

KONFERENSIYALAR UZ

ANJUMANLAR PLATFORMASI

**V RESPUBLIKA ILMIY-
AMALIY KONFERENSIYASI**

**YANGI DAVR ILM-
FANI: INSON UCHUN
INNOVATION G'OYA
VA YECHIMLAR**

IYUL, 2025

ELEKTRON NASHR:

<https://konferensiyalar.uz>





YANGI DAVR ILM-FANI: INSON UCHUN INNOVATSION G'OYA VA YECHIMLAR

**V RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY
KONFERENSIYASI MATERIALLARI**

2025-yil, iyul

TOSHKENT-2025

Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar. V Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to'plami. 1-jild, 5-son (iyul, 2025-yil). – 107 bet.

Mazkur nashr ommaviy axborot vositasi sifatida 2025-yil, 8-iyulda C-5669862 son bilan rasman davlat ro'yaxatidan o'tkazilgan.

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.uz>

Konferensiya tashkilotchisi: "Scienceproblems Team" MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2025-yil, 22-iyul

Mas'ul muharrir:

Isanova Feruza Tulqinovna

Annotatsiya

Mazkur to'plamda "Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar" mavzusidagi V Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari jamlangan. Nashrda respublikaning turli oliy ta'lim muassasalari, ilmiy markazlari va amaliyotchi mutaxassislari tomonidan tayyorlangan maqolalar o'rin olgan bo'lib, ular ijtimoiy-gumanitar, tabiiy, texnik va yuridik fanlarning dolzarb muammolari va ularning innovatsion yechimlariga bag'ishlangan.

Ushbu nashr ilmiy izlanuvchilar, oliy ta'lim o'qituvchilari, doktorantlar va soha mutaxassislari uchun foydali qo'llanma bo'lib xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: ilmiy-amaliy konferensiya, innovatsion yondashuv, zamonaviy fan, fanlararo integratsiya, ilmiy-tadqiqot, nazariya va amaliyot, ilmiy hamkorlik.

Barcha huquqlar himoyalangan.

© Scienceproblems team, 2025-yil

© Mualliflar jamoasi, 2025-yil

MUNDARIJA

FIZIKA-MATEMATIKA FANLARI

Muxsinova Musallamxon

TABIY FANLARDA HAYOTIY MUAMMOLAR YECHIMI

(FIZIKA VA MATEMATIKA ASOSIDA) 5-7

TEXNIKA FANLARI

Baxriddinov Nodirbek

RIVOJLANGAN MAMLAKATLARDA INNOVATSION FAOLIYATNI DAVLAT TOMONIDAN

QO'LLAB-QUVVATLASH MEXANIZMLARI: AQSh VA YeVROPA TAJRIBASI 8-11

TARIX FANLARI

To'uchiyeva Dilnoza

ZOMIN TUMANINING IQTISODIY TARIXI XUSUSIDA (2013-2024 YILLAR) 12-19

Норов Шухрат

ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ СРЕДИ

МОЛОДЕЖИ 20-25

Bazarbayeva Nilufar

O'ZBEK MILLIY HUNARMANDCHILIGI TARIXI XUSUSIDA 26-29

IQTISODIYOT FANLARI

Qo'chqarov Baxtiyor

KICHIK BIZNES SUBYEKTLARIDA AYLANMA MABLAG'LARDAN FOYDALANISHNI

TAKOMILLASHTIRISH ORQALI IQTISODIY FAOLLIKNI TA'MINLASH YO'LLARI 30-34

Кайыбеков Парахат

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ

УСЛУГАМИ В УЗБЕКИСТАНЕ 35-41

Ibragimov Jakhongir

SANOAT KORXONALARIDA YASHIL INNOVATSIYALARNI JORIY QILISHGA EKSTERMAL IQLIM

O'ZGARISHLARI TA'SIRINI BAHOLASH 42-45

FALSAFA FANLARI

Mamadiyarova Malika

GLOBAL O'ZGARISHLAR SHAROITIDA OILAVIY QADRIYATLAR TRASFORMATSIYASI 46-48

Ro'ziyev Maqsud

ABULHASAN BAXMANYOR MA'NAVIY MEROSIDA TA'LIM VA TARBIYA MASALALARI 49-52

FILOLOGIYA FANLARI

Tursinbaev Ilham

BOLALAR POEMALARIGA OID TADQIQOTLAR TAHLILI 53-57

Pulatjonova Muxtasar

HOW DO UZBEK LEARNERS USE DISCOURSE MARKERS IN ENGLISH SPEAKING: A LEARNER

CORPUS ANALYSIS 58-60

Abdulxayeva Nodirabegim

TRANSLATION OF REALIA IN SIMULTANEOUS INTERPRETATION 61-63

Absalomova Feruza

KOREYS TILI O'RGATISHDA O'QUVCHI MOTIVATSIYASIGA TA'SIR ETUVCHI OMILLAR:
IJTIMOIY-PSIXOLOGIK VA MADANIY KONTEKST 64-68

GEOGRAFIYA FANLARI

Nazirov Mirjalol

FARG'ONA VILOYATIDAGI MIGRATSION JARAYONLARNING RETROSPEKTIV TAHLILI VA
HUDUDIIY DEMOGRAFIK JARAYONLARGA TA'SIRI 69-71

YURIDIK FANLARI

Tog'onova Jemala

MEDIATSIYADA ADVAKATNING RO'LI 72-76

Shomurodov Sanjar

SUN'IY INTELLEKT MAHSULOTLARINI MUHOFAZA QILISHDA HUQUQIY MUVOFIQLIK
MASALASIDA YAGONA XALQARO KONVENSIYA ZARURATI 77-80

Qilichev Nosirbek

SPORT TAVAKKALCHILIGI – QILMISHNING JINOIYLIGINI ISTISNO QILUVCHI HOLAT
SIFATIDA 81-84

Xolmo'minova Barchinoy

DAVLAT PENSIYALARINING TURLARI VA ULARNI TAYINLASHNING O'ZIGA XOS
XUSUSIYATLARI 85-90

PEDAGOGIKA FANLARI

Таджибаева Альбина

РЕФЛЕКСИВНАЯ ПРАКТИКА В ОБУЧЕНИИ: ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ И СТРАТЕГИИ
ФОРМИРОВАНИЯ ТРАСК..... 91-96

Собирова Гулибарно

ИНТЕРАКТИВНЫЕ МЕТОДИКИ РАЗВИТИЯ КРИТИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ НА УРОКАХ
РУССКОГО ЯЗЫКА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ СРЕДЫ..... 97-101

TIBBIYOT FANLARI

Numonjonov Asrorjon, Mansurova Nargiza

ICHKI MUHIT REZONANSINING MIGREN TRIGGERLARIGA TA'SIRI: TIZIMLI VA ICHAK
FAKTORLARINING INTEGRATSIYASI 102-104

PSIXOLOGIYA FANLARI

Kurbonov Munis

KASBIY IDENTIFIKATSIYA JARAYONINI TAKOMILLASHTIRISH..... 105-107

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ В УЗБЕКИСТАНЕ

Кайыбеков Парахат Конысбаевич

Независимый исследователь

Ташкент, Узбекистан

Аннотация. В статье рассматриваются меры повышения эффективности системы управления автомобильными транспортными услугами в Узбекистане. Выделены ключевые проблемы отрасли: высокая зависимость результатов перевозок от состояния инфраструктуры, значительные издержки и относительно низкое качество сервиса. Отмечены проводимые институциональные реформы и необходимость обновления нормативно-правовой базы. Особое внимание уделено внедрению цифровых технологий и инноваций. Рекомендованы шаги по развитию логистической инфраструктуры, повышению стандартов обслуживания и широкому внедрению современных технологий в транспортный сектор. Сделан вывод о важности комплексного подхода для повышения конкурентоспособности и устойчивого развития автотранспортной отрасли.

Ключевые слова: логистика; транспортные услуги; сервисное качество; Узбекистан; управление; автотранспорт.

IMPROVING THE MANAGEMENT OF ROAD TRANSPORT SERVICES IN UZBEKISTAN

Kaiybekov Parakhat Konysbaevich

Independent researcher

Tashkent, Uzbekistan

Annotation. The article discusses measures to improve the efficiency of the management system of road transport services in Uzbekistan. The key problems of the industry are highlighted: high dependence of transportation results on the state of the infrastructure, significant costs and relatively low quality of service. The ongoing institutional reforms and the need to update the regulatory framework are noted. Particular attention is paid to the introduction of digital technologies and innovations. Recommended steps are taken to develop logistics infrastructure, improve service standards and widely introduce modern technologies in the transport sector. A conclusion is made about the importance of an integrated approach to improve the competitiveness and sustainable development of the road transport industry.

Key words: logistics; transport services; service quality; Uzbekistan; management; road transport.

DOI: <https://doi.org/10.47390/Ydif-Res5/No-07>

Введение. Транспортная система является важнейшей составляющей экономики Узбекистана, обеспечивая перемещение грузов и пассажиров, связывая регионы страны и интегрируя ее в мировую торговлю. Стабильная и эффективная работа транспорта – залог высоких темпов экономического роста, улучшения уровня жизни населения и успешной интеграции в мировую экономики. Автомобильный транспорт играет ведущую роль во внутреннем сообщении и активно конкурирует с железной дорогой в международных перевозках на короткие и средние расстояния. Так, по итогам 2020 года общий объем международных перевозок грузов Узбекистана составил 47,1 млн тонн (экспорт – 13,3 млн, импорт – 24,7 млн, транзит – 9,1 млн тонн). Несмотря на рост перевозок, в транспортном секторе сохраняется ряд системных проблем, требующих решения.

Проблемы управления автотранспортными услугами. Анализ текущего состояния автомобильных транспортных услуг выявляет несколько ключевых

проблем, сдерживающих развитие отрасли. Во-первых, высоки логистические издержки и низкая эффективность доставки грузов. По оценкам Всемирного банка, в рейтинге индекса эффективности логистики (LPI) за 2018 год Узбекистан занимал лишь 99-е место из 160 стран, что указывает на существенные проблемы в логистике, при этом транспортные расходы отечественных производителей остаются высокими – у некоторых фермерских хозяйств и малых предприятий они достигают 200% от себестоимости продукции¹. Во-вторых, наблюдается недостаточная конкурентоспособность узбекских автоперевозчиков на международном рынке. Ограниченный и устаревающий парк грузовых автомобилей приводит к тому, что около 82% экспортно-импортных перевозок осуществляются иностранными перевозчиками². Данная ситуация не только снижает доходы национальных транспортных компаний, но и обуславливает утечку прибыли за рубеж.

Еще одной проблемой является сильная зависимость отрасли от состояния инфраструктуры. Узбекистан, будучи внутриконтинентальной страной без выхода к морю, вынужден транспортировать внешнеторговые грузы через территории соседних государств, что увеличивает путь и стоимость доставки. По данным ЮНКТАД, транспортные расходы стран Центральной Азии в ряде случаев достигают 60% от стоимости импортируемых товаров. Ограниченная пропускная способность отдельных автодорожных коридоров, износ дорожного покрытия и недостаток современного придорожного сервиса негативно сказываются на качестве и скорости перевозок. Все это повышает издержки участников рынка и снижает привлекательность автомобильного транспорта для клиентов.

Низкое качество сервиса и уровень организации перевозок – еще один вызов. Это проявляется в неудовлетворительном состоянии части автопарка (старые автобусы и грузовики с высоким уровнем выбросов), недостаточном уровне комфорта и безопасности пассажирских перевозок, а также в несвоевременности и непредсказуемости доставки грузов. Ограниченное внедрение современных технологий управления (таких как системы отслеживания и диспетчеризации) затрудняет оперативное управление перевозками и реагирование на форс-мажоры. Таким образом, проблемы отрасли носят комплексный характер – от инфраструктурных и технических до организационных.

Институциональные реформы и нормативная база. Для преодоления указанных проблем правительство Узбекистана осуществляет последовательные институциональные реформы и обновление нормативно-правовой базы управления транспортным комплексом. В 2019 году создано единое Министерство транспорта, призванное вырабатывать и реализовывать единую государственную политику в сфере развития всех видов транспорта, включая автомобильный isrs.uz. Объединение функций управления позволило устранить дублирующие структуры и повысить координацию между автотранспортом, железной дорогой, авиацией и другими видами транспорта.

¹ eurasian-research.org

² eurasian-research.org

Параллельно ведется разработка современного законодательства. Согласно Указу Президента №УП-5647 от 1 февраля 2019 года начата подготовка проекта закона «О транспорте», который определит пути интеграции всех видов транспорта в единую сеть и внедрения эффективных транспортно-логистических систем. Обновление нормативной базы направлено на либерализацию рынка транспортных услуг, стимулирование конкуренции и привлечение инвестиций в отрасль. В рамках реализации «Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов на 2018–2022 гг.» уже проводилась системная работа по развитию новых транспортно-транзитных коридоров, расширению сети логистических центров и парка автотранспортных средств. Эти меры формируют основу для дальнейшего роста отрасли.

Важно отметить, что одновременно уделяется внимание кадровому потенциалу. Современное управление требует квалифицированных специалистов в логистике и транспортном менеджменте. В сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта в Узбекистане планируется создание регионального учебного центра для подготовки и повышения квалификации кадров в сфере международных автоперевозок. Это позволит обеспечить отрасль компетентными менеджерами и техническими специалистами, способными внедрять инновационные решения.

Логистический подход к развитию транспортных услуг. Одним из ключевых направлений совершенствования управления автотранспортными услугами является внедрение логистического подхода. Логистический подход предполагает оптимизацию всей цепочки доставки грузов «от двери до двери» с целью снизить совокупные издержки и время в пути. В контексте Узбекистана это означает развитие современной транспортно-логистической инфраструктуры: создание сети мультимодальных логистических центров, обеспечивающих перегрузку и хранение товаров, оптимизацию складских операций и таможенного оформления. В последние годы предпринимаются шаги в этом направлении – совместно с зарубежными партнерами планируется строительство крупных логистических хабов в различных регионах страны. Развитие логистических центров позволит концентрировать грузопотоки, повышая эффективность их обработки и распределения.

Кроме того, логистический подход включает интеграцию разных видов транспорта для наиболее выгодного использования преимуществ каждого из них. Узбекистан реализует проекты развития интермодальных коридоров, сочетающих железнодорожные и автомобильные перевозки. Например, создаются условия для организации интермодальных маршрутов с Китаем, Пакистаном и другими странами, где часть пути груз движется по железной дороге, а часть – по автодорогам. Такой подход позволит ускорить транзит грузов через узбекскую территорию и привлечь дополнительный объем перевозок.

На национальном уровне внедрение логистических принципов проявляется в улучшении планирования транспортных потоков и расписаний, развитии складской и распределительной сети внутри страны, а также в применении современных методов управления цепями поставок. Оптимизация маршрутной сети и графиков движения автомобильного транспорта способствуют сокращению холостых пробегов и

равномерному распределению нагрузки на дороги. Повышение логистической эффективности уже заложено в стратегические цели правительства: к 2030 году планируется как минимум вдвое увеличить объем международных грузоперевозок всеми видами транспорта и не менее чем в 1,5 раза повысить долю перевозок грузов в контейнерах, а также поднять позицию Узбекистана в индексе LPI не ниже 55-го места¹. Реализация этих задач требует комплексного развития логистики, включая цифровизацию процессов и улучшение нормативных условий, что в перспективе снизит транспортные издержки для бизнеса и повысит конкурентоспособность узбекских товаров на внешних рынках.

Повышение качества сервиса автотранспортных услуг. Сервисный подход в управлении транспортными услугами ориентирован на удовлетворение потребностей клиентов – пассажиров и грузоотправителей. В Узбекистане назрела необходимость повышения стандартов обслуживания на автомобильном транспорте. Для пассажирских перевозок это означает обновление подвижного состава (приобретение современных автобусов, микроавтобусов), улучшение комфорта и безопасности. Уже предпринимаются меры для обновления автобусного парка и открытия новых маршрутов, в том числе международных и междугородних, с использованием современных транспортных средств. Также осуществляется строительство и реконструкция автовокзалов и придорожной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства, что повышает доступность и качество сервиса для населения.

Для грузовых автоперевозок повышение качества сервиса включает надежность и скорость доставки, прозрачность информации для клиентов, сохранность грузов. Внедряются стандарты качества на транспортные услуги и развивается рынок логистического сервиса. Создание новых придорожных сервисных объектов вдоль основных трасс (таких как зоны отдыха, стоянки для грузовиков с инфраструктурой, сервисные пункты) входит в планы правительства и будет способствовать улучшению условий работы водителей и сохранности грузов в пути. Одновременно повышаются требования к техническому состоянию транспорта и квалификации персонала – водителей, диспетчеров, механиков.

Важным аспектом сервисного подхода является обратная связь с потребителями услуг. Транспортные компании начинают внедрять практику сбора отзывов клиентов, мониторинга удовлетворенности и оперативного реагирования на жалобы. Конкуренция на рынке перевозок стимулирует провайдеров услуг предлагать более выгодные тарифы, дополнительные сервисы (например, страхование груза, отслеживание доставки онлайн) и соблюдать расписания. В итоге повышение качества сервиса способствует росту доверия клиентов к отечественным транспортным компаниям и переключению части спроса на них, что особенно актуально для сокращения доли иностранных перевозчиков в международных перевозках.

Цифровизация и инновации в транспортном секторе. Совершенствование управления транспортными услугами невозможно без активного внедрения цифровых технологий и инноваций. В Узбекистане начата цифровизация ряда процессов в

¹ mintrans.uz

автомобильном транспорте. Одним из примеров является внедрение с 2025 года системы электронной очереди для грузового автотранспорта на пограничных пунктах. Данная система позволит упорядочить пересечение границы, снизить время простоя грузовиков и уменьшить скопление транспорта на КПП.

Также разрабатываются и внедряются автоматизированные системы мониторинга перевозок. В сфере пассажирских перевозок запускаются онлайн-системы диспетчеризации, интегрированные с экстренными службами и электронными системами оплаты проезда. Это повышает прозрачность и безопасность перевозок: контролирующие органы и операторы могут в режиме реального времени отслеживать соблюдение маршрутов, графиков движения и получать информацию о нештатных ситуациях. Пассажиры, в свою очередь, получают удобные сервисы – мобильные приложения для оплаты и отслеживания транспорта.

В грузовой логистике внедрение информационных технологий проявляется в использовании электронных накладных и систем отслеживания грузов. Переход на электронный документооборот (например, электронные товарно-транспортные накладные) упрощает процедуры и сокращает время на оформление перевозок. Применение GPS-трекеров и датчиков позволяет в любой момент узнать местонахождение и состояние груза, а также оптимизировать маршруты с учетом дорожной обстановки. Кроме того, инновации затрагивают сферу безопасности: разворачиваются интеллектуальные транспортные системы, включающие видеонаблюдение на дорогах, системы фото- и видеофиксации нарушений, что улучшает контроль за соблюдением ПДД и снижает аварийность.

Цифровизация способствует повышению эффективности управления – за счет больших данных (Big Data) и аналитических систем можно прогнозировать спрос на перевозки, оптимизировать работу автопарка и планировать развитие инфраструктуры. Правительство поддерживает инновации через пилотные проекты и привлечение инвестиций: так, в Ташкенте реализуются проекты по внедрению электробусов и зарядной инфраструктуры, развитию «умного» светофорного регулирования и пр. В перспективе продолжение цифровой трансформации транспортного комплекса позволит Узбекистану значительно улучшить позиции в международных рейтингах логистики и качества инфраструктуры.

Устойчивое развитие транспортного комплекса. Особое внимание при модернизации автотранспорта уделяется целям устойчивого развития – экологическим и социальным аспектам. Транспортный сектор является одним из крупных потребителей энергии и источников загрязнения воздуха. В 2022 году выбросы загрязняющих веществ от транспорта в Узбекистане составили около 1,4 млн тонн, из них свыше 400 тыс. тонн приходилось на столичный регион¹. Рост автопарка и интенсивности движения усугубляет экологическую нагрузку, поэтому стратегия развития транспорта предусматривает меры по снижению негативного влияния. В их числе – переход на более экологичные виды топлива и техники. Масштабно внедряется использование сжатого природного газа (метана) в качестве моторного топлива для автобусов и грузовиков, что уже позволило снизить выбросы. Сейчас делается упор на

¹ development.asia

электрификацию городского транспорта: в Ташкенте началась эксплуатация электрических автобусов, развиваются сети зарядных станций. Переход на электро- и гибридный транспорт поддерживается на уровне государственных программ, что в долгосрочной перспективе сократит выбросы парниковых газов.

Цели устойчивого развития также включают повышение энергоэффективности перевозок и снижение удельных выбросов на единицу ВВП. Узбекистан поставил задачу к 2030 году снизить удельные выбросы парниковых газов на 35% development.asia. Для этого реализуется комплекс мер: развитие общественного транспорта, чтобы уменьшить долю личных автомобилей; совершенствование логистики, уменьшающее холостые пробеги; модернизация автопарка (внедрение техники, отвечающей современным экологическим стандартам Евро-5 и Евро-6). Кроме того, устойчивое развитие подразумевает социальную устойчивость – повышение безопасности на транспорте и обеспечение доступности транспортных услуг для всех слоев населения. Программы обучения водителей и пропаганда безопасного поведения на дорогах, развитие дорожной инфраструктуры (освещение, разметка, пешеходные переходы) – все это входит в комплекс мер по снижению аварийности и травматизма.

Наконец, устойчивость транспортной системы проявляется в ее способности адаптироваться к изменениям и кризисам. Пандемия COVID-19 показала необходимость иметь гибкие логистические цепочки и надежные внутренние перевозки. Укрепление национальной транспортной системы, развитие местных перевозчиков, создание резервных маршрутов – все это делает экономику более устойчивой к внешним шокам и способствует долгосрочному развитию.

Заключение. Совершенствование системы управления автомобильными транспортными услугами в Узбекистане требует комплексного, многопланового подхода. Необходимо одновременно решать инфраструктурные, организационные, технологические и экологические задачи. Проведенный анализ показал, что ключевые проблемы – высокие издержки, низкое качество сервиса, устаревшая инфраструктура и нормативная база – постепенно находят отклик в государственных реформах и программах. Создание Министерства транспорта и разработка новой редакции закона о транспорте заложили институциональную основу для единой политики в отрасли isrs.uzisrs.uz. Реализация транспортных стратегий до 2030 и 2035 годов, включая развитие логистических центров, цифровизацию процессов и экологические инициативы, должна вывести транспортный комплекс на новый уровень.

Для достижения поставленных целей рекомендуется сконцентрироваться на следующих приоритетах:

- **Развитие логистической инфраструктуры:** строительство мультимодальных транспортно-логистических центров, модернизация дорожной сети, повышение пропускной способности пограничных пунктов.
- **Внедрение инноваций и ИТ:** расширение применения систем электронного управления перевозками, цифровых платформ для взаимодействия участников рынка, умных технологий для безопасности и экологии.

- **Повышение качества сервиса:** обновление автопарка, подготовка квалифицированных кадров, внедрение стандартов обслуживания и контроля качества транспортных услуг.

- **Обеспечение устойчивости:** меры по снижению выбросов, экономии энергии, повышению безопасности движения, а также развитие конкурентоспособного отечественного транспорта, способного гибко реагировать на внешние вызовы.

Комплексное осуществление этих мер позволит значительно повысить эффективность и конкурентоспособность автомобильного транспорта Узбекистана. Улучшение логистики и сервиса, подкрепленное цифровыми технологиями и экологической ответственностью, обеспечит более высокий вклад транспортного сектора в экономический рост страны. В перспективе узбекская транспортно-логистическая система сможет занять достойное место в Центральноазиатском регионе, выступая драйвером устойчивого развития и интеграции в глобальные цепочки поставок. Таким образом, интегрированный логистический и сервисный подход к управлению транспортными услугами станет залогом долгосрочного прогресса отрасли и экономики в целом.

Adabiyotlar/Literatypa/References:

1. World Bank. Uzbekistan – Enhancing the Efficiency of Logistics Services // World Bank Report No. AUS0000971, 2018. <https://documents.worldbank.org>
2. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2023. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org>
3. Transport Strategy of the Republic of Uzbekistan until 2035. Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan, 2022. <https://mintrans.uz>
4. Салимов Ш.Ш. Логистика: основы организации и управления цепями поставок. – Ташкент: Iqtisodiyot, 2021. – 336 с.
5. Касымов Ж.Р., Салохиддинов А.Р. Транспортная логистика: учебное пособие. – Ташкент: ТГТУ, 2022. – 278 с.
6. OECD. Improving Transport Connectivity for Central Asia: Regional Report. Paris: OECD Publishing, 2020. <https://www.oecd.org>
7. Ахмедов М.У. Современные проблемы развития транспортной инфраструктуры Узбекистана // Журнал "Экономика и образование", №3(89), 2023. – С. 42–49.
8. Ганиев Б.Б. Устойчивое развитие транспорта: стратегия и инструменты. – Ташкент: Университетская книга, 2020. – 192 с.
9. International Road Transport Union (IRU). Digitalisation of Road Transport. IRU Reports, 2021. <https://www.iru.org>
10. Asian Development Bank. Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC): Transport Sector Strategy 2030. ADB, 2018. <https://www.adb.org>

**YANGI DAVR ILM-FANI: INSON UCHUN
INNOVATSION G'OYA VA YECHIMLAR**
V RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY KONFERENSIYASI MATERIALLARI
2025-yil, 22-iyul

Mas'ul muharrir: *F.T.Isanova*
Texnik muharrir: *N.Bahodirova*
Diszayner: *I.Abdihakimov*

Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar. V Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to'plami.
1-jild, 5-son (iyul, 2025-yil). – 107 bet.

Mazkur nashr ommaviy axborot vositasi sifatida 2025-yil, 8-iyulda C-5669862 son bilan rasman davlat ro'yaxatidan o'tkazilgan.

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.uz>

Konferensiya tashkilotchisi: "Scienceproblems Team" MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2025-yil, 22-iyul

Barcha huquqlar himoyalangan.
© Science problems team, 2025-yil.
© Mualliflar jamoasi, 2025-yil.