



TOSHKENT DAVLAT
IQTISODIYOT UNIVERSITETI

ISSN: 2992-9083

O'ZBEKISTON SUG'URTA BOZORI

VOL. 3 ISS:5 (2026)

INSURANCE MARKET OF UZBEKISTAN

СТРАХОВОЙ РЫНОК УЗБЕКИСТАНА

INSURANCE



TDIU, Islom Karimov 49, 100066, Toshkent



<https://insurance.tsue.uz>

“O‘ZBEKISTON SUG‘URTA BOZORI” JURNALI TAHRIR KENGASHI A‘ZOLARI

1. Teshabayev To‘lqin Zakirovich (Kengash raisi. Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti rektori, i.f.d. prof.).
2. Fayziyev Orifjon Olimovich (Kengash raisi o‘rinbosari, Istiqbolli loyihalar milliy agentligi direktor o‘rinbosari).
3. Azimov Rustam Sadikovich (O‘zbekinvest eksport-import sug‘urta kompaniyasi AJ Bosh direktori, i.f.d. prof.).
4. Mehmonov Sultonali Umaraliyevich (Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti prorektori, i.f.d., prof.).
5. Abduraxmonova Gulnora Qalandarovna (Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti prorektori, i.f.d. prof.).
6. Xudoyqulov Sadirdin Karimovich (TDIU huzuridagi “O‘zbekiston iqtisodiyotini rivojlantirishning ilmiy asoslari va muammolari” ilmiy tadqiqot markazi direktori).
7. Xalilov Oybek Nasirovich (O‘zbekiston sug‘urta bozori professional ishtirokchilari Uyushmasi Kengash raisi).
8. Qo‘ldoshev Qamariddin Mansurovich (TDIU “Sug‘urta ishi” kafedrasida professori, i.f.d., Bosh muharrir).
9. Zaynalov Jahongir Rasulovich (Samarqand iqtisodiyot va servis instituti “Moliya” kafedrasida mudiri, i.f.d. prof.).
10. Shennayev Xo‘jayor Musurmanovich (TDIU “Sug‘urta ishi” kafedrasida mudiri, DSc, prof.).
11. Boyev Habibullo Ismoilovich (TDIU “Soliq va soliqqa tortish” kafedrasida professori, i.f.d.).
12. Nurullayev Abdulaziz Sirojiddinovich (TDIU “Sug‘urta ishi” kafedrasida dotsenti, i.f.d.).
13. Merident Randles (FSA, MAAA. Prinsipal & Consulting Actuary. Senior Consultant, UNDP-Milliman Global Actuarial Initiative).
14. Ong Xie (FIA, FSAS. Program Manager, UNDP-Milliman Global Actuarial Initiative. Pronouns: She/Her).
15. Yadgarov Akram Akbarovich (TDIU “Yashil iqtisodiyot” kafedrasida professori, i.f.d.).
16. Yuldashev Obiddin Toshmurzayevich (TDIU magistratura dekan muovini, i.f.d.).
17. Maxmudov Akbar Abduxamidovich (Toshkent ijtimoiy innovatsiya universiteti rektori, PhD, dotsent).
18. Axrorov Zarif Oripovich (TDIU Samarqand filiali “Moliya, soliq va bank ishi” kafedrasida mudiri, i.f.d., dotsent).
19. Qurbonov Xayrulla Abdurasulovich (TDIU Xalqaro va milliy reytinglar bilan ishlash bo‘limi boshlig‘i, i.f.n. dots.).
20. Raxmatullayev Botirjon Abduxamidovich (Toshkent xalqaro moliyaviy boshqaruv va texnologiyalar universiteti. Akademik faoliyat bo‘yicha prorektor PhD, dotsent).
21. Musaxonzoda Ikromjon Sobirxon o‘g‘li (TMC institute “Milliy ta’lim yo‘nalishlari akademik faoliyat va ilmiy ishlar” bo‘yicha prorektor, PhD).
22. Hasanov Xayrulla Nasrullayevich (TDIU Besh tashabbus markazi bo‘lim boshlig‘i, PhD).
23. Kenjayev Ilxom G‘iyozovich (TDIU magistratura dekan muovini, PhD, dots.).
24. Imomov Hamdilla Hamdamovich (TDIU “Korporativ moliya va qimmatli qog‘ozlar” kafedrasida professor v.b., i.f.n.).
25. Baratova Dinara Alisherovna (TDIU “Sug‘urta ishi” kafedrasida dotsenti, PhD. Tahririyat kengashi kotibi).
26. Agzamov Avazxon Talgatovich (TDIU “Soliq va soliqqa tortish” kafedrasida professori, PhD).
27. Nomozova Qumri Isoyevna (Bank moliya akademiyasi dotsenti, PhD).
28. Xamdamov Shoh-Jaxon Raxmat o‘g‘li (TDIU “Korporativ moliya va qimmatli qog‘ozlar” kafedrasida dotsenti, PhD).
29. Maxmudov Samariddin Baxriddinovich (“Ma‘mun” universiteti “Iqtisodiyot” kafedrasida dotsenti, PhD).
30. Abduturapova Dildora Farxodjon qizi (“Ilmiy tadqiqot faoliyatini tashkil etish” bo‘limi bosh mutaxassisi, PhD).
31. Abdusattarova Dildora Baxodirovna (TDIU “Soliq va soliqqa tortish kafedrasida” dotsenti).
32. Nosirov Jasur Tursunpulotovich (Toshkent xalqaro moliyaviy boshqaruv va texnologiyalar universiteti “Akademik faoliyat va registrator” departamenti rahbari, PhD, dotsent).
33. Adilova Gulnur Jorabayevna (TDIU “Sug‘urta ishi” kafedrasida dotsenti, PhD.).
34. Malikova Dilrabo Mo‘minovna, (TDIU Samarqand filiali "Moliya, soliq va bank ishi" kafedrasida dotsenti, PhD).
35. Bobomurotova Manzura Panji qizi (TDIU “Soliq va soliqqa tortish” kafedrasida assistenti, PhD).

№	MUNDARIJA	Page
1.	YASHIL IQTISODIYOTGA O'TISH VA ATMOSFERAGA CHIQARILADIGAN CO₂ EMISSIYASI O'RTASIDAGI BOG'LIQLIK <i>Xoshimov P.Z, Egamnazarova G.Sh</i>	4
2.	YASHIL IQTISODIYOT SHAROITIDA HUDUDIIY MAISHIIY CHIQINDILARNI BOSHQARISH TIZIMINI TAKOMILLASHTIRISH: XORAZM VILOYATI MISOLIDA EMPIRIK TAHLIL <i>Djumabayeva Shaira Xalillayevna, Jumaniyozov Farxodjon Rajapboy o'g'li</i>	8
3	TOSHKENT MINTAQASIGA XOS AGROTURIZM RESURSLARI HAMDA INFRATUZILMA HOLATI VA BARQAROR RIVOJLANISH OMILLARI <i>Shodiyeva Nafosat Hamza qizi</i>	14
4	RAQAMLI TEXNOLOGIYALAR: ASOSIIY XUSUSIYATLARI, RIVOJLANISH BOSQICHLARI VA IMKONIYATLARI <i>Shadmanov Zuhreddin Zokirxodjayevich</i>	18
5	TIJORAT BANKLARDA ISHLAB CHIQISHDA FOYIZ XAVFLARINI BOSHQARISHINI MUSTAHKAMLASH <i>Seitnazarov Daniyar Baxadirovich</i>	22
6	УЛУЧШЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ ВОДОЭКОНОМИЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАРАКАЛПОГИСТАН <i>Сейтнazarov Бахадир Муратбаевич</i>	26
7	KORXONALAR MOLIYAVIIY FAOLIIYATI OPERATSIYALARINI TASNIFLASHNING TAKOMILLASHTIRILGAN KONSEPTUAL MODELII: MILLIIY VA XALQARO YONDASHUVLAR UYG'UNLIGI <i>Umarova Shahnova</i>	30
8	TRANSPORT INFRATUZILMASINING RIVOJLANISHINING XORIJIY TAJRIBASI <i>Shodmonbekova Nodira Kamoljon qizi</i>	31
9	SHAXSIY SUG'URTA TURLARINI RIVOJLANTIRISHNING ILG'OR XORIY TAJRIBASI <i>Isayeva Xolbibi Boboqulovna</i>	34
10	TIBBIIY SUG'URTANING KAMBAG'ALLIKNI QISQARTIRISHGA TA'SIRI <i>Yusupov Akbar Haydarovich</i>	39
11	MOL-MULK SUG'URTASIDA RISKLARNI BAHOLASH VA ANDERRAYTING METODOLOGIYASINI TAKOMILLASHTIRISH <i>Tuxtarova Maftuna Yo'ldashboy qizi</i>	44



TRANSPORT INFRATUZILMASINING RIVOJLANISHINING XORIJIY Tajribasi

Shodmonbekova Nodira Kamoljon qizi

O'zMU Iqtisodiyot fakulteti tayanch doktoranti
shodmonbekovanodiragm@il.com

Annotatsiya: Maqolada transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilishning xorijiy tajribasi, xususan, Yevropa, AQSh va Xitoy transport tizimlarida amalga oshirilgan islohotlarning asosiy yo'nalishlari tahlil qilingan. Tadqiqotda temir yo'l transportini isloh qilish, davlat tomonidan tartibga solish va xususiy sektor ishtiroki, investitsiyalarni jalb etish, transport-logistika markazlarini rivojlantirish hamda zamonaviy axborot texnologiyalarini joriy etishning transport tizimi samaradorligiga ta'siri ko'rib chiqilgan. Buyuk Britaniya, Germaniya, AQSh va Xitoy tajribasi misolida transport infratuzilmasini boshqarish va isloh qilishning ijobiy hamda ayrim salbiy jihatlarini ochib berilgan. Shuningdek, G'arbiy Yevropa mamlakatlarida transport-logistika markazlarining transport sohasi daromadlaridagi o'rnini va yordamchi transport xizmatlarining iqtisodiy ahamiyati statistik ma'lumotlar asosida yoritilgan.

Kalit so'zlar: transport infratuzilmasi, xorijiy tajriba, transport tizimi, temir yo'l transporti, transport-logistika markazlari, transport islohotlari, investitsiyalar, davlat-xususiy sheriklik, raqamli texnologiyalar, iqtisodiy o'sish.

Abstract: The article analyzes international experience in the development and modernization of transport infrastructure, with particular emphasis on the main directions of reforms implemented in the transport systems of Europe, the United States, and China. The study examines the impact of railway transport reforms, government regulation and private sector participation, investment attraction, the development of transport and logistics centers, and the introduction of modern information technologies on the efficiency of transport systems. Using the experience of the United Kingdom, Germany, the United States, and China, the article identifies the positive and certain negative aspects of transport infrastructure management and reform. In addition, based on statistical data, the study highlights the role of transport and logistics centers in the revenues of the transport sector in Western European countries and the economic significance of auxiliary transport services.

Keywords: transport infrastructure, international experience, transport system, railway transport, transport and logistics centers, transport reforms, investments, public-private partnership, digital technologies, economic growth.

Абстрактный: В статье проанализирован зарубежный опыт развития и модернизации транспортной инфраструктуры, в частности основные направления реформ, реализованных в транспортных системах Европы, США и Китая. В исследовании рассмотрены влияние реформирования железнодорожного транспорта, государственного регулирования и участия частного сектора, привлечения инвестиций, развития транспортно-логистических центров, а также внедрения современных информационных технологий на эффективность транспортной системы. На примере Великобритании, Германии, США и Китая раскрыты положительные и отдельные отрицательные стороны управления и реформирования транспортной инфраструктуры. Кроме того, на основе статистических данных освещены роль транспортно-логистических центров в доходах транспортной отрасли стран Западной Европы и экономическое значение вспомогательных транспортных услуг.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, зарубежный опыт, транспортная система, железнодорожный транспорт, транспортно-логистические центры, транспортные реформы, инвестиции, государственно-частное партнерство, цифровые технологии, экономический рост.

Kirish (Введение/Introduction).

Mamlakat iqtisodiyoti rivojlanishida transport infrastrukturasi muhim o'rin egallaganligi ekan, chet el mamlakatlarining tajribasini Yevropa va Osiyo-Tinch okeani mintaqasining eng rivojlangan mamlakatlarida qurilish, rivojlanish, reformalash, davlat tomonidan tartibga solish va investitsiyalash jarayoni nuqtai nazaridan ko'rib chiqish maqsadga muvofiq bo'lardi.[2]

Ko'pgina chet el mamlakatlari transport infrastrukturasi modernizatsiya qilish masalalariga alohida e'tibor qaratadilar.

O'rganib chiqilgan adabiyotlarga asoslangan holda shunday xulosaga kelish mumkinki, Yevropada yagona transport infrastrukturasi rivojlanishida eng ko'p yutuqlarga erishgan davlatlarga Buyuk Britaniya, Germaniya, Shvetsiya va Niderlandiyadir. Ro'yhatning eng past satrlarida esa Lyuksemburg, Fransiya, Gretsiya va Irlandiya kabi mamlakatlar joy olgan, bu hol ushbu davlatlar qonunchiligini Yevropa Hamdo'stligi hujjatlariga moslashtirish zaruriyati bilan bog'liq. [5]

Adabiyotlar sharhi (Обзор литературы/Literature review)

Transport infratuzilmasining iqtisodiy rivojlanishdagi o'rni va uni takomillashtirish masalalari bir qator mahalliy va xorijiy tadqiqotchilar tomonidan o'rganilgan. A. Soliev va hammualliflarning "Mintaqaviy iqtisodiyot" asarida transport majmuasi mintaqaviy iqtisodiyotning

muhim tarkibiy qismi sifatida qaralib, uning hududlar iqtisodiy faoliyatini ta'minlashdagi ahamiyati yoritilgan. Mazkur yondashuv transport infratuzilmasini mintaqaviy rivojlanish jarayonlari bilan uzviy bog'liq holda o'rganish imkonini beradi.[2]

J. Jedlička, I. Dostál va V. Adamec tomonidan olib borilgan tadqiqotlarda transport tizimining barqaror rivojlanish tamoyillari bilan bog'liqligi ko'rib chiqilgan. Mualliflar transportni rivojlantirishda iqtisodiy samaradorlik bilan bir qatorda ekologik va ijtimoiy jihatlarini ham hisobga olish zarurligini asoslaydi.[3]

J.P. Allen va B.C. Albert tomonidan ishlab chiqilgan "Sustainable Transportation: Strategy for Security, Prosperity, and Peace" asarida barqaror transportning xavfsizlik, iqtisodiy farovonlik va jamiyat taraqqiyotidagi ahamiyatiga e'tibor qaratilgan. Ushbu yondashuv transport infratuzilmasini faqat tashish vositalari va yo'l tarmog'i sifatida emas, balki iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishni ta'minlovchi kompleks tizim sifatida baholash zarurligini ko'rsatadi.[4]

Tadqiqotni amalga oshirishda foydalanilgan usullar (Методы /Methods)

Mazkur tadqiqotda transport infratuzilmasini rivojlantirishning xorijiy tajribasini o'rganish va uning asosiy xususiyatlarini aniqlashga yo'naltirilgan ilmiy-uslubiy yondashuvlardan foydalanildi. Tadqiqotning

metodologik asosini tizimli yondashuv tashkil etib, transport infratuzilmasi iqtisodiy tizimning muhim tarkibiy qismi sifatida ko'rib chiqildi. Ushbu yondashuv orqali transport tizimining rivojlanishi, uni davlat tomonidan tartibga solish, investitsiyalash, xususiy sektor ishtiroki va iqtisodiy rivojlanish o'rtasidagi o'zaro bog'liqliklar tahlil qilindi.

Tadqiqot jarayonida **qiyosiy tahlil usuli** asosiy metodlardan biri sifatida qo'llanildi. Buyuk Britaniya, AQSh, Germaniya va Xitoyda amalga oshirilgan transport islohotlarining yo'nalishlari, boshqaruv mexanizmlari, xususiy sektor ishtiroki hamda islohotlarning ijobiy va salbiy jihatlarini o'zaro taqqoslandi.

Shuningdek, tadqiqotda **statistik tahlil va guruhlash usullaridan** foydalanildi. Yevropa mamlakatlarida temir yo'l transporti, transport-logistika markazlari va yordamchi transport xizmatlariga oid statistik ko'rsatkichlar tahlil qilinib, ularning transport sohasi va iqtisodiy faoliyatdagi o'rni baholandi. Jumladan, Gollandiya, Fransiya, Germaniya hamda Markaziy va Sharqiy Yevropa mamlakatlarida transport-logistika markazlarining transport sohasi daromadlaridagi ulushi qiyosiy tarzda ko'rib chiqildi.

Tadqiqot natijalari va ularning tahlili (Анализ и результаты/Analysis and results)

Tarixdan ma'lumki, o'tgan asrning 50-yillaridan boshlab Yevropada yuk tashish bilan davlat tashkilotlari tomonidan amalga oshirilgan. Ular bozorning qattiq tartib va nazorati ostida faoliyat yuritganliklari sababli milliy bozorga kirish jiddiy tanlov va cheklovlarga tayangan. Bularning barchasi monopolist temir yo'l tashkilotlari faoliyatining samaradorligida aks etardi. Ular bora-bora zararga kirib borardilar.

1-jadval

Temir yo'l transportining statistik ko'rsatkichlari (Yevropa misolida)

Ko'rsatkich	Qiymat
Yuk tashish ulushi	8000 milliard tonna·km
Passajirlar tashish ulushi	2000 milliard passajir·km
Umumiy passajirlar aylanmasi	150 mlrd passajir·km (8%)
Jami yuk va passajirlar ulushi	1,5%

Dunyoning bir qator mamlakatlari temir yo'l transportining transport xizmatlari bozorlaridagi holatning tahlili natijasida transport infrastrukturasi isloh qilish jarayonining ayrim xususiyatlari aniqlangan bo'lib, ular: qurilish, davlat nazorati, investitsiyalashning o'ziga xosligi va boshqalarni o'z ichiga oladi.

Islohotlar bosqichlarining qisqa hisoboti va tavsifini taqdim etadigan bo'lsak:

Buyuk Britaniyada islohotlar 1990-yildan boshlandi. Bu bosqichda temir yo'llar va infrastruktura ob'ektlarini xususiyashtirish boshlandi. Tarmoq rivojlanishining ijobiy tendensiyalari qatorida tarmoq moliyaviy ko'rsatkichlarining yaxshilanishi, mamlakat davlat byudjetining boyib borishi, shuningdek, transport infrastrukturasi sarmoya kiritishning o'sishi kabilarni sanab o'tish mumkin. Ammo salbiy tomoni – mehnat samaradorligi, xizmat ko'rsatish sifati va xavfsizlik darajalarining pasayishidir.[2]

Xuddi shu davrda Amerika Qo'shma Shtatlarida ham islohotlar boshlandi. Ammo islohotlar yuk tashishni tashkil etishga taaluqli bo'ldi. Yuk tashishni tashkil qiluvchi kompaniyalarning tashkiliy tuzilmasi o'z infrastrukturasi ega bo'lgan bir necha vertikal integrasiyalashgan kompaniyalar ko'rinishiga ega bo'lgan. Bu infrastruktura boshqarmasi va poyezdlar harakatlanishini koordinatsiya qilish bilan bog'liq bo'lgan harajatlarga ta'sir o'tkazdi, bu esa transport rivojlanishiga investisiya kiritishni rag'batlantirdi. [1]

Ammo har qanday tuzilma o'zining ham ijobiy, ham salbiy tomonlariga ega. Kamchilik sifatida temir yo'l infratuzilmasi rahbarlari va yuk tashuvchilar orasida texnologik va ekspluatatsion hamkorlik sohasida, xavfsizlikni ta'minlash masalalarida vazifa va majburiyatlarning aniq taqsimoti yo'qligini ta'kidlab o'tish mumkin.

Germaniyada islohotlar to'rt yildan keyin 1994-yildan o'tkazila boshlandi. Islohot mazmuni: AG DBAG temir yo'l xoldingi doirasida mustaqil faoliyat yurituvchi xo'jalik sub'ektlariga ajralish. Bu bosqichda yuk tashishni, uzoq masofalarga passajirlar tashishni, mintaqaviy passajirlar tashishni amalga oshiruvchi aksionerlik kompaniyalari tuzildi.

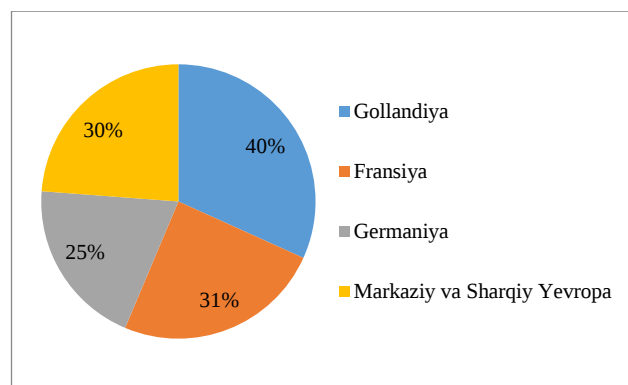
Germaniya transport tarmog'i isloh qilinishining ijobiy tomonlari sifatida temir yo'l transportining boshqa transport turlariga nisbatan raqobatbardoshlik pozitsiyalarining mustahkamlanganligi, oxirgi 15 yil ichida xodimlar soni 39% qisqargani holda mehnat unumdorligi 160% oshganligini ta'kidlash mumkin. [3]

Temir yo'l transporti faoliyatining xususiy aksionerlik kompaniyalari doirasida jamlanganligi, davlat aralashuvi juda kamligini kamchilik sifatida qayd etish mumkin.

Xitoy ham o'z islohotlarini boshladi va ular temir yo'l transporti boshqaruv tashkiliy tuzilmasini takomillashtirish bilan bog'liq bo'lib, davlat darajasidagi boshqaruv va korxona miqyosida boshqaruvning funksiyalari ajratib berildi. Shuningdek marketing vositalari ham ishga solindi. Xususiy operatorlar o'rtasida raqobat paydo bo'ldi, va bu hol tarmoqni tartibga solish samaradorligiga ijobiy ta'sir o'tkazdi.

O'tkazilgan islohotlar natijasi sifatida ijobiy holatlar bor: temir yo'l transportida yuk va passajirlar tashish tezligi oshdi, transport infrastrukturasi modernizatsiyasi bo'lib o'tdi, yangi ob'ektlar qurilishi faollashdi, shuningdek yangi axborot texnologiyalarini tatbiq etish amalga oshirildi. [6]

G'arbiy Yevropa mamlakatlari tajribasi transport-logistika markazlarining nihoyatda katta ahamiyatga ega ekanligini ko'rsatmoqda. Masalan, Gollandiyada transport-logistika markazlari faoliyati transport sohasining daromadining 40 foizini, Fransiya 31 foizini, Germaniyada esa 25 foizini ta'minlaydi. Markaziy va Sharqiy Yevropa mamlakatlarida bu ko'rsatkich o'rtacha 30 foizni tashkil qiladi. Logistika markazlarining o'zini oqlash muddati, odatda, 5–9 yilni tashkil etadi. Yevropa Ittifoqida logistika (qo'shimcha) xizmatlar mamlakatlar iqtisodiyotida eng muhim yo'nalishlardan biri hisoblanadi. Ayniqsa, yuklarni qayta ishlash, saqlash va transport agentliklarining boshqa yordamchi xizmatlarini ko'rsatuvchi kompaniyalarda ishlovchilar soni umumiy transport sohasida ishlovchilarning deyarli chorak qismini (24,2%) tashkil etadi.[5]



1-rasm. Mamlakatlarda transport-logistika markazlarining hissasi²

Yordamchi transport xizmatlari ko'rsatadigan kompaniyalarda ishlovchilar soni eng yuqori bo'lgan davlatlar orasida Germaniya (bu xizmatlar ulushining deyarli 50%i), Italiya, Ispaniya, Fransiya va Buyuk Britaniya ajralib turadi. Shuningdek, yordamchi transport xizmatlarini ko'rsatadigan kompaniyalar soni bo'yicha ham eng katta konsentratsiya Germaniya, Ispaniya, Italiya va Buyuk Britaniyaga to'g'ri keladi.

Xulosa va takliflar (Выводы и предложения/Conclusion)

Shunday qilib, nazariy jihatlarini o'rganib chiqib quyidagi xulosalarga kelish mumkin:

¹ Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

² Muallif tomonidan ishlab chiqilgan

Har qanday mamlakatning transport majmuasi deganda mintaqaviy tizimning bir qismi tushunilib, u ishlab chiqarish korxonalarini yagona mintaqaviy majmuaga birlashtirib, mintaqaviy iqtisodning muvaffaqiyatli faoliyat yuritishiga sezilarli ta'sir o'tkazadi.

Xorijiy mamlakatlar tajribasi shuni ko'rsatadiki, transport infratuzilmasini rivojlantirish iqtisodiy o'sishni jadallashtirish, hududlararo tafovutlarni kamaytirish hamda shaharlarning barqaror rivojlanishini ta'minlashda muhim omil hisoblanadi. Rivojlangan davlatlarda transport tizimini modernizatsiya qilish jarayonlari, avvalo, kompleks rejalashtirish, uzoq muddatli strategiyalar, davlat va xususiy sektor hamkorligi, shuningdek, raqamli texnologiyalarni keng joriy etish orqali amalga oshirilmoqda. Bu esa transport xizmatlari sifati va qulayligini oshirish, harakat xavfsizligini ta'minlash hamda ekologik barqarorlikka erishish imkonini bermoqda.

O'rganilgan xorijiy tajriba va tadqiqot natijalari asosida O'zbekistonda transport infratuzilmasini yanada rivojlantirish bo'yicha quyidagi takliflarni ilgari surish mumkin:

1. Transport infratuzilmasini rivojlantirishni uzoq muddatli strategik rejalashtirish asosida tashkil etish maqsadga muvofiq. Bunda avtomobil, temir yo'l, jamoat transporti, aeroport va logistika infratuzilmasi alohida yo'nalishlar sifatida emas, balki yagona transport tizimining o'zaro bog'liq elementlari sifatida rivojlantirilishi lozim.

2. Davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarini kengaytirish orqali transport infratuzilmasiga xususiy investitsiyalarni jalb etish zarur. Xorijiy tajriba transport infratuzilmasini moliyalashtirishda davlat mablag'lari bilan bir qatorda xususiy sektor ishtirokini kuchaytirish muhimligini ko'rsatadi.

3. Transport-logistika markazlari va multimodal transport tizimini rivojlantirishga ustuvor ahamiyat berish lozim. Bunday markazlarni yirik shaharlar, sanoat hududlari va asosiy transport yo'laklari kesishgan nuqtalarda tashkil etish yuk oqimlarini samarali boshqarish va hududlarning iqtisodiy faolligini oshirishga xizmat qiladi.

Foydalanilgan adabiyotlar (Литературы/ References):

1. Leontief, W. (1936), "Qo'shma Shtatlar iqtisodiy tizimida miqdoriy kirish-chiqish munosabatlari, Iqtisodiy va statistik sharhlar", 18-jild.
2. Soliev A va boshqalar. Mintaqaviy iqtisodiyot. –T., 2003.
3. J. Jedlička, I. Dostál, V. Adamec, "Sustainable Development and Transport", DOI: 10.2478/V10158-011.
4. James P. Allen, Blace C. Albert, "Sustainable Transportation: Strategy for Security, Prosperity, and Peace", DOI: 10.21236
5. Deng, T. (2013). Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges. *Transport Reviews*, 33(6), 686–699. DOI: 10.1080/01441647.2013.851745.
6. OECD/ECMT. (2002). Transport and Economic Development. ECMT Round Tables, No. 119. Paris: OECD Publishing. DOI: 10.1787/9789282112977-en.
7. www.daryo.uz