbekiston temir yo'llari" AJ tomonidan 2025-yil fevral oyida tasdiqlangan tarmoqni rivojlantirish dasturida amaliy asos sifatida foydalanilgan [8].

Ishlab chiqilgan reyting shkalasining amaliy ahamiyati quyidagi asosiy yo'nalishlarda namoyon bo'ladi:

1. Tizimli segmentlash - reyting shkalasi temir yo'l transporti subyektlarini raqobatbardoshlik darajasiga qarab guruhlariga ajratish imkonini beradi. Bu esa har bir guruh uchun alohida rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqishga xizmat qiladi.

2. Investitsiya yo'naltirish - hisoblangan indekslar qaysi yo'nalishlarga investitsiya zarurligini aniq ko'rsatadi. Masalan, tarif raqobatbardoshligi ko'rsatkichi 0,4 darajada bo'lgani sababli ushbu yo'nalish ustuvor rivojlantirish obyektlaridan biri sifatida qaraladi.

3. Monitoring va nazorat - vakolatli tashkilotlar hamda tarmoq menejmenti reyting ko'rsatkichlarini muntazam kuzatib borish orqali salbiy tendensiyalarni erta aniqlash va tezkor choralar ko'rish imkoniyatiga ega bo'ladi.

4. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarini rivojlantirish - subsidiya, tarif islohoti va infratuzilma investitsiyalari kabi davlat qo'llab-quvvatlash choralari reyting natijalari bilan bog'lash mumkin. Bu esa resurslarni maqsadli va samarali taqsimlash imkonini beradi.

Ishlab chiqilgan reyting shkalasining xorijiy metodikalardan farqli jihatlari quyidagilardan iborat:

- me'yoriy qiymatlar O'zbekiston iqtisodiy sharoitiga moslashtirilgan;
- boshqaruv, texnik va bozor omillari yagona tizimda integratsiyalashgan;
- barcha ko'rsatkichlar 0 dan 1 gacha bo'lgan integral indeks shaklida ifodalanib, tahlil qilish va hududlararo qiyoslash imkoniyatini soddalashtiradi.

Mazkur yondashuv temir yo'l transporti tarmog'ining raqobatbardoshligini kompleks baholash, ustuvor rivojlantirish yo'nalishlarini aniqlash hamda strategik boshqaruv qarorlarini ilmiy asoslashda samarali metodik vosita sifatida xizmat qiladi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Mazkur tadqiqotda temir yo'l transporti raqobatbardoshligini baholashning besh bosqichli reyting shkalasi ishlab chiqildi hamda "O'zbekiston temir yo'llari" AJ faoliyati misolida amaliy sinovdan o'tkazildi. Olingan natijalar tarmoqda amalga oshirilayotgan modernizatsiya jarayonlari raqobatbardoshlik ko'rsatkichlarining bosqichma-bosqich yaxshilanib borayotganini ko'rsatdi. Tashkiliy-texnik darajaning o'rta ko'rsatkichga erishgani temir yo'l infratuzilmasini yangilash, logistika tizimini takomillashtirish hamda xizmatlar sifatini oshirish bo'yicha olib borilgan islohotlar samaradorligini tasdiqladi.

Tadqiqot davomida boshqaruv tizimini raqamlashtirish, avtomatlashtirish darajasini oshirish va malakali kadrlar salohiyatini kuchaytirish raqobatbardoshlikni yanada rivojlantirishning muhim omillari ekani aniqlandi. Tarif siyosatini

optimallashtirish, yuk tashish tezligini oshirish va xalqaro transport koridorlari bilan integratsiyani kengaytirish tarmoqning tranzit salohiyatini mustahkamlashga xizmat qilishi asoslandi.

Shu asosda quyidagi takliflar ishlab chiqildi:

- temir yo‘l boshqaruv tizimida raqamli texnologiyalar va avtomatlashtirilgan platformalarni keng joriy etish;
- logistika markazlari va zamonaviy infratuzilma obyektlarini rivojlantirish;
- yuqori malakali mutaxassislarni tayyorlash va ilmiy salohiyatni oshirish;
- xalqaro standartlarga mos xizmat ko‘rsatish tizimini takomillashtirish;
- ishlab chiqilgan reyting metodologiyasini hududiy temir yo‘l bo‘linmalarida amaliy qo‘llash.

Ishlab chiqilgan metodologiya temir yo‘l transporti faoliyatini tizimli baholash, strategik rejalashtirish va investitsion ustuvorliklarni belgilashda samarali amaliy instrument sifatida xizmat qiladi. Kelgusida ushbu yondashuvni Markaziy Osiyo mamlakatlari temir yo‘l tizimlari bilan qiyosiy tahlillarda qo‘llash muhim ilmiy va amaliy ahamiyat kasb etadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-fevral PF-60-sonli “2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida”gi Farmoni <https://lex.uz/ru/docs/-5841063>

2. Porter M.E. Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. - New York: Free Press, 1980. - 396 p.

3. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Стратегия развития железнодорожного транспорта - инструмент инновационного прорыва отрасли // Экономика железных дорог. - 2008. - №10.

4. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Стратегия развития железнодорожного транспорта - инструмент инновационного прорыва отрасли // Экономика железных дорог. - 2008. - №10.

5. Fayzullayev J.S. Temir yo‘l transport tizimini iqtisodiy rivojlantirish metodologiyasini takomillashtirish. Iqt. fan. dokt. diss. avtoref. - Toshkent, 2022.

6. Samatov G‘.A. va boshqalar. Raqobat muhitida xalqaro transport tizimi faoliyatining logistik ishonchligi. - T.: ToshDAU, 2003. - 82 b.

7. Yarashova V.K. O‘zbekiston transport tizimini rivojlantirishning makroiqtisodiy jihatlari. Iqt. fan. dokt. diss. avtoref. - Toshkent, 2022.

8. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning 2025-yil 5-fevraldagi 04/2881-20-son ma‘lumotnomasi (Temir yo‘l transporti tizimini rivojlantirish yuzasidan chora-tadbirlar dasturi).



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, may, 5-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:

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

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**