



IQTISODIYOT & TARAQQIYOT

Ijtimoiy, iqtisodiy, texnologik, ilmiy, ommabop jurnal

№1



2026

ISSN: 2992-8982

<https://yashil-iqtisodiyot-taraqqiyot.uz/>



IQTISODIYOT&TARAQQIYOT

Ijtimoiy, iqtisodiy, texnologik, ilmiy, ommabop jurnal

Bosh muharrir:

Sharipov Kongiratbay Avezimbetovich

Elektron nashr. 2026-yil, yanvar.

Bosh muharrir o'rinbosari:

Karimov Norboy G'aniyevich

Muharrir:

Qurbonov Sherzod Ismatillayevich

Tahrir hay'ati:

Salimov Oqil Umrzoqovich, O'zbekiston Fanlar akademiyasi akademigi
Abduraxmanov Kalandar Xodjayevich, O'zbekiston Fanlar akademiyasi akademigi
Sharipov Kongiratbay Avezimbetovich, texnika fanlari doktori (DSc), professor
Rae Kvon Chung, Janubiy Koreya, TDIU faxriy professori, "Nobel" mukofoti laureati
Osman Mesten, Turkiya parlamenti a'zosi, Turkiya – O'zbekiston do'stlik jamiyati rahbari
Axmedov Durbek Kudratillayevich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Axmedov Sayfullo Normatovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Abduraxmanova Gulnora Kalandarovna, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Kalonov Muxiddin Baxritdinovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Siddiqova Sadoqat G'afforovna, pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)
Xudoyqulov Sadirdin Karimovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Maxmudov Nosir, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Yuldashev Mutallib Ibragimovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Samadov Asqarjon Nishonovich, iqtisodiyot fanlari nomzodi, professor
Slizovskiy Dimitriy Yegorovich, texnika fanlari doktori (DSc), professor
Mustafakulov Sherzod Igamberdiyevich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Axmedov Ikrom Akramovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Eshtayev Alisher Abdug'aniyevich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Xajiyev Baxtiyor Dushaboyevich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Hakimov Nazar Hakimovich, falsafa fanlari doktori (DSc), professor
Musayeva Shoira Azimovna, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), professor
Ali Konak (Ali Ko'nak), iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor (Turkiya)
Cham Tat Huei, falsafa fanlari doktori (PhD), professor (Malayziya)
Foziljonov Ibrohimjon Sotvoldixoja o'g'li, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dots.
Utayev Uktam Choriyevich, O'z.Respub. Bosh prokuraturasi boshqarma boshlig'i o'rinbosari
Ochilov Farkhod, O'zbekiston Respublikasi Bosh prokuraturasi IJQKD boshlig'i
Buzrukhonov Sarvarxon Munavvarxonovich, iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent
Axmedov Javohir Jamolovich, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)
Toxirov Jaloliddin Ochil o'g'li, texnika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), katta o'qituvchi
Bobobekov Ergash Abdumalikovich, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), v.b. dots.
Djudi Smetana, pedagogika fanlari nomzodi, dotsent (AQSH)
Krissi Lyuis, pedagogika fanlari nomzodi, dotsent (AQSH)
Glazova Marina Viktorovna, Iqtisodiyot fanlari doktori (Moskva)
Nosirova Nargiza Jamoliddin qizi, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent
Sevil Piriyeva Karaman, falsafa fanlari doktori (PhD) (Turkiya)
Mirzaliyev Sanjar Makhamatjon o'g'li, TDIU ITI departamenti rahbari
Ochilov Bobur Baxtiyor o'g'li, TDIU katta o'qituvchisi
Golisheva Yelena Vyacheslavovna, Iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent.
Abdukarimova Dinara Rustamxanovna, bank-moliya akademiyasi professori, DSc., professor.
Ikramov Murod Akramovich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor



IQTISODIYOT & TARAQQIYOT

Ijtimoiy, iqtisodiy, texnologik, ilmiy, ommabop jurnal

Editorial board:

- Salimov Okil Umrzokovich**, Academician of the Academy of Sciences of Uzbekistan
Abdurakhmanov Kalandar Khodjajevich, Academician of the Academy of Sciences of Uzbekistan
Sharipov Kongiratbay Avezimbetovich, Doctor of Technical Sciences (DSc), Professor
Rae Kwon Chung, South Korea, Honorary Professor at TSUE, Nobel Prize Laureate
Osman Mesten, Member of the Turkish Parliament, Head of the Turkey–Uzbekistan Friendship Society
Akhmedov Durbek Kudratillayevich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Akhmedov Sayfullo Normatovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Abdurakhmanova Gulnora Kalandarovna, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Kalonov Mukhiddin Bakhridinovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Siddikova Sadokat Gafforovna, Doctor of Philosophy (PhD) in Pedagogical Sciences
Khudoykulov Sadirdin Karimovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Makhmudov Nosir, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Yuldashev Mutallib Ibragimovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Samadov Askarjon Nishonovich, Candidate of Economic Sciences, Professor
Slizovskiy Dmitriy Yegorovich, Doctor of Technical Sciences (DSc), Professor
Mustafakulov Sherzod Igamberdiyevich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Akhmedov Ikrom Akramovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Eshtayev Alisher Abduganiyevich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Khajiyev Bakhtiyor Dushaboyevich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Khakimov Nazar Khakimovich, Doctor of Philosophy (DSc), Professor
Musayeva Shoira Azimovna, Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences, Professor
Ali Konak, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor (Turkey)
Cham Tat Huei, Doctor of Philosophy (PhD), Professor (Malaysia)
Foziljonov Ibrokhimjon Sotvoldikhoja ugli, Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences, Associate Professor
Utayev Uktam Choriyevich, Deputy Head of Department, Prosecutor General's Office of Uzbekistan
Ochilov Farkhod, Head of DCEC, Prosecutor General's Office of Uzbekistan
Buzrukkhonov Sarvarkhon Munavvarkhonovich, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Akhmedov Javokhir Jamolovich, Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences
Tokhirov Jaloliddin Ochil ugli, Doctor of Philosophy (PhD) in Technical Sciences, Senior Lecturer
Bobobekov Ergash Abdumalikovich, Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences, Acting Associate Professor
Judi Smetana, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor (USA)
Chrissy Lewis, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor (USA)
Glazova Marina Victorovna, Doctor of Sciences in Economics (Moscow))
Nosirova Nargiza Jamoliddin kizi, Doctor of Philosophy (PhD) in Economic Sciences, Associate Professor
Sevil Piriyeva Karaman, Doctor of Philosophy (PhD) (Turkey)
Mirzaliyev Sanjar Makhamatjon ugli, Head of the Department of Scientific Research and Innovations, TSUE
Ochilov Bobur Bakhtiyor ugli, Senior lecturer at TSUI
Golisheva Yelena Vyacheslavovna, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor.
Abdukaramova Dinara Rustamkhanovna, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Ikramov Murod Akramovich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor

Ekspertlar kengashi:

Berkinov Bazarbay, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Po'latov Baxtiyor Alimovich, texnika fanlari doktori (DSc), professor
Aliyev Bekdavlat Aliyevich, falsafa fanlari doktori (DSc), professor
Isakov Janabay Yakubbayevich, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), professor
Xalikov Suyun Ravshanovich, iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent
Rustamov Ilhomiddin, iqtisodiyot fanlari nomzodi, dotsent
Hakimov Ziyodulla Ahmadovich, iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent
Kamilova Iroda Xusniddinovna, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)
G'afurov Doniyor Orifovich, pedagogika fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD)
Fayziyev Oybek Raximovich, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent
Tuxtabayev Jamshid Sharafetdinovich, iqtisodiyot fanlari bo'yicha falsafa doktori (PhD), dotsent
Xamidova Faridaxon Abdulkarim qizi, iqtisodiyot fanlari doktori, dotsent
Yaxshiboyeva Laylo Abdisattorovna, katta o'qituvchi
Babayeva Zuhra Yuldashevna, mustaqil tadqiqotchi
Komilova Nilufar Karshiboyevna, Geografiya fanlari doktori, professori
Umirzoqov Ja'sur Artiqboy o'g'li, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), dotsent
Zebo Kuldasheva, iqtisodiyot fanlari doktori (DSc), dotsent

Board of Experts:

Berkinov Bazarbay, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Pulatov Bakhtiyor Alimovich, Doctor of Technical Sciences (DSc), Professor
Aliyev Bekdavlat Aliyevich, Doctor of Philosophy (DSc), Professor
Isakov Janabay Yakubbayevich, Doctor of Economic Sciences (DSc), Professor
Khalikov Suyun Ravshanovich, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Rustamov Ilhomiddin, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Khakimov Ziyodulla Akhmadovich, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor
Kamilova Iroda Xusniddinovna, Doctor of Philosophy (PhD) in Economics
Gafurov Doniyor Orifovich, Doctor of Philosophy (PhD) in Pedagogy
Fayziyev Oybek Raximovich, Doctor of Philosophy (PhD) in Economics, Associate Professor
Tukhtabayev Jamshid Sharafetdinovich, Doctor of Philosophy (PhD) in Economics, Associate Professor
Khamidova Faridaxon Abdulkarimovna, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor
Yakhshiboyeva Laylo Abdisattorovna, Senior Lecturer
Babayeva Zuhra Yuldashevna, Independent Researcher
Komilova Nilufar Karshiboyevna, Doctor of Geographical Sciences, Professor
Umirzokov Jasur Artiqboy ugli, Doctor of Economic Sciences (DSc), Associate Professor
Zebo Kuldasheva, Doctor of Economic Sciences (DSc), Associate Professor

- 08.00.01 Iqtisodiyot nazariyasi
- 08.00.02 Makroiqtisodiyot
- 08.00.03 Sanoat iqtisodiyoti
- 08.00.04 Qishloq xo'jaligi iqtisodiyoti
- 08.00.05 Xizmat ko'rsatish tarmoqlari iqtisodiyoti
- 08.00.06 Ekonometrika va statistika
- 08.00.07 Moliya, pul muomalasi va kredit
- 08.00.08 Buxgalteriya hisobi, iqtisodiy tahlil va audit
- 08.00.09 Jahon iqtisodiyoti
- 08.00.10 Demografiya. Mehnat iqtisodiyoti
- 08.00.11 Marketing
- 08.00.12 Mintaqaviy iqtisodiyot
- 08.00.13 Menejment
- 08.00.14 Iqtisodiyotda axborot tizimlari va texnologiyalari
- 08.00.15 Tadbirkorlik va kichik biznes iqtisodiyoti
- 08.00.16 Raqamli iqtisodiyot va xalqaro raqamli integratsiya
- 08.00.17 Turizm va mehmonxona faoliyati

Muassis: "Ma'rifat-print-media" MChJ

Hamkorlarimiz: Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti, O'zR Tabiat resurslari vazirligi, O'zR Bosh prokuraturasi huzuridagi IJQK departamenti.

Jurnalning ilmiyligi:

“Yashil” iqtisodiyot va taraqqiyot” jurnali

O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2023-yil 1-apreldagi 336/3-sonli qarori bilan ro'yxatdan o'tkazilgan.



MUNDARIJA

INSON KAPITALINING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI.....	52
Dilnoza Ruziqulova Xoliqovna	
MAHALLIY BUDJET DAROMADLAR BAZASINI BAHOLASH SAMARADORLIGINI TAKOMILLASHTIRISH.....	56
Isoqov Zafarjon Zokirjonovich	
INNOVATSION IQTISODIYOTDA AYOLLAR TADBIRKORLIGINI RIVOJLANTIRISH BO'YICHA XALQARO TAJRIBA	60
Maksumova Umidaxon Sadikjonovna	
ОЛИГОПОЛИЯ И ТЕОРИЯ ИГР.....	64
Камилова Наргиза Абдукаххоровна, Наимов Самандар Раджабович	
ЦИФРОВЫЕ ИНВЕСТИЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: НОВАЯ ЭРА ЭФФЕКТИВНОСТИ	67
Каракулов Фарход Зайпудинович	
MEVA-SABZAVOTCHILIK MAHSULOTLARINING EKSPORT SALOHİYATINI BOSHQARISH SAMARADORLIGINING INNOVATSION YECHIMLARI	72
Ergashev Jamshid Axmadaliyevich	
MOLIYAVIY AKTIVLARNING IQTISODIY MOHIYATI VA TIJORAT BANKLARIDA ULARNING SIFAT MEZONLARINI SHAKLLANTIRISHNING NAZARIY ASOSLARI	77
Iskandarova Munisa Hasan qizi	
MOLIYAVIY RISKLARNI BOSHQARISHDA SUN'IY INTELLEKTNI QO'LLASH IMKONIYATLARI	82
Kojiyev Jaxongir Dushabayevich, To'xtayev Kamol Po'latovich	
MARKETING VA BOZOR IQTISODIYOTI SHAROITIDA TAYYOR KIYIMLARNING RAQOBATBARDOSHLIGINI OSHIRISH YO'LLARI	87
Bababekova Gulchexra Baxtiyarovna	
NAMANGAN VILOYATI QURILISH MATERIALLARI SANOATIDA MODERNIZATSIYA JARAYONLARIGA TA'SIR ETUVCHI OMILLAR VA ULARNING IQTISODIY AHAMIYATI	93
Odilova Malika Abdushukur qizi	
TURIZMNI RIVOJLANTIRISHDA ZAMONAVIY TEXNOLOGIYALARDAN FOYDALANISHNI TAKOMILLASHTIRISH.....	98
Toshtemirov Xojjakbar Qahramon o'g'li	
ТУРИЗМ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ.....	103
Артикова Шохида Ильясовна	
MINTAQALARDA OZIQ-OVQAT SANOATI KORXONALARI INNOVATSION SALOHİYATINI BOSHQARISH METODOLOGIYASINI JORIY ETISHNING IQTISODIY SAMARADORLIGI.....	107
Dadamirzayev Muzaffar Xabibullayevich	
THEORETICAL ASPECTS OF SERVICES IN THE CONTEXT OF UZBEKISTAN'S ECONOMIC TRANSFORMATION	114
Umidjon Normurodov, Qodirov Yusuffbek Suyunbek ugli	
РАЗВИТИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ОБУВНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ МАРКЕТИНГОВЫХ ИННОВАЦИЙ	120
Расулов Нозимжон Набиджонович	
QISHLOQ XO'JALIGI SOHASIDA ZAMONAVIY TEXNOLOGIYALARNING JORIY QILINISHI VA UNI OZIQ-OVQAT XAVFSIZLIGINI TA'MINLASHDAGI AHAMIYATI.....	125
Saburov Jumanazar Saliyevich	
KAMBAG'ALLIKNI QISQARTIRISHNING IQTISODIY O'SISHGA TA'SIRI VA ICHKI BOZORNI KENGAYTIRISH IMKONIYATLARI	129
Mayliyeva Sadoqat Safayozovna	
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ УЗБЕКИСТАНА.....	134
Убайдуллаев Худоёр Бахтиёр угли	



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ УЗБЕКИСТАНА

Убайдуллаев Худойёр Бахтиёр угли

Ассистент кафедры “Экономика и инженерные науки”

Самаркандского кампуса экономико-педагогического университета

Email: xudoyorxon17111997@gmail.com

Аннотация. В Республике Узбекистан автомобильный и железнодорожный транспорт объединены в единый транспортно-логистический комплекс, играющий ключевую роль в обеспечении устойчивого экономического роста страны. В статье исследуются теоретические и практические аспекты эффективного использования экономического потенциала транспортного сектора, а также проблемы повышения его ресурсной и организационной эффективности. Разработаны научно обоснованные предложения по совершенствованию методических подходов к рациональному использованию ресурсного потенциала транспортного комплекса.

Ключевые слова: транспортно-логистический комплекс, ресурсный потенциал, спрос, эффективность, валовой внутренний продукт, экономическое развитие.

Annotatsiya. O'zbekiston Respublikasida avtomobil va temir yo'l transporti yagona transport-logistika majmuasiga birlashgan bo'lib, u mamlakat barqaror iqtisodiy o'sishini ta'minlashda muhim o'rin tutadi. Maqolada transport tarmog'ining iqtisodiy salohiyatidan samarali foydalanishning nazariy va amaliy jihatlari, shuningdek, uning resurs va tashkiliy samaradorligini oshirish bilan bog'liq muammolar tadqiq etilgan. Transport majmuasining resurs salohiyatidan oqilona foydalanish bo'yicha metodik yondashuvlarni takomillashtirishga qaratilgan ilmiy asoslangan takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: transport-logistika majmuasi, resurs salohiyati, talab, samaradorlik, yalpi ichki mahsulot, iqtisodiy rivojlanish.

Abstract. In the Republic of Uzbekistan, the automobile and railway transport sectors are integrated into a single transport and logistics complex that plays a crucial role in ensuring the country's sustainable economic growth. The article examines the theoretical and practical aspects of effectively utilizing the economic potential of the transport sector, as well as issues related to enhancing its resource and organizational efficiency. Scientifically grounded recommendations are proposed to improve methodological approaches for the rational use of the resource potential of the transport complex.

Key words: transport and logistics complex, resource potential, demand, efficiency, gross domestic product, economic development.

ВВЕДЕНИЕ

Для обеспечения устойчивого развития экономики Республики Узбекистан особое значение приобретает ускоренное формирование современной транспортной системы, которая выступает ключевым фактором снижения себестоимости продукции, производимой в народном хозяйстве. Развитие транспортной инфраструктуры способствует не только уменьшению транспортных издержек в структуре себестоимости товаров и услуг, но и повышению конкурентоспособности, устойчивости и безопасности национальной экономики. При этом необходимо обеспечить сбалансированное соотношение темпов развития транспортных отраслей с динамикой общего экономического роста страны.



Занимая центральное место в регионе Узбекистан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Использование географического расположения Узбекистана на перекрестке между Западом и Востоком, а также Севером и Югом евроазиатского континента открывает возможность для многих стран Евразийского континента осуществлять сухопутное непрерывное и безопасное транспортное сообщение. Развитие транспортных и торговых связей между государствами содействует объединению народов, интеграции и развитию экономики и, в конечном итоге, оказывает большое влияние на мирное и гармоничное развитие человечества.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ ПО ТЕМЕ

Проблематика экономического значения транспортной инфраструктуры в контексте устойчивого развития занимает ключевое место в современных исследованиях социально-экономического развития национальных экономик. Для Республики Узбекистан, обладающей внутриконтинентальным положением и транзитным потенциалом, развитие транспортной инфраструктуры рассматривается как один из базовых факторов повышения конкурентоспособности, территориальной связанности и долгосрочного устойчивого роста.

Стратегические ориентиры развития транспортной инфраструктуры закреплены в Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан на 2017–2021 годы (Указ Президента РУз № УП-4947¹). В данном программном документе транспорт и коммуникации рассматриваются как системообразующий элемент модернизации экономики, обеспечивающий интеграцию регионов, развитие промышленности, сельского хозяйства и внешнеэкономических связей. Особое внимание уделяется реконструкции автомобильных и железных дорог, развитию логистической инфраструктуры, повышению инвестиционной привлекательности отрасли и внедрению механизмов государственно-частного партнерства. Стратегия подчеркивает прямую взаимосвязь между развитием транспортной инфраструктуры и достижением целей устойчивого развития, включая рост занятости, снижение региональных диспропорций и рациональное использование ресурсов.

В работах Исмаилходжаева А.И. и Равшанова М.Н. значительное внимание уделяется методологическим аспектам оценки потребности дорожно-транспортного комплекса в экономических ресурсах. Авторы предлагают системный подход к определению объемов материальных, трудовых и финансовых ресурсов, необходимых для устойчивого функционирования и развития транспортной системы. Представленная методология позволяет обосновывать инвестиционные решения с учетом перспектив социально-экономического развития территорий и роста транспортных потоков. В контексте устойчивого развития данные исследования важны тем, что рассматривают транспортную инфраструктуру как динамичную систему, требующую сбалансированного ресурсного обеспечения и долгосрочного планирования.

В публикации Икрамова М.А. и Равшанова М.Н., посвященной транспортной политике Республики Узбекистан, анализируются институциональные и экономические проблемы отрасли, а также предлагаются пути их решения. Авторы подчеркивают, что эффективная транспортная политика должна быть ориентирована не только на наращивание инфраструктурных мощностей, но и на повышение качества транспортных услуг, снижение издержек перевозок и экологическую устойчивость. Транспортная инфраструктура рассматривается как инструмент реализации макроэкономической политики, способствующий расширению внутреннего рынка, развитию экспорта и интеграции Узбекистана в международные транспортные коридоры.

В исследовании Равшанова М.Н. и Солиева М.К. особое внимание уделяется эффективности внедрения механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) в дорожном транспортном комплексе Узбекистана. Авторы отмечают, что ограниченность бюджетных ресурсов делает ГЧП одним из ключевых инструментов развития транспортной инфраструктуры. Анализ практики реализации проектов ГЧП показывает их значительный экономический эффект, выражающийся в ускорении реализации инфраструктурных проектов, повышении качества управления и снижении финансовой нагрузки на государство. В контексте устойчивого развития ГЧП рассматривается как механизм, обеспечивающий долгосрочную финансовую устойчивость и инновационное обновление транспортной отрасли.

Международный контекст развития транспортной инфраструктуры отражен в докладе OECD Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030. В данном исследовании подчеркивается, что инвестиции в транспортную инфраструктуру являются необходимым условием устойчивого экономического роста, повышения мобильности населения и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую

1 <https://lex.uz/docs/3107042#3109623>



среду. Отмечается важность стратегического планирования инфраструктурных проектов, интеграции принципов устойчивого развития и учета долгосрочных экономических и экологических эффектов. Положения данного доклада имеют высокую прикладную значимость для Узбекистана, особенно в части развития транзитного потенциала и интеграции в глобальные транспортно-логистические цепочки.

Таким образом, анализ рассмотренных источников показывает, что транспортная инфраструктура в Узбекистане рассматривается как ключевой фактор устойчивого развития, обеспечивающий экономический рост, территориальную связанность и социальную стабильность. Научные исследования и стратегические документы подчеркивают необходимость комплексного подхода к развитию транспортной системы, основанного на эффективной транспортной политике, рациональном ресурсном обеспечении, привлечении частных инвестиций и учете международного опыта.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

В исследовании использованы методы сбора и анализа вторичных данных, включая официальную статистику, отраслевые отчёты и аналитические материалы профильных ведомств. Обработка информации осуществлялась с применением сравнительного, динамического и структурного анализа, а также элементов корреляционного анализа для выявления взаимосвязей между развитием транспортной инфраструктуры и показателями устойчивого экономического развития.

АНАЛИЗ И РЕЗУЛЬТАТЫ

К 2020 году валовой внутренний продукт Республики Узбекистан в текущих ценах составил 580 203,2 млрд сумов. Удельный вес отрасли транспорта и связи в структуре ВВП достиг 7,2 %, тогда как в 2012 году данный показатель составлял 11,2 %. Такое изменение свидетельствует о постепенной трансформации роли транспортного сектора в экономике, что отражает его интеграцию в процесс создания добавленной стоимости, а также о росте спроса на транспортные и коммуникационные услуги в условиях расширения национального рынка.

Согласно статистическим данным, в 2012 году на сельское хозяйство, промышленность, строительство и сферу услуг приходилось соответственно 34,9 %, 19,3 %, 5,3 % и 40,5 % валового внутреннего продукта. К 2020 году структура ВВП заметно изменилась: доля сельского хозяйства сократилась до 28,2 %, промышленности увеличилась до 28,5 %, строительства — до 7,0 %, а сферы услуг достигла 36,3 % (табл. 1). Подобные структурные сдвиги в экономике отражают результаты проводимых в стране глубоких реформ, направленных на диверсификацию производства и активное развитие сферы услуг как ключевого элемента инфраструктуры национального хозяйства. Анализ динамики цен на ресурсы, приобретаемые предприятиями автомобильного транспортного комплекса Узбекистана, показывает существенные изменения этих показателей в течение последнего десятилетия (табл. 1). Данная тенденция отражает влияние как внутренних экономических факторов, связанных с ростом издержек и модернизацией транспортных средств, так и внешних — обусловленных изменениями на мировых рынках энергоносителей и материально-технических ресурсов (Таблица 1).

Таблица 1. Состав ВВП Республики Узбекистан, %²

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I. ВВП, всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
включая:									
Валовая добавленная стоимость	88,1	89,0	89,6	90,4	90,8	88,5	88,8	91,1	92,4
Чистые налоги на продукты	11,9	11,0	10,4	9,6	9,2	11,5	11,2	8,9	7,6
II. Валовая добавленная стоимость	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Сельское, лесное хозяйство и рыболовство	34,9	33,1	33,8	34,1	34,0	34,0	31,5	28,0	28,2

² Источник: Составлено автором на основе информации с сайта www.stat.uz.



Промышленность (включая строительство)	24,6	25,4	25,9	26,2	26,6	27,9	32,6	35,9	35,5
Промышленность	19,3	19,7	20,2	20,2	22,0	22,2	26,5	29,3	28,5
Строительство	5,3	5,7	5,7	6,0	6,0	5,7	6,1	6,6	7,0
Услуги	40,5	41,5	40,3	39,7	39,4	38,1	35,9	36,1	36,3
Торговля, услуги по размещению и питанию	8,5	8,7	8,7	8,5	8,5	8,0	7,4	7,0	7,0
Транспорт и связь	11,2	11,4	10,7	10,0	9,6	9,5	8,5	7,9	7,2
Другие сервисные сети	20,8	21,4	20,9	21,2	21,3	20,6	20,0	21,2	22,1

Как показывают данные таблицы 1, за период 2012–2020 годов в структуре валового внутреннего продукта Республики Узбекистан произошли заметные структурные изменения. Основные тенденции характеризуются постепенным снижением доли сельского, лесного хозяйства и рыболовства с 34,9 % в 2012 году до 28,2 % в 2020 году, что отражает процесс диверсификации экономики и сокращение зависимости от аграрного сектора.

Одновременно наблюдается существенный рост промышленности, включая строительство: совокупная доля отрасли увеличилась с 24,6 % до 35,5 %, а внутри неё промышленное производство выросло с 19,3 % до 28,5 %, что свидетельствует о повышении индустриального потенциала страны. Доля строительства также возросла с 5,3 % до 7,0 %, что связано с активной реализацией инфраструктурных и инвестиционных проектов.

Сфера услуг, оставаясь крупнейшим сектором экономики, продемонстрировала относительную стабильность — её удельный вес изменился с 40,5 % до 36,3 %. Однако в её структуре произошли внутренние сдвиги: наблюдается сокращение доли транспорта и связи с 11,2 % в 2012 году до 7,2 % в 2020 году, что объясняется ростом других направлений — торговли, финансовых услуг и информационно-коммуникационных технологий.

Таким образом, общая динамика показывает, что за последнее десятилетие экономика Узбекистана прошла этап глубокой структурной трансформации. Приоритеты сместились в сторону промышленного производства и строительного сектора, тогда как транспортный комплекс, несмотря на относительное сокращение доли в ВВП, продолжает оставаться важным фактором экономического роста, обеспечивая мобильность ресурсов, логистическую связность регионов и конкурентоспособность национального хозяйства.

Существует простая двухресурсная модель, показывающая взаимозаменяемость и альтернативность экономических ресурсов, которая названа моделью Кобба-Дугласа в честь двух американских экономистов. Данная модель имеет следующий внешний вид:

$$Q = AK^{\alpha}L^{\beta}$$

ед: Q - производственная мощность;

K - размер капитала;

L - стоимость труда;

α, β - показатели эластичности производства по отношению к капиталу и труду (они показывают, на сколько процентов Q может увеличиться при увеличении K или L на один процент);

A - коэффициент, определяющий изменение производительности труда за счет внедренной технологии.

Развивая изложенную выше модель, следует исходить из того, что предприниматель при любых условиях обязан поддерживать рациональное соотношение факторов производства и стремиться к ключевому критерию — минимизации издержек.

Уровень спроса и предложения при ограниченности наличных средств формирует ситуацию, при которой предприниматель сталкивается с необходимостью выбора между альтернативными вариантами использования ресурсов. В условиях данной модели оптимальности предполагается, что соотношение предельной выгоды к затратам на ресурсы является одинаковым для всех секторов экономики. Однако подобная равновесная ситуация в реальности отражает сложный характер экономических процессов и ограниченные возможности достижения абсолютной эффективности при распределении ресурсов.

Совокупная выгода для общества, формируемая деятельностью различных секторов транспортного комплекса, в экономической модели оптимального распределения государственных ресурсов отражает интегральный результат — сумму экономических, социальных и политических эффектов, получаемых от последней единицы оказанных транспортных услуг. Однако ограниченные возможности количественного измерения социальных и политических аспектов существенно усложняют процесс определения оптимального использования ресурсов в рамках данной модели. Вместе с тем авторы полагают, что данная проблема может быть решена посредством применения современных методов количественной оценки качественных показателей, что позволит повысить точность и объективность анализа эффективности транспортного сектора.

При оценке роли транспорта в общем экономическом развитии нецелесообразно делать выводы на основе изменения его доли в ВВП. Об этом свидетельствует анализ изменения объема транспортной деятельности в 2012 и 2020 гг. (Таблица 2).

Таблица 2. Динамика изменения показателей деятельности транспорта в Республике Узбекистан³

Индикаторы	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Перевезено грузов, млн т	858,7	930,0	1 000,4	1 070,5	1 132,5	1 146,2	1 243,0	1 319,8	1 378,8
Грузооборот, млрд т-км	66,4	65,8	66,2	65,8	65,3	66,9	71,3	72,6	69,1
По сравнению с 2012 годом, %	100,0	99,1	105,7	105,1	103,4	106,9	114,3	116,0	110,5
Перевезено пассажиров, млн чел.	4 763,0	4 909,9	5 169,9	5 380,0	5 560,4	5 679,0	5 951,5	6 025,1	5 240,4
Пассажиропоток, млрд пассажиро-км	100,2	106,3	113,9	122,0	126,0	130,0	135,3	140,0	116,7
По сравнению с 2012 годом, %	100,0	108,5	115,7	122,5	130,0	136,4	140,7	146,5	126,4

Как показывают данные таблицы 2, в период с 2012 по 2020 годы в транспортной отрасли Республики Узбекистан наблюдался устойчивый рост объемов грузовых и пассажирских перевозок, что отражает общее развитие транспортной инфраструктуры и повышение её роли в национальной экономике.

Так, объем перевозимых грузов увеличился с 858,7 млн тонн в 2012 году до 1 378,8 млн тонн в 2020 году, то есть почти на 60 %. Несмотря на некоторую волатильность показателя грузооборота (от 66,4 до 69,1 млрд т-км), в целом его динамика демонстрирует относительную стабильность и постепенную адаптацию транспортного комплекса к рыночным условиям и изменяющейся структуре промышленного производства.

В то же время пассажирские перевозки также характеризуются ростом: количество перевезенных пассажиров увеличилось с 4 763,0 млн человек в 2012 году до 6 025,1 млн человек в 2019 году, однако в 2020 году наблюдается снижение до 5 240,4 млн человек, что, вероятно, связано с временными ограничениями передвижения из-за пандемии COVID-19.

Показатель пассажирооборота в 2020 году составил 116,7 млрд пассажиро-км, что на 16,7 % выше уровня 2012 года, хотя и ниже пика 2019 года (140,0 млрд пассажиро-км). Это свидетельствует о сохраняющемся высоком уровне мобильности населения и постепенном восстановлении транспортной активности после кризисных явлений.

В целом, динамика представленных показателей подтверждает тенденцию к устойчивому развитию транспортного комплекса Узбекистана. Основные изменения связаны с модернизацией инфраструктуры, обновлением подвижного состава, улучшением качества обслуживания и внедрением цифровых технологий в управление транспортными потоками. В то же время временное сокращение пассажирских перевозок в 2020 году указывает на необходимость повышения устойчивости транспортной системы к внешним шокам и оптимизации распределения ресурсов между различными видами транспорта.

Анализ существующих концепций ценообразования показывает, что данная экономическая категория носит многогранный и комплексный характер. С методологической точки зрения неправомерно ограничиваться применением какого-либо одного подхода при раскрытии сущности механизма

³ Источник: Составлено автором на основе информации с сайта www.stat.uz.



формирования цен. Объективное теоретическое осмысление данной проблемы требует системного подхода, который учитывает совокупность производственных, рыночных и институциональных факторов, определяющих процесс ценообразования.

Формирование цен происходит под воздействием как внутренних факторов производства, так и внешних рыночных условий, степень влияния которых изменяется в зависимости от состояния экономики. Среди ключевых детерминант можно выделить уровень издержек труда, качество и потребительские свойства продукции, особенности её использования и жизненного цикла. При этом рыночное равновесие, выражающееся в соотношении спроса и предложения, формируется под воздействием динамики этих факторов, что делает процесс ценообразования одним из центральных элементов экономической политики и регулирования.

Научные взгляды, рассмотренные в данном исследовании, а также анализ макро- и микропроцессов национальной экономики свидетельствуют о наличии определённого дисбаланса в механизме формирования цен на товары и услуги, включая транспортные тарифы. Это указывает на необходимость более глубокого изучения взаимосвязей между рыночными и производственными факторами, влияющими на ценообразование в транспортном секторе.

Следует отметить, что уникальный характер проводимых в Республике Узбекистан экономических реформ исключает возможность механического переноса зарубежного опыта без адаптации к национальным условиям. В этой связи применение мировых моделей должно основываться на учёте особенностей отечественной экономики, её институциональной структуры и уровня развития транспортной инфраструктуры.

Результаты анализа показывают, что автомобильный транспорт, в особенности грузовой сегмент, занимает ключевое место в системе дорожно-транспортного комплекса страны и функционирует в условиях реальной рыночной конкуренции. Осознавая, что такая ситуация способствует повышению эффективности и устойчивости экономики, представляется целесообразным уточнить экономическое значение грузовых перевозок и разработать научно обоснованные рекомендации, направленные на минимизацию негативных последствий и повышение результативности деятельности сервисных операторов транспортной отрасли.

Проведённый анализ показал, что транспортный комплекс Республики Узбекистан является одним из ключевых факторов, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие страны. В частности, автомобильный транспорт, особенно грузовой, играет стратегическую роль в формировании внутреннего рынка, обеспечении межрегиональных связей и интеграции страны в мировые логистические цепочки. Однако результаты исследования выявили существование ряда проблем, связанных с дисбалансом в механизме ценообразования, неравномерным развитием инфраструктуры и недостаточной эффективностью использования ресурсного потенциала транспортных предприятий.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Современные экономические условия требуют перехода к более гибкой, научно обоснованной модели управления транспортным сектором, которая учитывает рыночные факторы, региональные особенности и стратегические приоритеты государства. В этой связи автор считает необходимым реализацию следующих стратегических направлений развития:

Стратегические предложения:

1. Совершенствование механизма ценообразования. Внедрить адаптивные модели тарифного регулирования, основанные на учёте реальных производственных издержек, сезонных колебаний спроса и уровня конкуренции на рынке транспортных услуг.

2. Развитие транспортной инфраструктуры. Приоритетное внимание следует уделить модернизации автомобильных дорог, логистических центров и терминалов, особенно в отдалённых регионах, что обеспечит равномерное развитие внутреннего рынка и снизит транспортные издержки.

3. Повышение эффективности использования ресурсов. Ввести современные методы ресурсосбережения, цифровые технологии планирования перевозок, а также систему мониторинга топливной и эксплуатационной эффективности транспортных средств.

4. Усиление роли государственного и частного партнёрства (ГЧП). Активное привлечение частных инвестиций и международных финансовых институтов в развитие транспортных коридоров и инновационных логистических проектов.

5. Институциональные реформы и кадровое развитие. Создать систему непрерывного обучения и переподготовки специалистов транспортной отрасли, направленную на повышение компетенций в области цифровизации, логистики и стратегического менеджмента.



6. Интеграция с региональными и глобальными транспортными системами. Развивать международные транспортные коридоры (в частности, “Транс-Каспийский” и “Китай – Центральная Азия – Европа”), что позволит повысить транзитный потенциал и экспортную конкурентоспособность страны.

Таким образом, устойчивое развитие транспортного комплекса Узбекистана требует комплексного и системного подхода, основанного на балансе между экономической эффективностью, социальной значимостью и экологической устойчивостью. Реализация предложенных стратегических направлений позволит не только повысить конкурентоспособность транспортной отрасли, но и укрепить экономическую безопасность и интеграционную позицию страны в регионе.

Список использованной литературы:

1. Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан на 2017-2021 годы (Указ Президента Республики Узбекистан от 07.02.2017 г. № УП-4947 1-приложение). <https://lex.uz/docs/3107042#3109623>
2. Исмаилходжаев А.И., Равшанов М.Н. Methodology for determining the demand for economic resources of the road-transport complex / Scientific works of the republican scientific and technical conference with the participation of foreign scientists «Resource-saving technologies on railway transport». –Т: ToshTYMI, 2011.
3. Ikramov M.A., Ravshanov M.N. Transport policy of the Republic of Uzbekistan: problems and solutions / TAYI Bulletin, No. 3-4, 2011.
4. Равшанов М.Н., Солиев М.К. The effectiveness of the implementation of public-private partnership in the road transport complex of Uzbekistan / Сборник материалов VIII Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы экономики современной России». – Йошкар-Ола: Приволжский НИЦ, 2012. – С. 188-195.
5. OECD (2011) Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, OECD International Future Programme. Available from: <https://www.oecd.org/futures/infrastructureto2030/49094448.pdf>



IQTISODIYOT & TARAQQIYOT

Ijtimoiy, iqtisodiy, texnologik, ilmiy, ommabop jurnal

Ingliz tili muharriri: Feruz Hakimov

Musahhih: Zokir ALIBEKOV

Sahifalovchi va dizayner: Oloviddin Sobir o'g'li

2026. № 1

© Materiallar ko'chirib bosilganda "Yashil" iqtisodiyot va taraqqiyot" jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar ma'sul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelamasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga maqola, reklama, hikoya va boshqa ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.
Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

EI.Pochta: sq143235@gmail.com

Bot: @iqtisodiyot_77

Tel.: 93 718 40 07

Jurnalga istalgan payt quyidagi rekvizitlar orqali obuna bo'lishingiz mumkin. Obuna bo'lgach, @iqtisodiyot_77 telegram sahifamizga to'lov haqidagi ma'lumotni skrinshot yoki foto shaklida jo'natishingizni so'raymiz. Shu asosda har oygi jurnal yangi sonini manzilingizga jo'natamiz.

"Yashil" iqtisodiyot va taraqqiyot" jurnali 03.11.2022-yildan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Adminstratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan №566955 reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan.

Litsenziya raqami: №046523. PNFL: 30407832680027

Manzilimiz: Toshkent shahar, Mirzo Ulug'bek tumani
Kumushkon ko'chasi, 26-uy.



Jurnal sayti: <https://yashil-iqtisodiyot-taraqqiyot.uz>
