

ЎЗБЕКИСТОН БОЗОР МУНОСАБАТЛАРИДА БУЮК ИПАК ЙЎЛИ  
ВА ТРАНСПОРТ ЙЎЛАКЛАРИ

*Пулатхужаева Доно Миращидовна –  
Тошкент давлат иқтисодиёт университети  
Бизнес бошқаруви ва логистика  
кафедраси катта ўқитувчиси*

[https://doi.org/10.55439/ECED/vol24\\_iss1/a77](https://doi.org/10.55439/ECED/vol24_iss1/a77)

**Аннотация.** Мақолада Ўзбекистон Республикасининг халқаро иқтисодий муносабатлари, Ўзбекистоннинг халқаро савдо-иқтисодий ҳамкорликни ривожлантириш сиёсати масалалари ёритиб берилган. Иқтисодий ўсиш ва фаолият соҳалари бўйича тақсимлашнинг долзарб масалалари кўриб чиқилади. Хулоса қилиб, тавсиялар берилади.

**Калит сўзлар:** рақобат, атроф-муҳит, халқаро иқтисодий муносабатлар, иқтисодий ислохотлар, тузилма, савдо - иқтисодий ҳамкорлик.

ВЕЛИКИЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В РЫНОЧНЫХ  
ОТНОШЕНИЯХ УЗБЕКИСТАНА

*Пулатхужаева Доно Миращидовна –  
старший преподаватель кафедры  
«Управление бизнесом и логистики», ТГЭУ*

**Аннотация.** Статья раскрывает вопросы международных экономических отношений Республики Узбекистан, политику Узбекистана по развитию международного торгово-экономического сотрудничества. Рассматриваются актуальные вопросы экономического роста и распределения по сферам деятельности. В заключении даются рекомендации.

**Ключевые слова:** конкуренция, среда, международные экономические отношения, экономические реформы, структура, торгово-экономического сотрудничества.

THE GREAT SILK ROAD AND TRANSPORT CORRIDORS IN THE MARKET  
RELATIONS OF UZBEKISTAN

*Pulatkhujajeva Dono Mirashidovna –  
Senior Lecturer of the Department of  
Business Management and Logistics, TSEU*

**Abstract.** The article reveals the issues of international economic relations of the Republic of Uzbekistan, the policy of Uzbekistan on the development of international trade and economic cooperation. Topical issues of economic growth and distribution by spheres of activity are considered. In conclusion, recommendations are given.

**Keywords:** competition, environment, international economic relations, economic reforms, structure, trade and economic cooperation.

**Введение.** В Узбекистане с 2017 года начались масштабные реформы во всех сферах жизнедеятельности государства и общества. Значительные перемены затронули внешнеторговую политику, что позволило, даже несмотря на пандемию, увеличить объемы внешней торговли Узбекистана. Одним из наиболее успешных проявлений реформ в этой сфере является смена внешнеполитического вектора на построение взаимовыгодных отношений, в первую очередь, с ближайшими соседями – странами Центральной Азии. Великий шёлковый путь — караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века.

В первую очередь использовался для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название. Путь был проложен во II веке до н. э., вёл из Сианя через Ланьчжоу в Дуньхуан, где разд-

ваивался: северная дорога проходила через Турфан, далее пересекала Памир и шла в Фергану и казахские степи, южная — мимо озера Лобнор по южной окраине пустыни Такла-Макан через Яркенд и Памир (в южной части) вела в Бактрию, а оттуда — в Парфию, Индию и на Ближний Восток вплоть до Средиземного моря. Термин введён немецким географом Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 году[1].

В 121 году до н. э. первый верблюжий караван с шёлком и бронзовыми зеркалами направился к Ферганскому оазису через Турфанскую впадину вдоль Огненных гор и отрогов Тянь-Шаня. В 117 году до н. э. У-ди направил Чжан Цяня с новой миссией, большим посольством, большим количеством денег и шёлка — на этот раз в землю усуней, населявших бассейн реки Или. От усуней послы должны были разъехаться по другим странам, начиная с соседних

среднеазиатских (Кангюй, Бактрия, Согдиана). Торговля по установившемуся маршруту была прервана разорительными восстаниями в той местности в 17-27 годах н. э. (восстание «краснобровых»). После установления мира торговля продолжилась, но уже по новому пути — Южной дороге. Кроме того, часть товаров шла по Индийскому океану. С I века н. э. морской торговый путь между Европой и Китаем, посредниками на котором выступали ханьские данники Цзяочжи и кхмерская держава Фунань, был более-менее стабильным. В подтверждение этого приводят находки древнеримских монет в дельте Меконга (древняя гавань, упомянутая Птолемеем как Каттигара).

Шёлк был хотя и главным, но далеко не единственным товаром, который перевозился по трансконтинентальному пути. Из Центральной Азии вывозились хуттальские кони, весьма ценимые в Китае, военное снаряжение, золото и серебро, полудрагоценные камни и изделия из стекла, кожа и шерсть, ковры и хлопчатобумажные ткани, экзотические фрукты — арбузы и персики, курдючные овцы и охотничьи собаки, леопарды и львы. Из Китая караваны везли фарфор и металлическую посуду, лакированные изделия и косметику, чай и рис. В дорожных мешках купцов можно было найти слоновые бивни, носорожьи рога, черепаховые панцири, пряности и многое другое[2].

Маршрут Великого Шелкового пути изменялся в зависимости от условий, и в среднем на доставку уходило 120-150 дней. Организация и управление караваном требовало большого опыта, знаний и усилий. По данным историков, в одном караване было до 500 человек и вьючных животных, включая караванного вожака, сведущего проводника, охранников и других, в том числе послов, переводчиков, паломников и почтальонов. Вопрос воды и фуража был самым актуальным, так как идти нужно было через степи и пустыни. Поэтому возникли места, и они были хорошо известны караванщикам. Очевидно, что купцы выполняли чрезвычайно важную работу, неся значительные затраты, пересекая границы нескольких стран и преодолевая различные опасности. Что заставляло их решаться на это? Какие законы экономики здесь действовали? Научное объяснение этому было дано только в XVIII веке в работах ученых-экономистов Адама Смита и Давида Рикардо.

Древний «транзитный» торговый маршрут — Лазуриновый путь — также играл важную роль в политических, экономических и культурных отношениях Средней Азии со странами древнего Востока. Лазуриновый путь является самым древним среди торговых путей, известных под разными символическими названиями

— Золотой путь, Шелковый путь, Серебряный путь, Нефритовый путь и другие. Этот путь существовал за 3 тысячи лет до образования Великого шелкового пути (II век до н.э.). Так что история наших торговых отношений очень древняя.

Именно этот объективный закон был причиной зарождения торговли на Великом Шелковом пути, и именно на основе экономических законов по Шелковому пути развивались торговые отношения между регионами и государствами. Попыткой активизации древнего торгового пути, соединяющего Восток и Запад, является программа международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия «ТРАСЕКА» (англ. TRASECA), который порой называется «новым шёлковым путём»[3]. Сухопутный маршрут должен был проходить южнее Каспийского моря, через пролив Босфор.

Летом 1998 года двенадцать стран Кавказа, Чёрного моря и Средней Азии, при поддержке США, достигли соглашения по созданию железнодорожного, морского, воздушного и автомобильного транспортного коридора из Китая и Монголии в Европу, в обход России.

В рамках китайской стратегической программы «Один пояс и один путь» разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шёлковый путь. Сухопутные трассы объединены названием «Экономический пояс Шёлкового пути», морские «Морской шёлковый путь XXI века». В рамках южных сухопутных маршрутов строится железнодорожный маршрут через Пакистан. На северном маршруте строится железнодорожная ветка Китай—Монголия—Россия. Проект «Морской шёлковый путь XXI века» предоставляет странам АСЕАН и территории Южного Китая доступ к портовым терминалам на территории Китая.

**Анализ литературы по теме.** Чжоу Цзюнь на своих работах изучил «развитие и функционирование Шелкового пути влияние не только экономические, но и политические факторы. Вся история его существования связана с непрерывным противоборством за контроль над важнейшими караванными путями. Это вело к нарушению торговых потоков от Китая до Восточного Средиземноморья и падению отдельных участков Великого Шелкового пути. Так как он считает что Великий Шелковой путь это ключ к развитию экономики стран»[4].

Е.А. Шлапек, С.В. Степанова анализируют институциональные основы евразийской интеграции, обозначает роль КНР. Обосновывает усиление роли Евразии в глобальной политике. Рассматривает мегапроекты на пространстве Евразии, а также вызовы и угрозы странам

континента. Особое внимание уделяет потенциалу развития проекта Великого Шелкового пути[5].

А.А. Косоруков, Е.В. Барто твердили «Великий шелковый путь складывался на протяжении многих веков, его транспортные артерии постоянно изменялись, огибая опасные регионы, охваченные конфликтами и он играет особую роль в торговле между странами как транспортные коридоры[6].

У.М. Мавланов, Б.Ж. Эшов в своих исследованиях показали что «Особое значение узбекские учёные-историки уделяют выяснению роли Узбекистана в системе внешних и внутрирегиональных связей, так как по его территории проходили транзитные пути, связывавшие страны Востока и Запада»[7].

С. Абдурахманова уточняет торговлю между странами по «тенденциями широкого международного и регионального сотрудничества вполне соответствует проект возрождения Великого Шелкового пути предусматривающий создание новых возможностей для развития торговых отношений между Азией и Европой, объединение усилий множества стран, находящихся на разном уровне экономического развития и различающихся своим политическим укладом[8].

В докладе ООН говорится «...транзитность экономико-географического положения региона Центральной Азии, то есть возможности связать транспортные системы различных частей Европы и Азии, увеличивает его геостратегическое и геоэкономическое значение, и в прошлом это особенность проявлялась при прохождении через его территорию Великого

Шёлкового пути». Это означает как важен Великого Шёлкового пут для торговли[9].

**Методология исследования.** В статье использовались следующие методы и приемы научного исследования: теоретические методы познания, системный подход для теоретического представления роли Великого Шелкового пути в экономики стран Центральной Азии. Проведены анализы и синтезы как методы обобщения результатов; сравнение и измерение, метод индукции для обобщения роли Великого Шелкового пути в экономике стран.

**Анализ и результаты исследования.** Инфраструктура стран Центральной Азии (ЦА) достаточно развита и имеет все шанс на эффективный транзит грузов. Узбекистан отличается среди других государств Центральной Азии самым высоким темпом строительства электрифицированных железнодорожных линий с момента образования АО «Узбекистан темир йуллари». По состоянию на 2021 год степень электрификации железной дороги Узбекистана, по данным бизнес-плана АО «Узбекистон темир йуллари» на 2021 год, составила 47,4 %[10]. В мае 2021 г. Всемирный банк поддержал проект строительства железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» и выразил готовность выделить финансирование на полевые исследования и оказать содействие в разработке проектно-сметной документации. Проект железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» оценивается примерно в 5 млрд. долл. США и предполагает строительство магистрали протяженностью около 760 км с транзитным потенциалом до 20 млн. тонн грузов в год.



Рис. 1. Состояние и перспективы грузоперевозок в Республике Узбекистан в 2021 году[11]



Для стран Центральной Азии транспортные расходы во многих случаях достигают 60 % стоимости импортируемых товаров. Экономика Узбекистана за первую половину 2022 года выросла на 5,4 % — до 35,3 млрд долларов, а ВВП на душу населения — до 995 долларов США (+3,3 %).

*Валовой внутренний продукт — это рыночная стоимость всех произведенных в стране товаров и услуг, предназначенных для потребления. Обычно ВВП считают за год, с его помощью оценивают, насколько хорошо или плохо обстоят дела в экономике.*

Валовой внутренний продукт (ВВП) Узбекистана за январь-июнь достиг 389,63 трлн сумов (35,27 млрд долларов), следует из предварительных данных Госкомстата. Рост в реальном выражении составил 5,4% по сравнению с тем же периодом 2021 года [12]. Индекс-дефлятор ВВП, по отношению к ценам января-июня прошлого года, составил 15,2 %.

*Дефлятор ВВП — это ценовой индекс, который показывает, во сколько раз уровень цен всех произведенных в текущем году товаров и услуг больше уровня цен прошлого или базисного года. При расчете дефлятора учитывают только продукцию, которая произведена в стране, поэтому получается внутренняя инфляция. С помощью индекса потребительских цен экономисты тоже измеряют инфляцию, но при этом сравнивают цены потребительской корзины — учитывают только товары индивидуального назначения. Дефлятор же учитывает только*

*товары и услуги узбекистанских производителей.*

Рост ВВП на душу населения в реальном выражении составил 3,3 % и увеличился до 10,99 млн сумов или около 995 долларов (за тот же период 2021 года рост достигал 5,2%, а 2020 года было снижение на -0,9 %). За полгода произведено промышленной продукции на 104 трлн сумов, в сфере услуг — 150,7 трлн сумов, в строительстве — 25,8 трлн сумов, в сельском хозяйстве — 76 трлн сумов. Среди отраслей наибольший рост зафиксирован в сфере услуг (7,3 %), сфера строительства прибавила 6,2 %, промышленность — 5,1 %. Самый низкий прирост отмечен в сельском хозяйстве (лесном и рыбном) — 2,7 % [12].

В сфере промышленности произведено почти 2,5 млн. тонн угля (+9,1 %), 699,2 тысячи тонн щебня (-33,6%), 160,5 тысячи автомобилей (+47,6 %), 2166 грузовых автомобилей (+4,5 %), 483 автобуса (-2,4 %), 73 трактора (-47,8 %) и 308,1 тысяч тонн сахара-песка (+10,7 %).

Центробанк на последнем заседании в июле пересмотрел макроэкономические прогнозы на 2022 год — рост ВВП страны ожидается на уровне 5–5,5 % годовых, тогда как в апреле прогноз был 3,5–4,5%. В апреле Всемирный банк сообщал, что вторжение России в Украину замедлит экономический рост в Узбекистане до 3,6 % в 2022 году по сравнению с докризисными оценками в 5,6%. Однако уже в июне улучшил прогноз до 4,3 %.

	2020 год		2021 год		2022 год	
	млрд. сум	темпы роста, %	млрд. сум	темпы роста, %	млрд. сум	темпы роста, %
<b>ВВП</b>	<b>265 941,9</b>	<b>101,0</b>	<b>320 817,8</b>	<b>107,2</b>	<b>389 631,2</b>	<b>105,4</b>
<i>в том числе:</i>						
<b>валовая добавленная стоимость отраслей</b>	<b>245 827,1</b>	<b>101,2</b>	<b>296 416,1</b>	<b>107,2</b>	<b>356 897,7</b>	<b>105,5</b>
сельское, лесное и рыбное хозяйство	56 312,1	102,4	67 366,2	101,8	76 198,0	102,7
промышленность	70 013,0	99,0	84 895,2	108,3	104 181,0	105,1
строительство	18 256,9	106,9	21 027,2	101,5	25 816,5	106,2
<b>услуги</b>	<b>101 245,1</b>	<b>101,2</b>	<b>123 127,5</b>	<b>110,4</b>	<b>150 702,2</b>	<b>107,3</b>
торговля, услуги по проживанию и питанию	16 923,3	100,8	21 934,8	113,9	26 799,8	108,7
перевозка и хранение, информация и связь	17 491,6	99,4	22 036,2	117,2	26 038,6	112,4
прочие отрасли услуг	66 830,3	101,8	79 156,5	107,8	97 863,8	105,5
<b>чистые налоги на продукты</b>	<b>20 114,8</b>	<b>98,9</b>	<b>24 401,7</b>	<b>107,4</b>	<b>32 733,5</b>	<b>104,6</b>

Рис. 2. Производство ВВП по видам экономической деятельности за январь-июнь 2020-2022 годов [13]

Инфляция в Узбекистане за 9 месяцев на фоне внешних шоков ускорилась до 8,1 % против 5,9 % за январь-сентябрь 2021 года. Главным образом цены росли на продовольственные товары – 10% (за 9 месяцев 2021 года – 6,7%) и непродовольственные товары – 7,9% (4,9 %). Между тем, рост цен на платные услуги замедлился с 6,1 % за 9 месяцев 2021 года до 4,8 % за тот же период 2022 года.

Динамика инвестиций в основной капитал остается положительной, но умеренной в сравнении с допандемийным уровнем. За 9

месяцев прирост инвестиций составил 5 % против 3,9% за аналогичный период прошлого года. Положительный приток главным образом обеспечен ростом нецентрализованных инвестиций на 13,2 %. В частности, объем инвестирования предприятиями собственных средств увеличился на 31%, объем инвестиций за счет кредитов коммерческих банков и других заемных средств вырос на 30 %. Двухзначная динамика отмечается по инвестированию средств населения на 12,6 % [12].



Рис. 3. Основные макроэкономические показатели Республики Узбекистан за 9 месяцев 2022 г [14]

Между тем, продолжается тренд на сокращение централизованных инвестиций, объем которых, в сравнении с прошлым годом, сократился на 28 %. Введенные нормативные ограничения на привлечение внешних займов под госгарантию привели к их сокращению более чем на 50% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Также снизились бюджетные инвестиции на 4,3%. В целом, в общем объеме инвестиций в основной капитал доля централизованных инвестиций снизилась с 20 % в январе-сентябре 2021 г. до 13,7 % по итогам 9 месяцев 2022 года [12].

Сектор услуг за 9 месяцев 2022 года вырос на 15,4 % (за январь-сентябрь 2021 года – 19,5 %). Причем рост отмечается во всех сферах. Высокие темпы роста выпуска отмечаются в сфере финансовых услуг на 30 %, информации и связи – 24 %, проживания и питания – 15 %. В транспортном секторе объем оказанных услуг вырос на 12%, грузооборот – на 2,1 %, пассажирооборот – на 7,2 %. Ускорилась динамика роста объемов розничной торговли с 9,8 % в январе-сентябре 2021 года до 10,8 % за 9 месяцев текущего года [14].

Внешнеторговая деятельность страны в текущем году продолжает демонстрировать высокие темпы роста. За 9 месяцев внешнеторговый оборот вырос на 27 % в сравнении со скромными 3% за аналогичный период прошлого года. Объем экспорта вырос на 35,7 % до 14,1 млрд долларов США (в январе-сентябре 2021 года наблюдалось сокращение на 17%). Импорт вырос на 22 % до 22 млрд долларов США. На современном этапе мирового развития под влиянием процессов глобализации и в условиях, когда развивающиеся страны стремятся укрепить свои позиции в мире, в качестве главных факторов влияния государств на мировую политику, наряду с военно-политическим потенциалом, выдвигаются факторы экономического влияния. При этом ключевое значение среди экономических ресурсов влияния имеет транспортная система и международные транспортные коридоры.

Следует учитывать, что развитие континентальных транзитных перевозок, в отличие от морских транспортировок, требует проведения межгосударственных согласований. Такие договоренности устраняют таможенные барьеры.

еры, обеспечивают большую безопасность перевозок, что стимулирует экономическое сотрудничество между странами и создает предпосылки для развития интеграционных процессов. В мире наблюдается интеграция региональных транспортных сетей в более масштабные сети межрегионального масштаба, связывающие основные рынки и центры производства.

**Выводы и предложения.** Создание транспортных коридоров, сопутствующей инфраструктуры – это способ продвижения и российских интересов в центральноазиатских странах. Роль транспортных и транзитных путей в мировой политике имеет самостоятельное значение, как экономика, природные ресурсы, военный потенциал. Обладание транспортными и транзитными путями определяет место страны в регионе, иногда и контроль над регионом. Международные транспортные коридоры структу-

рируют политико-экономическое пространство мировой политики. Среди других факторов пространственного структурирования мировой политики можно выделить миграцию, транснационализацию, интеграцию и глобализацию. Все эти явления имеют в первую очередь политическую природу и лишь опосредованно связаны с географией. Поэтому мирополитический анализ формирования МТК может включать геополитический подход, но не может и не должен им исчерпываться. Пространство, которое структурируется такими коридорами, следует понимать гораздо шире, чем географическое пространство. Как отмечает М.М. Лебедева, «сфера мирополитических исследований, а за ней и контекст принятия политических решений должен быть расширен от географии к пространству в целом» [11].

**Источник и список использованной литературы:**

1. Christopoulos, Lucas. *Hellenes and Romans in Ancient China (240 BC – 1398 AD)* // *Sino-Platonic Papers*. — Chinese Academy of Social Sciences, University of Pennsylvania Department of East Asian Languages and Civilizations, 2012. — Vol. 230. — P. 15–16.
2. История Великого шёлкового пути. Дата обращения: 6 ноября 2010. Архивировано из оригинала 1 декабря 2010 года
3. Тадеуш Свентоховский, Brian C. Collins. *Historical dictionary of Azerbaijan*. — США: Scarecrow Press, 1999. — С. 119—120. — 145 с. — ISBN 0-81-083550-9.
4. Чжоу Цзюнь *Политическое измерение взаимодействий Китая и стран Центральной Азии в евразийских интеграционных структурах* Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук. – Санкт-Петербург 2017г. 108 с.
5. Shlapeko E., Stepanova S. *Great Silk Road and Eurasian Integration. World Economy and International Relations*, 2018, vol. 62, No 1, pp. 43-52. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2018-62-01-43-52>
6. Косоруков А.А., Барто Е.В. «Великий шелковый путь в конкурентном пространстве мировой политики» [https://nbpublish.com/library\\_get\\_pdf.php?id=37142](https://nbpublish.com/library_get_pdf.php?id=37142)
7. Уктам Махмасабирович Мавланов, Бахадыр Жураевич Эшов *Из истории формирования и развития древнейших путей Средней Азии* // *Tractus aevorum: эволюция социокультурных и политических пространств*. 2019. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/iz-istorii-formirovaniya-i-razvitiya-drevneyshih-putey-sredney-azii> (дата обращения: 23.01.2023).
8. Абдурахманова, С. Е. *Современные транспортные магистрали Великого шелкового пути в Евразии* / С. Е. Абдурахманова. — Текст : непосредственный // *Молодой ученый*. — 2016. — № 3 (107). — С. 723-726. — URL: <https://moluch.ru/archive/107/25721/> (дата обращения: 23.01.2023).
9. *Транспортные коридоры Центральной Азии: перспективы и приоритеты для Узбекистана*. Режим доступа: <https://review.uz/post/transportne-koridor-centralnoy-azii-perspektiv-i-prioritet-dlya-uzbekistana>
10. <https://railway.uz/ru/>
11. <https://review.uz/post/sostoyanie-i-perspektiv-gruzoperevozok-v-uzbekistane-2021-g>
12. [www.stat.uz](http://www.stat.uz) - Госкомстата РУз
13. <https://stat.uz/ru/press-tsentr/novosti-goskomstata/26599-2022-yilning09-yanvar-iyun-oylarida-yaim-iqtisodiy-faoliyat-turlari-bo-yicha-qanday-o-sdi-3>
14. <https://review.uz/post/infografika-razvitie-ekonomiki-uzbekistana-v-i-polugodii-2022>
15. Saidov Mashal Samadovich (2023). *Renewable Energy Sources and Ways of their Implementation in the Republic of Uzbekistan*. INTERNATIONAL JOURNAL ON ECONOMICS, FINANCE AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT ISSN (electronic): 2620 - 6269/ ISSN (printed): 2615 - 4021 Vol. 5 No. 1 | January 2023. P. 38-52. <https://journals.researchparks.org/index.php/IJEFSD/article/view>
16. Saidov M., Vafoeva Z. *Features of Strategic Alliances in the Global Economy*. AMERICAN JOURNAL OF ECONOMICS AND BUSINESS MANAGEMENT ISSN 2576-5973 (online), Published by "Global Research Network LLC" under Volume: 6 Issue: 1 in Jan-2023. P. 100-105. <https://globalresearchnetwork.us/index.php/ajebm>
17. Saidov M., Qudratov N. *Priority Directions of Development of Institutional, Regulatory and Legal Systems of Corporate Governance*. AMERICAN JOURNAL OF ECONOMICS AND BUSINESS MANAGEMENT ISSN 2576-5973 (online), Published by "Global Research Network LLC" under Volume: 6 Issue: 1 in Jan-2023. P. 166-172. <https://globalresearchnetwork.us/index.php/ajebm>
18. Saidov M., Mirzakarimov J. *Improvement of the Export Strategy in Light Industry Enterprises*. AMERICAN JOURNAL OF ECONOMICS AND BUSINESS MANAGEMENT ISSN 2576-5973 (online), Published by "Global Research Network LLC" under Volume: 6 Issue: 1 in Jan-2023. P. 119-125. <https://globalresearchnetwork.us/index.php/ajebm>