



ХУДУДЛАРНИНГ ЛОГИСТИК ИНФРАТУЗИЛМА САЛОҲИЯТИ ТАҲЛИЛИ

Норқўзиев Анвар Рустамович -

*Тошкент давлат иқтисодийёт университети
мустақил тадқиқотчиси*

https://doi.org/10.55439/ECED/vol23_iss6/a70

Аннотация. Ушбу мақолада инфратузилма салоҳияти тушунчасининг баъзи маҳаллий ҳамда хорижий иқтисодчи олимларнинг тадқиқотларига асосланган ҳолда илмий-мазарий асослари ёритиб берилган. Шунингдек, ҳудудларда логистик инфратузилма потенциалининг сўнгги йиллардаги ҳолати таҳлил қилинган. Ҳудудларда логистика тизимидаги айрим камчиликлар ва хатарлар хусусида фикр юритилган ҳамда тегишли хулоса ва тавсиялар келтириб ўтилган.

Калит сўзлар: инфратузилма, потенциал инфратузилма, ҳудудий инфратузилма, инфратузилма сиғими, транспорт, логистик инфратузилма.

АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ

Норқўзиев Анвар Рустамович -

*Независимый исследователь
Ташкентского государственного
экономического университета*

Аннотация. В данной статье освещается научно-практическая основа концепции инфраструктурного потенциала на основе исследований ряда отечественных и зарубежных экономистов. Также проанализировано состояние потенциала логистической инфраструктуры в регионах за последние годы. Обсуждены некоторые недостатки и риски в системе логистики в регионах, сделаны соответствующие выводы и рекомендации.

Ключевые слова: инфраструктура, потенциальная инфраструктура, региональная инфраструктура, инфраструктурный потенциал, транспорт, логистическая инфраструктура.

ANALYSIS OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE POTENTIAL OF REGIONS

Норқўзиев Анвар Рустамович -

*Independent researcher of
Tashkent state university of economics*

Abstract. In this article, the scientific and practical basis of the concept of infrastructure potential is highlighted based on the researches of some domestic and foreign economists. In addition, the state of logistics infrastructure potential is analyzed in the regions in recent years. Some shortcomings and risks are discussed in the regional logistics system, and appropriate conclusions and recommendations are made.

Key words: infrastructure, potential infrastructure, regional infrastructure, infrastructure capacity, transport, logistic infrastructure.

Кириш. “Минтақа” иқтисодий бирлигининг тизимли моҳияти мавжудлиги уни таянч омил таъсирида маълум бир яхлитликни ташкил этувчи, бир-бири билан муносабат ва алоқада бўлган кўплаб элементлардан ташкил топган тизим сифатида белгилаш имконини беради. Ҳудуднинг ривожланиши, унинг яхлитлигини таъминлаш, тармоқ тузилмасини шакллантириш, ташқи муҳит билан ўзаро алоқада бўлиши ҳам тизимни ташкил этувчи омилнинг мавжудлиги билан боғлиқ бўлиб, бу, бизнингча, бошқа барча соҳаларни фаоллаштирадиган асосий инфратузилма ҳисобланади. Инфратузилмаларни яратиш барқарор иқтисодий ўсиш ва ижтимоий ривожланиш имкониятини беради.

Иқтисодийёт тармоқларида унумдорлигини сақлаб қолиш учун Ўзбекистон ҳозирда минтақада энг юқори инфратузилма сиғими мавжуд

бўлган талабларга эга. Сўнгги вақтларда иқтисодийётга киритилган инвестициялар мавжуд активларнинг самарали ривожланишини таъминлай олмади, транспорт ва сув тизимлари ислохотлари аҳоли эҳтиёжлари ва иқтисодий ўзгаришлар тенденцияларига мос келмади. Йиллик харажат 1 миллиард долларни ташкил этишига қарамасдан, йўл инфратузилмасини яхшилаш соҳасида олиб борилаётган қурилиш ва таъмирлаш ишлари сезиларли даражада орқада қолмоқда. Ўзбекистон орқали ўтиладиган юкларнинг қутилаётган ҳажмини таъминлаш учун йўл инфратузилмаси сиғими 2030 йилга бориб 486 фоизга, 2050 йилга бориб эса 1365 фоизга ошиши керак. Йўл транспорти ҳажми 2015 йилдаги 30 фоиздан 2050 йилга келиб 50 фоизга ошиши режалаштирилган.

Темир йўл транспорти ҳам 2030 йилга бориб кўтарилиши кутилмоқда, лекин 2050 йилга келиб қисқаради, бу, эҳтимол, Тожикистон ва Қирғизистон Республикасида кўшимча алоқалар курилиши ва бунинг натижасида транспорт оқимининг қисман бу янги линияларга бурилиши натижасида содир бўлади (ХТФ, 2019) [1]. Энергетика соҳасидаги самарасизлик иқтисодийтемизга ҳар йили 1,5 миллиард АҚШ долларидан ортиқ зарар келтирмоқда, сув ва ирригация тизимларининг ҳолати билан боғлиқ харажатлар эса ЯИМнинг 8 фоизигача етган (Жаҳон банки, 2016) [2]. Бундай заиф инфратузилманинг иқтисодий зарари жуда катта.

Мавзуга оид адабиётлар таҳлили. Маълумки, давлат кичик ва ўрта бизнесни қўллаб-қувватловчи инфратузилмага сезиларли таъсир кўрсатади ва давлат бу таъсирнинг асоси бўлиб хизмат қилади. Ҳозирги вақтда инфратузилмани ривожлантириш органлари компонентлари қандай ишлашини мувофиқлаштириш ва бошқариш учун таклиф этилаётган қонунлар, дастурлар ва фармонлар ишлаб чиқилмоқда. Бироқ ҳудудларда инфратузилмани ривожлантириш лойиҳалари қонун чиқарувчи органлар томонидан бошқарилади ва ижро этувчи органлар кичик бизнес ва тадбиркорлик (КБ&Т)ни ривожлантириш соҳасидаги давлат сиёсатини амалга оширишда бевосита ёки билвосита иштирок этади, бу эса уларни инфратузилма институтлари сифатида кўриш ҳуқуқига эга.

Р.Х.Карлибаева, М.М.Ташходжаев, З.А.Ашуровларнинг фикрича, ишлаб чиқариш инфратузилмаси салоҳиятини куйидагича турларга ажратиш мумкин:

- молиявий салоҳият;
- ахборот салоҳияти;
- энергетика салоҳияти;
- транспорт салоҳияти;
- коммунал хўжалиги салоҳияти;
- тадбиркорлик хизматлари соҳаси салоҳияти.

Муаллифлар ўзлари таклиф этган инфратузилма потенциали турларига муайян даражада изоҳ беришган ва уларнинг ҳар бирини тенг кучли деб санашади [3].

О.А.Ломовтсева ўзининг "Минтақанинг умумий ресурс салоҳияти: аниқлаш ва ўлчаш методологияси" деб номланган илмий мақоласида минтақанинг ресурс салоҳиятини аниқлашга бошқача ёндашувни таклиф қилади. Унинг фикрича, "минтақавий такрор ишлаб чиқариш жараёнини, улардан фойдаланиш даражасини ва байналмилаллашувини таъминлайдиган шарт-шароитлар, омиллар ва ресурслар мажмуидир. У маълум бир ҳудудий шаклланиш доирасида жойлашган, маълум миқдорий кўрсаткичларда ифодаланган моддий ва номоддий омилларнинг

ҳажмини ва ушбу омилларни минтақада амалга ошириш имкониятларини олдиндан белгилаб берадиган сифат хусусиятларини ўз ичига олади" [4]. Ушбу таъриф, бир томондан, ресурс потенциали сифатида ҳисобга олиниши керак бўлган таркибий қисмларни иложи борича тўлиқ қамраб олишга қаратилган, аммо бошқа томондан, бу ёндашув дарҳол ушбу потенциалнинг таркибини аниқ белгилайдиган атаманинг моҳиятини тўғри тушунишга тўсқинлик қилади. Бунда ресурсларнинг ҳудудий жойлашуви, уларнинг миқдорий ва сифат таркибини минтақа ташаббуси билан ўзгартириш имконияти ҳисобга олиними ёки йўқми, муаллифнинг тушунтириши тўлиқ ёритилган эмас.

Ҳудуднинг ривожланишига ташқи таъсирнинг мавжудлиги Т.А.Якушкина томонидан таклиф қилинган таърифта янада аниқроқ тушунтирилади. Муаллиф "ҳудуднинг ресурс салоҳияти" атамасига "ички ва ташқи муҳит ўзгарганда, ўзини намоён қилиши мумкин бўлган яширин имкониятлар, қобилиятлар, амалга оширилмаган ресурслар захиралари" деб таъриф беради [5]. Ушбу ёндашув ресурс салоҳияти ҳақидаги таърифнинг тўлиқлигини оширади, лекин бир вақтнинг ўзида уни баҳолаш ва ўлчаш имкониятини камайтиради, чунки ушбу таъриф миқдорий жиҳатдан заиф ўлчанадиган компонентларни, масалан, минтақанинг яширин имкониятларини ўз ичига олади. Т.А.Якушкинанинг нуқтаи назарига кўра, минтақанинг муваффақиятли ижтимоий-иқтисодий ривожланиши учун барча мавжуд ресурсларнинг ўзаро таъсирини таъминлаш керак. Бироқ бу ўзаро таъсир нимани ўз ичига олиши, қандай тамойилларга асосланиши ва унинг даражасини қандай баҳолаш кераклиги тўлиқ очиб берилмаган.

Баъзи муаллифлар ресурс салоҳияти концепциясини минтақани ривожлантириш мақсадлари (натижалари) билан боғлиқ ҳолда талқин қилишни ҳам таклиф қилишади. Масалан, С.М.Кулиш ўз тадқиқотида нафақат минтақа ривожига, балки инновацион-ижтимоий йўналтирилган ривожланишга ҳисса қўшадиган салоҳиятни ўрганишга эътибор қаратади [6]. Ушбу ёндашув билан тадқиқот эътибори нафақат унинг таркибий қисмларига, балки ресурс потенциалидан фойдаланишнинг самарали векторига қаратилади, бу эса минтақада ресурс салоҳиятининг айрим элементларига таъсир қилишнинг мақсадга мувофиқлигини кўриш ва асослаш имконини беради.

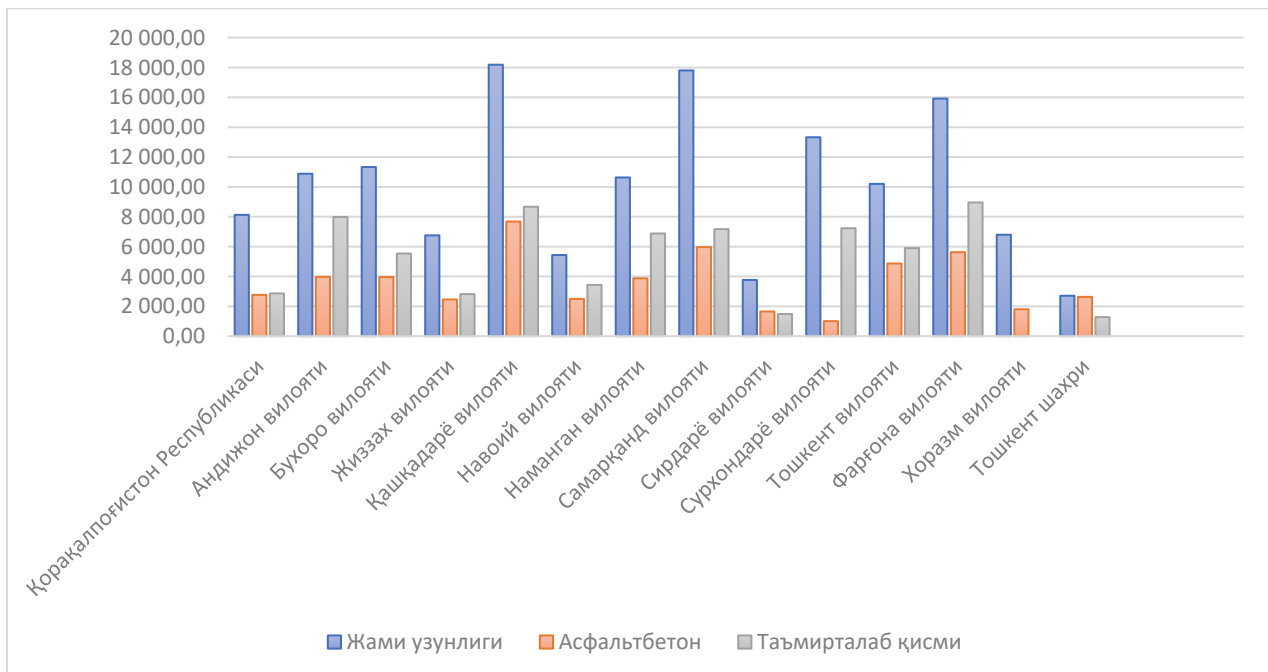
Давлат иқтисодий ўсишни барқарорлаштиришида тадбиркорлик соҳасини турли хил жабҳаларда қўллаши муҳим ҳисобланади. Бунчиков Олег Николаевич, Джуха Владимир Михайлович ва Булгаров Мурат Ахмедович ўзларининг ишлаб чиқариш инфратузилмасига ба-

гишланган мақоласида давлатнинг инфратузилмани ривожлантиришда инновацион ёндашувни қўллаб-қувватлаши ва уни молиялаштириш ва рағбатлантиришнинг хориж тажрибаларини ёритиб берадилар. Жумладан, Финляндияда ТЕКЕНС номли молиялаштириш ва қўллаб-қувватлаш тизими ва Жанубий Кореяда КАИСТ, ЭТРИ номли бизнесинкубаторлар кабиларни келтириб ўтадилар[7]. Қўшни Тожикистон мисолида эса ҳудудларда инфратузилмани ривожлантириш зарурати ва назарий асосларини Саттарова Манзураҳон ўз мақоласида ёритиб беради. Унга кўра, ҳудудларда инфратузилмани самарали ташкил этиш учун қуйидаги жиҳатларга эътибор қаратиш лозим: товар, валюта, меҳнат ва кўчмас мулк биржалари, банклар, сўғурта компаниялари, микрокредит ташкилотлари, ахборот марказлари, реклама агентликлари, консалтинг ва аудиторлик фирмалари [8].

Тадқиқот методологияси. Ушбу мақолада хорижий ва маҳаллий иқтисодчи олимларнинг инфратузилма ва унинг ҳудудлардаги потенциал даражаси юзасидан амалга оширган илмий изланишлари ўрганилган. Шунингдек, мақоланинг адабиётлар таҳлили қисмида номлари келтирилган олимларнинг инфратузилма потенциали ва унинг аҳамияти тўғрисидаги фикр ва мулоҳазаларини илмий асосда таҳлил қилиш ҳамда иқтисодий воқеа ва ҳодисаларни

кузатиш натижасида муайян хулоса ва таклифлар берилган. Мавзунини ўрганиш давомида илмий абстракция, мантиқийлик ва тарихийликнинг бирлиги, дедукция ва статистик таҳлил каби илмий тадқиқот усулларидан фойдаланилди.

Таҳлил ва натижалар. 2000-2018 йилларда Ўзбекистонга киритилган 70,1 миллиард АҚШ доллари миқдоридagi инвестицияларнинг 64 фоиздан ортиғи (37,2 миллиард АҚШ доллари) энергетика лойиҳалари ҳиссасига тўғри келади, ишлаб чиқариш ва транспорт тармоқлари мос равишда 23 фоиз ва 13 фоизни ташкил этади. Ва ниҳоят, режалаштирилган ва амалга оширилаётган инвестиция лойиҳаларининг 4 фоизи ёки 2,4 миллиард АҚШ доллари сув таъминоти ва канализацияга тўғри келади. Барча энергетика лойиҳаларининг деярли ярми (45 %) юқори оқим газ ва нефть секторига тўғри келади, қолган 40 %и эса энергия ишлаб чиқариш лойиҳаларини ташкил қилади. Инвестицияларнинг 9 фоизи нефть ва газ қувурларини қуришга, 6 фоизи эса электр энергиясини узатиш ва тақсимлаш лойиҳаларига сарфланади. Саноат соҳасидаги лойиҳаларнинг қарийб 98 фоизи ишлаб чиқаришга тўғри келади, тоғ-кон саноати ва карерларни қазиб олиш эса атиги 1 фоизни ташкил этади [9].



1-диаграмма. Ўзбекистон Республикаси ҳудудларида мавжуд ҳўжалик автомобиль йўллари ва уларнинг ҳолати (2021 йил ҳолатига кўра, км)[15]

Ўзбекистон ялпи ички маҳсулотининг 1,3 фоизи ҳозирда транспорт соҳасига сарфланган харажатлардан иборат. 2005 йилдан 2015 йилгача харажатларнинг бироз ўсишига қарамай, ички харажатлар ҳали ҳам халқаро чораларга

нисбатан паст (ОТБ, н.д.) [10]. Узоқ саёҳат вақтлари, хизмат кўрсатиш самарадорлигининг пастлиги ва бундай кам инвестициялар натижасида юзага келган юқори операцион харажатлар иқтисодий салоҳиятнинг беҳуда кетиши, минта-

қавий савдонинг ёмонлашиши ва атроф-муҳитга зарарли таъсирга олиб келди (ОТБ, 2019)[11]. Темир йўл саноатида хизмат кўрсатиш сифатининг пастлиги, эски поезд йўналишлари ва ҳаракат таркибини модернизация қилиш зарурати каби кўплаб муаммолар ҳам таъсир қилади. Мамлакатнинг транспорт ва транзит имкониятларини яхшилаш ва янги иш ўринларини яратиш учун темир йўл сектори кўпроқ маблағ талаб қилади.

Транзит Ўзбекистон учун ҳам йўловчилар ва товарларни ташишда ўзининг транспорт тизимига таянадиган қўшнилари иқтисодиёти учун муҳим бўлиб қолмоқда. Тожикистон ва Қирғизистон темир йўл тармоғининг жанубий қисми учун ягона халқаро алоқа – Ўзбекистоннинг жануби, темир йўл тармоқлари Ўзбекистон

орқали транзитга таянадиган икки қўшни давлат орқали амалга оширилади (Жаҳон банки, н.д.) [12]. Ўзбекистондан товарларни ташиш ўта қиммат бўлиб қолмоқда: Германияда худди шундай имкониятдан тахминан 30 АҚШ долларига эга бўлиш мумкин, ҳолбуки, Ўзбекистондан жаҳон ялпи ички маҳсулотининг 20 фоизини олиш учун бир тонна маҳсулот учун бир марта 175 АҚШ доллари керак бўлади. 2012 йилдан буён Тошкент ва Самарқанд ўртасида ҳаракатланаётган “Афросиёб” тезювар поезди 2016 йилда Бухорони ҳам қўшиб кенгайтирилди. Бундан ташқари Ўзбекистон Тожикистон, Қозоғистон ва Қирғизистон Республикаси билан автомобиль ва чегара ўтиш жойларини кенгайтирди (ЕТТБ, 2018) [13].

1-жадвал

Ўзбекистон Республикасида қатнов йўлларининг узунлиги (йил охирига, минг километр)

Кўрсаткичлар	2012 й.	2013 й.	2014 й.	2015 й.	2016 й.	2017 й.	2018 й.	2019 й.	2020 й.	2021 й.
Темир йўллари (фойдаланиладиган узунлиги) – жами:	5,8	5,8	5,7	5,7	5,8	6,1	6,2	6,2	6,2	6,1
шу жумладан: умумфойдаланадиган	4,2	4,2	4,2	4,2	4,3	4,6	4,7	4,7	4,7	4,7
шу жумладан: идоровий ¹⁾	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,5	1,4
Қаттиқ қопламали автомобиль йўллари – жами:	44,3	44,2	44,0	44,0	44,0	44,1	43,9	43,9	43,8	43,8
шу жумладан: умумфойдаланадиган	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,1	42,1	42,3	42,3
шу жумладан: идоровий ¹⁾	2,3	2,2	2,0	2,0	2,0	2,0	1,8	1,8	1,5	1,5
Трамвай йўллари (икки ёқлама ҳисобда), км	82,5	82,5	89,1	66,7	-	7,9	12,9	12,9	12,9	12,9
Троллейбус линиялари (икки ёқлама ҳисобда), км	38,0	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6
Метрополитен йўллари (икки ёқлама ҳисобда), км	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	59,1
Магистрал қувур йўллари – жами:	14,3	14,3	14,2	14,1	13,9	13,9	13,9	13,9	13,7	13,8
шу жумладан: газ қувурлари	14,2	14,2	14,1	14,0	13,8	13,8	13,8	13,8	13,7	13,8
шу жумладан: нефть қувурлари	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-

Ўзбекистонда темир йўллар шаҳарлараро йўловчи ташиш ва юк ташиш бозорида устунлик қилади (Жаҳон банки, 2014) [15]. Сўнги ўн йил ичида у йилига 15 миллиондан ортиқ йўловчи ва 60 миллион тонна юк ташиди. Қўшни давлатлар билан солиштирганда, темир йўл частотаси сезиларли даражада юқори. Қозоғистон (5 км/км²), Қирғизистон Республикаси (2 км/км²) ва Тожикистон (4 км/км²) билан солиштирганда,

Ўзбекистонда ҳар квадрат километрга 10 км темир йўл тўғри келади. Ўзбекистон темир йўлларининг қарийб 29 %и электр йўлидан иборат бўлиб, бу Қозоғистондагидан (27 %) кўпроқдир ва минтақадаги электр поездлари алоқаси бўлмаган Қирғизистон Республикаси, Тожикистон ва Мўғулистон каби давлатлар билан солиштириш мумкин.

2-жадвал

Транспорт турлари бўйича юк ташиш ва юк айланмаси

Кўрсаткичлар	2015 й.	2016 й.	2017 й.	2018 й.	2019 й.	2020 й.	2021 й.
Ташилган юклар, млн. т	1 070,5	1 132,5	1 146,2	1 243,0	1 319,8	1 366,7	1 420,2
темир йўл	67,2	67,6	67,9	68,4	70,1	70,6	72,0
автомобиль *	943,3	1 002,8	1 013,1	1 102,2	1 177,7	1 238,2	1 282,0
қувур йўли	60,0	62,2	65,1	72,4	72,0	57,9	66,2
ҳаво йўли, минг	24,6	26,5	26,4	13,1	10,4	5,3	9,1
Юк айланмаси, млрд. т-км	65,8	65,3	66,9	71,3	72,6	66,9	74,8
темир йўли	22,9	22,9	22,9	22,9	23,4	23,6	24,6
автомобиль *	12,8	13,3	13,6	14,6	15,9	16,2	19,1
қувур йўли	30,0	28,9	30,2	33,6	33,2	26,8	30,8
ҳаво йўли, млн. т-км	131,1	132,2	156,9	123,5	119,0	219,0	303,5

Катта йўллар ва поездлар тармоғига қарамай, логистика чекловлари мамлакат алоқаларини мустаҳкамлаш учун асосий тўсиқ бўлиб қолмоқда. Хизмат сифати ва самарадорлиги етарли эмаслиги туфайли Ўзбекистонда логистика фаолияти Европадагига қараганда икки баравар қиммат. Йўллар км² га – 0,18, уларнинг 38 %и асфальтланмаган. Мамлакатнинг Фарғона, Наманган ва Андижон вилоятларидан ташқарида транспорт алоқалари, айниқса, ёмон.

Хулоса ва таклифлар. Кичик ва ўрта бизнес, аввал таъкидлаб ўтилганидек, тадбиркорликнинг таркибий қисмидир. Аммо юқорида санаб ўтилган ресурс потенциалининг хусусиятларини тўлиқ тушуниш учун кичик бизнес ва тадбиркорликнинг қандай фаолият юритишининг ўзига хос хусусиятларини тушуниш жуда муҳимдир. Худуд инфратузилмасининг таркиби кичик бизнес ва тадбиркорлик учун ресурс салоҳиятининг ўзига хослигини белгилайди. Кичик бизнес ва тадбиркорлик субъектларига ўзларининг рақобатдош устунликларини рўёбга чиқариш им-

конини берувчи худуд иқтисодиётининг тармоқ инфратузилмаси технология, технологияни ривожлантириш, ишлаб чиқаришни ташкил этиш ва аҳоли эҳтиёжларини шакллантиришдаги инновацион жараёнлар бўлиб, улар кичик ва ўрта бизнеснинг потенциал фаолият соҳасини кенгайтиради.

Таҳлил натижаларимизга кўра тавсия сифатида қуйидагиларни айтиш мумкин:

– юк ташиш ҳажми вақт ўтган сари ошаётганлиги сабабли, автомобиль йўлларининг умумий узунлигини ошириш ҳамда сифат жиҳатдан талаб даражасига кўтариш;

– темир йўлларни ҳам юк ташиш учун қулай линияларда шакллантириш ҳамда сиғимини ҳисобга олиш.

Шунингдек, келгуси тадқиқотларда тадбиркорлик соҳасини ривожлантиришда логистика тизимини яхшилаш учун худудларнинг ички имкониятлари аҳамиятини ёритиш тавсия этилади.

Манба ва фойдаланилган адабиётлар рўйхати

1. ITF, *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*, International Transport Forum, Paris, 2019, <http://www.itfoecd.org>.
2. World Bank, *Systematic Country Diagnostic for Uzbekistan*, World Bank, Washington DC, 2016, [www.https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24588/Uzbekistan000S0c0country0diagnostic.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24588/Uzbekistan000S0c0country0diagnostic.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
3. Karlibayeva R.X., Tashxodjayev M.M., Ashurov Z.A. *Ishlab chiqarish infratuzilmasi. Darslik. / O'zbekiston Respublikasi Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirligi. – T.: O'zbekiston faylasuflari milliy jamiyati, 2014. – 160 b.*
4. Ломовцева О.А. *Совокупный ресурсный потенциал региона: методология определения и измерения. // Научные ведомости Белгородского государственного университета. 2012. № 1. С. 61-67.*
5. Якушкина Т.А. *Роль оценки ресурсного потенциала в развитии региона. // Вестник Брянского государственного университета. 2012. № 3. С. 308-312.*
6. Кулиш С.М. *Ресурсный потенциал обеспечения инновационного социально ориентированного развития региона. // Казанский педагогический журнал. 2015. № 3. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/resursnyy-potentsial-obespecheniya-innovatsionnogo-sotsialno-orientirovannogo-razvitiya-regiona> (дата обращения: 10.12.2017).*
7. Бунчиков О.Н., Джуха В.М. ва Булгаров М.А. *Стратегия развития экономической политики государства в области инновационно-ориентированной производственной бизнес-инфраструктуры. Московский экономический журнал, no. 10, 2020, pp. 96-104. doi:10.24411/2413-046x-2020-10690*
8. Саттарова М.Р. *Инфраструктура малого бизнеса: особенности и взаимодействие её элементов. // Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук, no. 2, 2016, pp. 41-48.*
9. <https://www.oecdilibrary.org//sites/5fd38a3den/index.html?itemId=/content/component/5fd38a3d-en#figure-d1e32204>
10. ADB (n.d.), *Kashkadarya Regional Road Project*, ADB, Manila, <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/50063-001-ssa.pdf>.
11. ADB, *Uzbekistan: Preparation of Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor 2 (Pap-Namangan-Andijan) Railway Electrification Project, 2019*, <https://www.adb.org/projects/48025-001/main#project-pds>.
12. World Bank (n.d.), *First Phase of the Central Asia Road Links Program*, World Bank, <http://documents.worldbank.org/curated/en/376021551878604407/pdf/Disclosable-Restructuring-Paper-First-Phase-of-the-Central-Asia-Road-Links-Program-P132270.pdf>.
13. EBRD, *Transition Report 2018-19, 2018*, <https://www.ebrd.com/transition-report>.
14. World Bank, *Project Information Document (PID) Concept Stage*, World Bank, Washington DC, 2014, <http://documents.worldbank.org/curated/en/652671468337890644/pdf/PID-Print-P146328-02-05-2014-1391603275021.pdf>.
15. *Ўзбекистон Республикаси автомобиль йўллари қўмитаси. (<https://www.uzavtoyoil.uz/uz/nost/ичкихужалик.html>)*