



TEMIR YO'L TRANSPORT TIZIMI IQTISODIY SAMARADORLIGINING BUGUNGI KUNDAGI HOLATI TAHLILI

PhD Raximov Xasan

Namangan davlat texnika universiteti

ORCID: 0009-0003-3981-4626

hasanboyrahimov1990@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada temir yo'l transport tizimining iqtisodiy samaradorligi, uning hozirgi holati, mavjud muammolar va ularni bartarafetish yo'llari tahlil qilinadi. Transport tizimining milliy iqtisodiyotdagi o'rni, uning innovatsion rivojlanish zarurati, infratuzilmadagi islohotlar va raqamlashtirish jarayonlari yoritilgan. Shuningdek, dunyo tajribasi asosida temir yo'l transportining samaradorligini oshirish bo'yicha takliflar berilgan.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti, iqtisodiy samaradorlik, transport-logistika, infratuzilma, raqamlashtirish, davlat-xususiy sheriklik, energiya tejamkorlik.

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

PhD Рахимов Хасан

Наманганский государственный технический университет

Аннотация. В данной статье анализируется экономическая эффективность системы железнодорожного транспорта, ее текущее состояние, существующие проблемы и пути их устранения. Освещена роль транспортной системы в национальной экономике, необходимость ее инновационного развития, инфраструктурные реформы и процессы цифровизации. Также были внесены предложения по повышению эффективности железнодорожного транспорта на основе мирового опыта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, экономическая эффективность, транспорт и логистика, инфраструктура, цифровизация, государственно-частное партнерство, энергосбережение.

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF ECONOMIC EFFICIENCY OF THE RAILWAY TRANSPORT SYSTEM

PhD Rakhimov Khasan

Namangan State Technical University

Abstract. This article analyzes the economic efficiency of the railway transport system, its current state, existing problems, and ways to eliminate them. The role of the transport system in the national economy, the need for its innovative development, infrastructure reforms, and digitalization processes are highlighted. Also, based on world experience, proposals were made to improve the efficiency of railway transport.

Keywords: railway transport, economic efficiency, transport and logistics, infrastructure, digitalization, public-private partnership, energy saving.

Kirish.

Jahonda yuz berayotgan integratsiya jarayonlarida iqtisodiy salohiyatdan samarali foydalanishda transport kompleksi va infratuzilmalarining ahamiyati tobora ortib bormoqda. Mazkur sohalarni rivojlantirish vazifalari jahon transport va logistika tizimi (The global transport and logistic system) tomonidan amalga oshirilmoqda. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, "jahon transport xizmatlarining YAIM tarkibidagi miqdori 4,3 trln. AQSH dollari (6,9%) hajmida baholanib, yiliga 110 mlrd. tonna yuk va 1 trln. dan ortiq yo'lovchilar tashilgan, transport infratuzilmasida band bo'lgan xodimlar soni 100 mln. kishini tashkil etadi" (World bank, 2024). Dunyoda zamonaviy yuk tashish texnologiyalari muvaffaqiyatli rivojlanmoqda. Shu boisdan transport tizimini innovasion rivojlanishini ta'minlash jahon mamlakatlarida "transport-tranzit" va "transport-logistika" salohiyatidan samarali foydalanish mexanizmlarini takomillashtirishni taqozo etadi.

Temir yo'l transporti, tarixiy jihatdan, O'zbekiston transport infratuzilmasining asosiy bo'g'ini bo'lib, mamlakat iqtisodiyotidagi markaziy o'rinlardan birini egallab kelmoqda. Mazkur transport turi iqtisodiyotning barqaror o'sishi, hududlarning iqtisodiy birlashuvi hamda ijtimoiy-iqtisodiy barqarorlikka erishish uchun muhim omildir. Temir yo'l tizimi faqatgina tovarlar va yo'lovchilar tashish orqali iqtisodiy jarayonlarni qo'llab-quvvatlash bilan cheklanmasdan, balki O'zbekistonning xalqaro iqtisodiy hamjamiyatga integratsiyalashuvida ham yordam berib kelmoqda. Uning samarali faoliyat ko'rsatishi milliy iqtisodiyotning barcha tarmoqlarini muvozanatli rivojlantirish uchun sharoit yaratadi.

Transport tizimining holati mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy o'sishi va uning tashqi iqtisodiy aloqalarini mustahkamlashga xizmat qiladigan muhim strategik tarmoq bo'lib, ushbu tarmoqning barqaror rivojlanishi davlat siyosatida asosiy ahamiyatga ega. Uning rivojlanishi O'zbekistonning jahon iqtisodiyotidagi o'rne va ta'sirini mustahkamlaydi, ichki va tashqi bozorlarda raqobatbardoshligini oshiradi. Bunda, zamonaviy talablarga mos keluvchi infratuzilmaviy yangilanishlar va transport tizimidagi muammolarni bartaraf etish masalalari muhim ahamiyat kasb etadi. Shu bilan birga, transport infratuzilmasini rivojlantirishda innovasion yondashuvlar va ilg'or texnologiyalarni joriy etish orqali uning samaradorligini oshirish yo'nalishlari belgilab olinishi zarur.

Adabiyotlar sharhi.

Temir yo'l transport tizimini iqtisodiy samaradorligini oshirish yo'nalishlari, davlat tomonidan tartibga solish, energiya tejamkorlik va ekologik samaradorlikni oshirish masalalari zamonaviy iqtisodiy nazariya va amaliyotda muhim ilmiy yo'nalish sifatida qaraladi. Jahon olimlaridan Porter (1980), Menard (2010), Kastells (2014), Lambert (2014) kabilar transport infratuzilmasini samarali boshqarish, logistika zanjirlarini tashkil etish va transport sohasida davlat siyosatining rolini ilmiy asoslab berganlar. Ular temir yo'l infratuzilmasida davlat-tarmoq integratsiyasi va davlat-xususiy sheriklikni yo'lga qo'yish masalalarida ilmiy modellar ishlab chiqqan, transport tizimini raqobatbardoshlik va ekologik samaradorlik nuqtai nazaridan tahlil qilgan.

MDH olimlari orasida Borodin (2019), Kolik (2021), Kirillov (2022) kabilarning ishlari davlat tomonidan tartibga solish, temir yo'l infratuzilmasini elektrlashtirish va energiya tejamkorlik masalalarida muhim ilmiy asoslarni tadqiq qilgan. Ular qayta tiklanuvchi energiya manbalari va "yashil" texnologiyalarni joriy qilish orqali tarmoq samaradorligini oshirishning uslubiy yo'llarini ko'rsatgan.

Mamlakatimiz olimlari orasida Samatov (2021), Ikramov (2022), Zohidov (2024) kabilar temir yo'l transport tizimining iqtisodiy samaradorligi, davlatning boshqaruv funksiyalarini takomillashtirish va infratuzilmada innovatsiyalarni joriy etish masalalarida tadqiqotlar olib borgan. Ular temir yo'l infratuzilmasini diversifikatsiya qilish, moliyalashtirishni optimallashtirish va raqamlashtirish asosida davlat-xususiy sheriklikning imkoniyatlarini kengaytirish bo'yicha takliflar ishlab chiqqan.

Tadqiqot metodologiyasi.

Ushbu tadqiqotimizda temir yo'l transport tizimining iqtisodiy samaradorligini o'rganishda ilmiy-tadqiqotning kompleks yondashuvlariga tayanildi. Asosiy metodologik asos sifatida iqtisodiy tahlil, statistik tahlil, solishtirma tahlil, trend tahlili va sistemali yondashuv qo'llanildi. Maqolamizda mavjud vaziyatni baholash bilan birga, mavjud muammolarni aniqlash va ularni bartaraf etishga qaratilgan takliflar ishlab chiqildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Yuk tashish hajmi va tovar aylanmasi soha faoliyatining jismoniy masshtabini belgilab beradigan muhim ko'rsatkichlar hisoblanadi. Bu ko'rsatkichlar tonnada va tonna-kilometrda ifodalanib, tarmoqning xizmat ko'rsatish quvvati, geografik qamrovi va ichki hamda tashqi bozorlarga moslashuv darajasini aniqlash imkonini beradi. Ayniqsa, tovar aylanmasining o'sish sur'atlari bilan sanoat ishlab chiqarishdagi dinamika o'rtasidagi muvofiqlik tarmoqning iqtisodiy muhitga qay darajada integratsiyalashganligini ko'rsatadi.

1-jadval

Transport turlari bo'yicha yuk tashish va yuk aylanmasi tarkibi

№		2022	2023	2024
<i>Umumiy yuk tashish hajmi, mln tonna</i>				
	Transport turlari jami	1420.9	1455.7	1521.2
<i>Shu jamladan</i>				
1.	Temir yo'l transporti	5.1	5.1	4.8
2.	Avtomobil transporti	90.4	90.8	91.1
3.	Quvur transporti	4.5	4.1	4.1
<i>Yuk aylanmasi, mln t-km</i>				
4.	Transport turlari jami	75492.7	77139.1	79507.4
<i>Shu jamladan</i>				
5.	Temir yo'l transporti	33.1	35.1	34.5
6.	Avtomobil transporti	27.2	28.3	28.9
7.	Quvur transporti	39.3	36.3	36.2

Manba: O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Statistika agentligi ma'lumotlari asosida shakllantirildi.

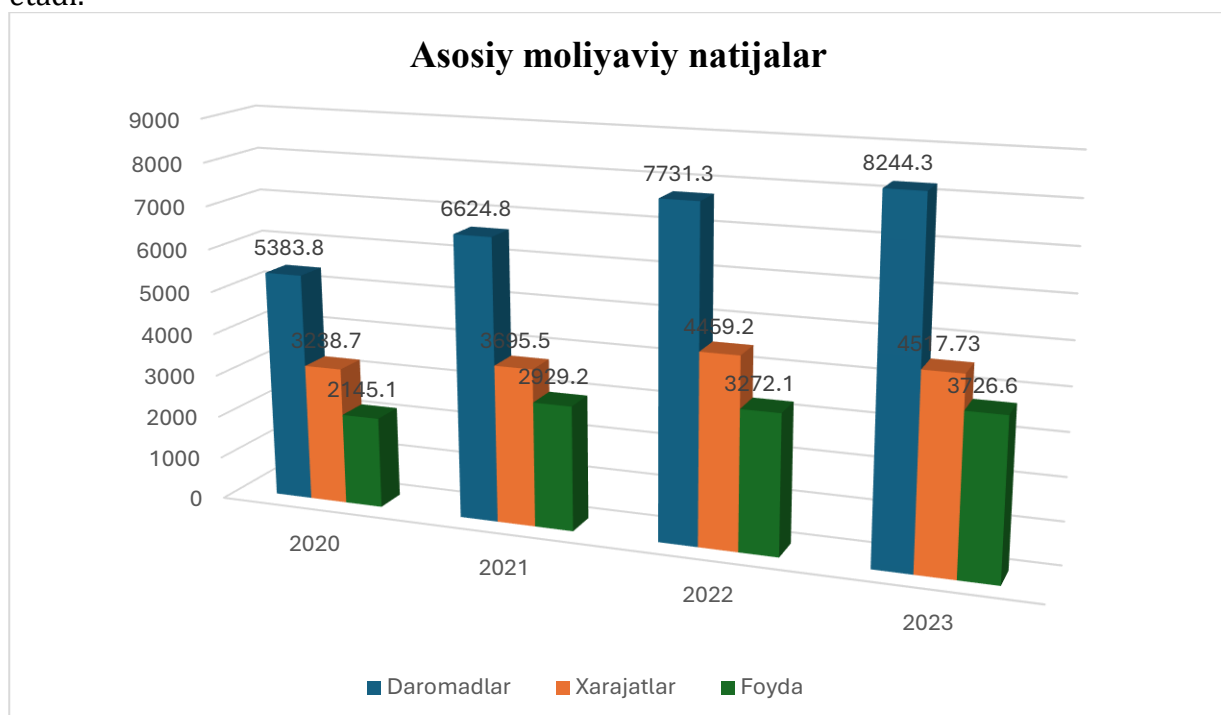
2022–2024-yillar davrida yuk tashish hajmi va yuk aylanmasi dinamikasi transport turlari bo'yicha o'zgaruvchanlikni namoyon etmoqda. Ayniqsa, temir yo'l va avtomobil transporti o'rtasidagi nisbiy ulush va o'sish tendensiyalari transport sektoridagi institutsional va texnologik muammolar bilan chambarchas bog'liq ekanini ko'rsatadi. Umumiy yuk tashish hajmi 2022-yilda 1420,9 mln tonnadan 2024-yilda 1521,2 mln tonnagacha o'sgan bo'lsa-da, bu o'sish asosan avtomobil transporti hisobiga ro'y bergan. Temir yo'l transporti orqali tashilgan yuk hajmi esa 2022-yilda 5,1 mln tonna bo'lib, 2024-yilda 4,8 mln tonnagacha pasaygan, ya'ni 10% ga yaqin kamayish kuzatilgan. Shu orqali, temir yo'l transporti ichki bozorda yuk tashishda o'z ulushini yo'qotmoqda.

Avtomobil transporti esa 2022-yilda 90,4 mln tonna yuk tashgan bo'lsa, 2024-yilda bu ko'rsatkich 91,1 mln tonnaga yetgan. Bu ortiqcha o'sish katta miqyosda bo'lmasada, ustuvorlikning saqlanishini va bozordagi talabning ko'proq ushbu transport turiga yo'naltirilganini ko'rsatadi. Avtomobil transportining samaradorligi logistikadagi erkinlik, masofaning qisqaligi va vaqtining tejalishi bilan izohlansa-da, uning yuqori xarajatli va ekologik jihatdan noqulay tomonlari ham mavjud.

Yuk aylanmasi ko'rsatkichlarida esa teskari manzara kuzatiladi. Temir yo'l transporti 2022-yilda 33,1 mlrd t-km yuk aylanmasiga ega bo'lib, 2024-yilda bu ko'rsatkich 34,5 mlrd t-kmni tashkil etgan. Kamayish nisbatan sezilarsiz bo'lsa-da, ushbu transport turining uzoq

masofaga yuk tashishdagi samaradorligi hali ham saqlanib turibdi. Shu bilan birga, bu o'sish sur'ati mutanosib ravishda transport infratuzilmasining modernizatsiya darajasi va xizmat ko'rsatish sifatining stagnatsiyaga uchrayotganidan dalolat beradi. Avtomobil transportida esa yuk aylanmasi 2022 yilda 27,2 mlrd t-km bo'lib, 2024 yilda 28,9 mlrd t-kmga yetgan, ya'ni uch yil ichida 6,3% o'sish kuzatilgan. Bu holat avtomobil transportidan foydalanish intensivligi ortayotganini, ayniqsa, mintaqaviy tashishlarda asosiy ulushni egallayotganini ko'rsatadi.

Natijalarga asosan, birinchidan, temir yo'l transportining tarmoqlararo raqobatbardoshligi pasayib borayotgani aniq, bu esa uning moliyaviy kamquvvatligi, xizmatlar diversifikatsiyasining yetishmasligi, texnologik modernizatsiya sur'atining sekinligi va tarif siyosatidagi markazlashgan yondashuv bilan izohlanadi. Ikkinchidan, avtomobil transportining ulushi yuqori bo'lib, bozor ehtiyojlariga tez moslashuvi, xususiy operatorlar ko'payishi va xizmatlar segmentatsiyasi orqali yuqori manyovranlikni ta'minlayotgani uning raqobatda ustunligini ta'minlamoqda. Shu bilan birga, avtomobil transportining yo'l infratuzilmasiga bo'lgan yuklama, yuqori yonilg'i xarajatlari va ekologik salbiy ta'siri tizimli yondashuvni talab etadi.



1-rasm. 2020-2023 yillarda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning asosiy moliyaviy natijalar, mlrd. so‘m.

Manba: “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ ma’lumotlari asosida shakllantirildi.

2020–2023-yillarda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning yuk tashish faoliyati bo'yicha moliyaviy natijalari tashqi ko'rinishda barqaror o'sishni ko'rsatsa-da, chuqur tahlil bu o'sishning ichki zichligi va iqtisodiy barqarorligi nuqtai nazaridan jiddiy ziddiyatli jihatlarni ochib beradi. Daromad ko'rsatkichi 5,4 trln so'mdan 8,2 trln so'mgacha oshgan. Biroq bu o'sishni absolyut ifodada ijobiy baholash bilan cheklanish mutlaq noto'g'ri soha daromadining o'sishi foydalilikni emas, balki xarajatlarning proporsional bo'lmagan holda ortishi orqali amalga oshmoqda. Bu holat samaradorlik indeksidagi o'rtacha 1,7–1,8 darajasi orqali yaqqol namoyon bo'lmoqda, ya'ni soha hali ham xarajatdan ozgina yuqori tushum bilan faoliyat yuritmoqda, bu esa barqaror rentabellikni ta'minlash uchun yetarli emas.

2023-yildagi eng yuqori foyda 3,7 trln so'm tuzilmaning strategik samaradorligini emas, balki tarmoq faoliyatining miqdoriy yuki oshganini ko'rsatadi. Bu, o'z navbatida, temir yo'l infratuzilmasi va operatsiya tizimidagi aslida nochor holatni yashirmoqda. Ya'ni, foyda o'sishi resurs tejamlorlik yoki yuqori mahsuldorlik natijasi emas, balki tarif indeksatsiyasi va xizmat hajmini majburiy ko'paytirish orqali ta'minlanmoqda. Shu bilan birga, xarajatlar

dinamikasining tahlili ko'rsatadiki, 2020-yilda 3,2 trln so'm bo'lgan xarajatlar 2023-yilga kelib 4,5 trln so'mdan oshib ketgan, ya'ni 1,4 barobar o'sgan. Bu o'sish tezligi daromad o'sishi bilan mutanosib emas.

Muammo - temir yo'lining boshqa transport turlariga nisbatan raqobatbardoshligining pasayib borayotganidir. Avtomobil transporti fleksibilligi va logistika tezkorligi bilan ustun bo'lib borayotgan sharoitda, temir yo'l faqat miqdoriy tashish orqali foyda yaratishga majbur. Bu esa uzoq muddatda transport infratuzilmasini ekspluatatsiya qilish xarajatlarini keskin oshiradi, ammo tarmoqni transformatsiyasiz holda saqlab qoladi.

"O'zbekiston temir yo'llari" AJning moliyaviy natijalari tashqi ko'rinishda ijobiy bo'lsa-da, aslida bu o'sish tarmoqning real iqtisodiy salohiyatiga emas, balki davlat kafolatlari, inflyatsion indeksatsiya va sun'iy yuk ko'paytirilishiga bog'liq. Soha institutsional nuqsonlar, kapital samaradorligining pastligi, xarajatlar yuki va raqobat muhitidagi passivlik bilan karakterlanadi. Bu esa tarmoqni restrukturizatsiya qilish, tarif islohotlari o'tkazish, operatsiya faoliyatini raqamlashtirish va zamonaviy boshqaruv modellarini joriy etish zarurligini ifodalaydi.

Temir yo'l transporti tarmog'ining so'nggi o'n yillikdagi iqtisodiy ko'rsatkichlarida nomutanosib o'sish, kapital xarajatlar ortishi va tranzit faoliyatidagi stagnatsiya kabi tendensiyalar kuzatilmoqda. Quyidagi ma'lumotlar tarmoqning faoliyatdan tushumi, investitsiya oqimi, asosiy fondlar dinamikasi hamda tranzit yuklar hajmining yillar kesimidagi o'zgarishini aniq ifoda etadi (2-jadval).

2-jadval

Temir yo'l transporti tarmog'ining asosiy ko'rsatkichlari

Yillar	Temir yo'l transportida asosiy faoliyatdan tushum miqdori, mlrd. so'm	Temir yo'l transportiga kiritilgan investitsiyalar hajmi, mlrd. so'm	Tranzit tashuv, mln. t	Temir yo'l transportda asosiy fondlar hajmi, mlrd. so'm
2015	4316,5	198,5	7,5	39 319
2016	4715,2	246,2	8,0	42 381
2017	6967,1	518,0	7,8	51 580
2018	7529,2	2 107,6	7,3	70 014
2019	8512,9	2 679,8	7,0	83 376
2020	9605,4	1 521,1	8,2	93 026
2021	10372,4	1 639,6	8,5	107 066
2022	10496,4	3 114,1	10,2	111 476
2023	12085,5	3 285,5	11,3	121 745

Manba: "O'zbekiston temir yo'llari" AJ ma'lumotlari asosida shakllantirildi.

2015–2023-yillar davomida temir yo'l transportining asosiy faoliyat ko'rsatkichlari shakllanishida nomutanosib va muvozanatsiz o'sish tendensiyalari kuzatiladi. Jumladan, asosiy faoliyatdan tushum miqdori 2015-yilda 4,3 trln so'mdan 2023-yilda 12,1 trln so'mgacha ko'tarilgan bo'lsa-da, bu o'sish yuk tashish hajmi, xizmat diversifikatsiyasi va operatsiya samaradorligidan ko'ra, asosan inflyatsiya, tarif indeksatsiyasi va tashqi moliyalashtirish ta'sirida shakllangan. Daromaddagi ko'tarilishga qaramay, tarmoqda transformatsiya va modernizatsiyaning sifat jihatdan yetishmasligi jadal rivojlanishning tub zamini shakllantira olmayapti.

Ushbu holatga alohida e'tibor qaratish lozim – investitsiya hajmidagi keskin o'zgarishlar va uning qaytarimidagi nomutanosiblik. Masalan, 2015-yilda investitsiyalar 198,5 mlrd so'mni tashkil etgan bo'lsa, 2023-yilda bu ko'rsatkich 3,3 trln so'mga yetgan, ya'ni 16,5 martadan ortiq oshgan. Biroq ushbu investitsiya oqimi faoliyat samaradorligi, yuk aylanmasi yoki tranzit salohiyatida mos ravishda aks etmayotgani, soha kapitalidagi "chuqurlik" muammosidan dalolat beradi. Infratuzilmaga sarmoya joriy etilishiga qaramay, institutsional qayta qurish mexanizmlarining yetishmasligi va sohaga xos bozor mexanizmlarining shakllanmagani investitsiyalarning samarasiz bo'lishiga olib kelmoqda.

Shu bilan birga, tranzit tashuvi ko'rsatkichi 2015-yildagi 7,5 mln tonnadan 2023-yilda 11,3 mln tonnagacha minimal o'sgan, ya'ni 8 yilda o'rtacha har yili 6,3% o'sish ijobiy deb baholab bo'lmaydi. Bu esa mintaqaviy logistikada O'zbekiston temir yo'lining transchegaraviy ahamiyati susayib borayotganini ko'rsatadi. Geosiyosiy va geoiqtisodiy sharoitdagi o'zgarishlar, Markaziy Osiyoning tranzit funksiyalariga bo'lgan talabning ortganiga qaramay, temir yo'l transporti ushbu imkoniyatdan to'liq foydalana olmayapti. Bunda temir yo'l uzellari va logistika xablari infratuzilmasining yetarli darajada rivojlanmagani, bojxona va chegara xizmatlaridagi byurokratik to'siqlar, yuqori tranzit to'lovlari, raqobatchi marshrutlar – xususan, Qozog'iston va Kavkaz orqali o'tadigan yo'nalishlar bilan bog'liq tranzit afzalliklarining pastligi hal qiluvchi omillardir.

Asosiy fondlar hajmidagi o'sish ham shubhali samaradorlikni ko'rsatadi. 2010-yilda 39,3 trln so'm bo'lgan asosiy vositalar 2023-yilda 121,7 trln so'mga yetgan. Bu o'sish yuqori sur'atli bo'lsa-da, asosiy fondlarning fizik va moral eskirgan qismi ulushi ma'lum emas. Aksariyat hollarda modernizatsiya emas, balki qayta ta'mirlash va funktsionallikni vaqtincha saqlash uchun xarajatlar ustuvor bo'lgan. Bu esa asosiy fondlarning salohiyati past, qayta tiklanish sikli uzoq va amortizatsion qaytarimi past ekanini anglatadi. Muammolar qatorida quyidagilar alohida ta'kidlanishi mumkin:

- kapital samaradorligining pastligi – investitsiya hajmidagi jadal o'sishga qaramay, undan olinayotgan foyda va yuk oqimi o'rtasidagi aloqaning yo'qligi;

- tranzit potensialida stagnatsiya – mintaqaviy logistikada O'zbekistonning “uzel davlat” sifatidagi roli so'nmoqda;

- asosiy fondlarning samarasiz tuzilishi – nominal aktiv o'sishi real unumdorlik va xizmat diversifikatsiyasi bilan ta'minlanmagan;

- iqtisodiy faoliyat darajasida tarmoqlararo raqobatni yutqazish – temir yo'l logistikasi ortiqcha byurokratiya, qo'shimcha vaqt va xarajat talab qiladigan transport turi sifatida qolmoqda.

Yuqorida olib borilgan tahlillar shuni ko'rsatadiki, “O'zbekiston temir yo'llari” AJning iqtisodiy faoliyati so'nggi yillarda ma'lum o'sish sur'atlarini namoyon etgan bo'lsa-da, soha samaradorligi, moliyaviy barqarorlik va raqobatbardoshlik nuqtai nazaridan murakkab va ziddiyatli holat saqlanib qolmoqda. Yuk tashish hajmi va daromad dinamikasi ijobiy tendensiyada ekan, xarajatlar tarkibida yuqori infratuzilma yuki, eski texnik bazaning saqlanishi va tarmoqlararo raqobatni yutqazish kabi omillar samaradorlikni cheklamoqda. Shuningdek, ESG talablariga mos ekologik mexanizmlarning amalda mavjud emasligi transport sohasining barqaror rivojlanishi uchun strategik to'siq bo'lib turibdi.

Xulosa va takliflar.

Temir yo'l transporti O'zbekiston iqtisodiy barqarorligi va mintaqaviy integratsiyasi uchun muhim strategik tarmoqdir. Uning iqtisodiy samaradorligini oshirish uchun quyidagi yo'nalishlarda ish olib borish maqsadga muvofiq:

- Raqamlashtirishni jadallashtirish – avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimlari, elektron yuk jo'natmalarini joriy etish.

- “Yashil transport” konsepsiyasini tatbiq etish – elektrlashtirilgan poyezdlar, energiya tejamkor texnologiyalar.

- Davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirish – infratuzilma modernizatsiyasi uchun xususiy investorlarni jalb etish.

- Logistika markazlarini rivojlantirish – multimodal logistika tugunlarini yaratish.

- Xalqaro hamkorlikni kuchaytirish – qo'shni davlatlar bilan tranzit maromlarini muvofiqlashtirish.

Ushbu takliflar transport tizimini zamonaviylashtirishga xizmat qilib, iqtisodiyotning barcha sohalariga ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

Adabiyotlar/Jumepamypa/References:

- Borodin V.G. (2019) Upravleniye transportnoy sistemoy: teoriya i praktika. – M.: Infra-M.
- Castells M. (2014). The Rise of the Network Society. – Wiley-Blackwell, 2010.; Lambert D. Logistics and Supply Chain Management. – Pearson.
- Farmon (2020). O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining «2020-2030 yillarda O‘zbekiston Respublikasining transport strategiyasini tasdiqlash to‘g‘risida»gi farmoni. PQ-4702-son, 5-may. <https://lex.uz>
- Ikramov M. (2022). Transport tizimini rivojlantirishda davlatning roli. – T.: Fan.
- Kirillov K.Ya. (2022). Modeli razvitiya jeleznodorojnogo transporta. – M.: Ekonomika.
- Kolik A. (2021). Gosudarstvennoye regulirovaniye v transportnoy otrasli. – SPb.: Piter.
- Lambert D. (2014). Logistics and Supply Chain Management. – Pearson.
- Menard C. (2010). Handbook of New Institutional Economics. – Springer; Castells M. The Rise of the Network Society. – Wiley-Blackwell, 2010.
- Porter M. (1980). Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors. – Free Press.
- Qaror (2021). O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining «O‘zbekiston Respublikasi transport infratuzilmasini kompleks rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida»gi qarori. PQ-4822-son, 3-avgust. <https://lex.uz>
- Samatov G. (2021). Temir yo‘l infratuzilmasini rivojlantirishning iqtisodiy asoslari. – T.: Iqtisod-Moliya.
- World Bank (2024). World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>.
- Zohidov A. (2024). ESG standartlarini transport tizimiga integratsiya qilish. – T.: Barqaror taraqqiyot, 2024.