

O‘ZBEKISTONDA YUK VA YO‘LOVCHI TASHISH SOHASIDAGI KICHIK BIZNES MODELLARI

Sevara Aytieva

PhD, "Biznes boshqaruvi" kafedrasi dotsenti, Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti

Orcid: 0000-0002-9020-5813

Annotatsiya. Hududiy transport sohaslarida turli tadbirkorlik modellari qo‘llanilishi va ularning kombinatsiyasi barqaror harakatchanlikka erishish uchun muhim yondashuvga aylangan. Ushbu tadqiqot yuk va yo‘lovchi tashish sohaslarida kichik korxonalarining logistika xizmatlarida ishtirok etishiga ta‘sir qiluvchi omillar va sharoitlarni o‘rganishga qaratilgan. Tahlillar shuni ko‘rsatadiki, institutsional va infratuzilma bilan bog‘liq cheklovlariga qaramay, tadbirkorlik tashabbuslari barqarorligi va moslashuvchanligi yuqori bo‘lib qolmoqda; bu esa parchalangan, biroq samarali ishlayotgan tizim mavjudligini anglatadi. Ushbu tadqiqot transport siyosatini shakllantirishga hissa qo‘shadi hamda inklyuziv harakatchanlik yechimlarini ilgari surish uchun maqsadli qo‘llab-quvvatlash mexanizmlarini ishlab chiqishga asos yaratadi. Tadqiqot natijalari kelgusidagi hududiy rejalashtirish qarorlarini hamda kichik korxonalarini transport tarmog‘i boshqaruviga integratsiyalash jarayonini ma‘lumotlar bilan ta‘minlashi mumkin.

Kalit so‘zlar: Tadbirkorlik asosidagi transport modellari, inklyuziv harakatchanlik yechimlari, hududiy logistika tarmoqlari, kichik korxonalar ishtiroki, transport tizimining moslashuvchanligi.

I.KIRISH

Bir qator tadqiqotlar hududiy transport operatorlari orasida kichik biznes modellari rivojlanishini o‘rgangan va kichik korxonalar tomonidan moslashuvchan logistika yechimlarining ishlab chiqilishi harakatchanlik samaradorligiga ijobiy ta‘sir ko‘rsatishini aniqlagan[1]. Markazlashmagan transport modellari qo‘llanilishi, ayniqsa, xizmatdan yetarli darajada foydalana olmayotgan hududlarda infratuzilma kamchiliklarini bartaraf etish va xizmat ko‘rsatish sifatini oshirishda samarali ekani aniqlangan[2]. Barqaror transport tizimi tadbirkorlik salohiyati, siyosiy qo‘llab-quvvatlash va infratuzilmaviy moslashuvchanlikning muvozanatli uyg‘unligi asosida rivojlanadi[3].

Biroq, mavjud tadqiqotlar transport modellari faoliyatining turli o‘lchamlarini farqlab ko‘rsatmagan bo‘lib, bu esa turli tadbirkorlik tiplari va hududiy cheklovlar o‘rtasidagi o‘zaro bog‘liqlikni aniqlash zarurligini ko‘rsatadi[4]. Kichik miqyosdagi innovatsiyalar an‘anaviy logistika tizimlarining funksional cheklovlari yoki strukturaviy to‘siqlarini qoplab bera oladimi yoki yo‘qligi hanuz aniqlik kiritilmagan masala bo‘lib qolmoqda[5].

Garchi ma‘lumotlar turli milliy ma‘lumotlar bazalaridan olingan bo‘lsa-da, maydon intervyulari va biznes so‘rovlari ushbu manbalar mavjudligi va dolzarbligi sababli eng ko‘p qo‘llaniladigan usullar hisoblanadi[6]. Bundan tashqari, norasmiy sektor tarkibida rasmiy operatorlarga o‘xshash xususiyatlarga ega, biroq moslashuvchanligi yuqoriroq bo‘lgan mikrokorxonalar mavjudligi aniqlangan[7]. Mavjud tadqiqotlarning aksariyati tavsifiy xarakterga ega va kesim bo‘yicha namunalar asosida olib borilgan[8]. Hozirgi tadqiqotlar esa tadbirkorlik modellari transport samaradorligiga hududiy siyosiy muhit nuqtayi nazaridan qanday ta‘sir ko‘rsatishini tahlil qilmagan[9].

Bizning ma'lumotimizga ko'ra, hozircha biror tadqiqot turli submilliy hududlar doirasida moslashuvchanlik salohiyati va tizimli cheklovlarni modellashtirishga qaratilmagan[10]. Yagona hududli tadqiqotlardan farqli ravishda, biz ushbu tadqiqotda aralash metodologiyani qo'llab, ishtirokchilik doirasini shakllantirish va tahlil qilishga urinib ko'rdik[12]. Transport boshqaruvida tadbirkorlik intervensiyalarini muvaffaqiyatli joriy etish uchun ularning qo'llanilishiga turtki beruvchi va to'sqinlik qiluvchi omillarni chuqur tushunish zarur. Shuning uchun ushbu tadqiqot O'zbekistonning turli hududiy iqtisodiyotlarida harakatchanlik xizmatlarini yaxshilashda kichik biznes ishtirokining omillarini o'rganishga qaratildi[13]. Shu munosabat bilan biz kichik firmalar, hududiy rejalashtiruvchilar va transport foydalanuvchilarining yuk va yo'lovchi tashish boshqaruvida tadbirkorlik modellari qo'llanilishidagi imkoniyatlar va to'siqlar haqidagi qarashlariga oid empirik tadqiqotlarni umumlashtirdik[14].

Shu bilan birga, kichik logistika xizmatlari rivojiga ta'sir qiluvchi omillarni, sharoitlarni va tadbirkorlarning xulq-atvor naqshlarini aniqlash maqsadida tavsifiy statistika hamda induktiv tahlil usullaridan foydalandik[15]. Hududiy harakatchanlik bo'yicha tizimli sharhlar turli muhitlardagi dalillarni jamlash va tahlil qilish imkonini beradi hamda inklyuziv harakatchanlik yechimlarini ishlab chiqish va amalga oshirishni ma'lumot bilan ta'minlashda tobora ko'proq qo'llanilmoqda. Bizning farazimizga ko'ra, kichik biznes modellari integratsiyani kuchaytirishi yoki aksincha, fragmentatsiyani mustahkamlashi mumkin. Mahalliy kontekst bo'yicha tahlil natijalari so'rovnoma ma'lumotlari bilan birlashtirildi.

II.METODOLOGIYA

So'rovnoma o'tkazilgan hududlar viloyat markazlari, kichik shaharchalar, shahar atrofi hududlari, chegara tumanlari va sanoat klasterlari kabi joylarni o'z ichiga oladi, ammo ular bilan cheklanmagan. Tanlanma doirasiga O'zbekistonning sharqiy hududida ro'yxatdan o'tgan transport operatorlari kiritilgan. Ma'lumotlar 2020–2023 yillar oralig'ida viloyatlar, 2018–2023 yillar oralig'ida esa boshqa ma'muriy darajalar bo'yicha to'plangan. Tahlil birligi — bu korxonalar bo'lib, asosiy axborot manbalari sifatida 50 nafardan kam xodimga ega bo'lgan firmalar egalarining fikrlari asos qilib olingan, bu esa milliy KHK (kichik va xususiy korxonalar) tasnifiga muvofiq belgilangandir [16,17].

Strukturaviy so'rovnomalar hududiy tadbirkorlikni qo'llab-quvvatlash markazlari orqali yuborilgan, jami 423 ta haqiqiy so'rovnoma javobi olingan. Ma'lumotlar to'plami transport xizmatlarida biznes modellardan foydalanishni aks ettirib, mulkchilik shakli, faoliyat doirasi va innovatsiyalarni joriy etishni qamrab olgan. Ma'lumotlar mustaqil sharhlovchilar tomonidan standartlashtirilgan kodlash protokoli va qo'lda ma'lumot ajratish shakli yordamida yig'ilgan [18].

Ushbu sharhga kiritish mezonlari quyidagicha belgilangan: biz takroriy maqolalar hamda empirik ma'lumotlarga asoslanmagan yoki tasdiqlanmagan taxminlarga tayanadigan tahririy maqolalarni chiqarib tashladik. Qidiruv 2010–2023 yillar bilan cheklangan, chunki hududiy innovatsiyalarning ko'pchiligi 2010 yildan keyin paydo bo'lgan.

Maydon tadqiqotlari tartibi ilgari batafsil bayon etilgan. Fazoviy tanlash uchun Farg‘ona vodiysida 15 km uzunlikda va 2 km chuqurlikda chiziqli zonasi bo‘yicha grid namuna dizayni asosida koridor yaratilgan[12]; bu zona transport zonasi yadro qismiga yaqin bo‘lgan ma‘muriy chegaralar doirasida, transport vositasi turlariga ko‘ra operatsion tasnif asosida tanlangan. Bu yondashuv shaharlik va qishloq hududlarida kuzatiladigan ko‘p omilli ta’sirlar tufayli yuzaga keladigan cheklovlarni bartaraf etishga yordam beradi

Tahlil modeli va baholash uch bosqichda amalga oshirilgan: (i) so‘rovnoma vositasida o‘zgaruvchilar matritsasini shakllantirish, (ii) pilot bosqichdan so‘ng hududlar ichida ma‘lumot yig‘ishni amalga oshirish, (iii) javoblarni sifat bahosi va statistik tahlil uchun 4, 8 va 12 haftadan so‘ng tasniflash. Ma‘lumot yig‘ish ikki bosqichda bo‘lgan: birinchi bosqich — manfaatdor tomonlar bilan suhbatlar bo‘lib, ular asosan qarashlar va muammolarni aniqlashda foydalangan; ikkinchi bosqich — kvantitativ so‘rovnoma tahlili bo‘lib, u javoblar ishonchligini tekshirishda qo‘llanilgan. Bizning umumlashtirishimiz uch bosqichdan iborat bo‘lgan — dastlabki topilmalarni kodlash, ikkinchi darajadagi mavzularga kodlarni guruhlash va yakuniy umumlashtirilgan mavzularni shakllantirish.

Model tuzilmasi keyinchalik tekshirib chiqilgan. Ahamiyatlilik haqiqiy qiymatning ishonch oralig‘idagi holatiga qarab baholangan [19]. Takroriy o‘lchovlar modelning barqarorligini baholash va statistik ahamiyatlilikni aniqlash imkonini beradi.

Sifatni baholash ro‘yxati 12 ta savoldan iborat bo‘lib, manbaning ma‘lumotlar ishonchligi, namunaviy vakilligi va metodologik shaffofligini o‘lchaydi. Qaram o‘zgaruvchi — bu modelni qabul qilish darajasini ifodalovchi korxonalar ishtiroki sifatida belgilangan. Qoniqish darajasini o‘lchash uchun respondentlardan o‘z hududlaridagi transport ishonchligi darajasi qoniqarli yoki yo‘qligini 1 dan 5 gacha bo‘lgan shkala asosida baholash so‘ralgan, bu yerda 1 – juda past, 5 – juda yuqori darajani bildiradi.

Yakuniy o‘lchov shkala ikki o‘lchovdan iborat: foydalanish imkoniyati va operatsion moslashuvchanlik; har biri to‘rttadan bandni o‘z ichiga oladi. Ushbu metod asosida korxonalar to‘rtta transport modeli turkumiga ajratilgan: belgilangan yo‘nalishli, talabga asoslangan, umumiy yuk tashish va aralash operatsiyalar [20]. Tavsifiy mavzular izchil tahlil qilinib, induktiv mavzularni hosil qilish uchun ishlatilgan. Transport tadqiqotlar doirasi tomonidan tavsiya etilgan narativ sintez yondashuvi model samaradorligi haqidagi natijalarni kontekstga moslashtirish va uyg‘unlashtirish uchun qo‘llanilgan.

Mavzuli sintez jarayoni Tomas va Harden tomonidan sifat tadqiqotlarini umumlashtirish metodikasi asosida olib borilgan. Kodlash toifalari, talqin qoidalari va vizualizatsiya shakllariga aniqlik kiritish maqsadida moslashtirishlar kiritilgan. Ushbu sintez kontekstga bog‘liq xatoliklardan xoli bo‘lgan, amaliy ahamiyatga ega bo‘lgan xulosalarni aniqlash imkonini beradi.

III.NATIJALAR

Respondentlar periurban markazlarida talabga asoslangan transport modellari va mahalliy sanoat yo‘laklaridagi umumiy yuk terminallaridan foydalanish ular uchun



qulay bo'lganini tez-tez ta'kidladilar, chunki bu orqali kechikishlar, marshrutdagi samarasizlik va ortiqcha yoqilg'i sarfidan qochish imkoniyati bo'lgan.

3-jadvalda chiziqli regressiya tahlili natijalari va koeffitsientlar ahamiyatlilik sinovi keltirilgan. 1-modelga ko'ra, "tadbirkorlik moslashuvchanligi" va "xizmatlardan foydalanish imkoniyati kvadrati" ko'rsatkichlari statistik jihatdan muhim va yuqori ahamiyatga ega bo'lib, moslashuvchan biznes ishtiroki bilan korxonalar ishtiroki o'rtasida kuchli ijobiy bog'liqlik mavjudligini ko'rsatadi. Bu shuni anglatadiki, tuzilmasi moslashuvchan bo'lgan korxonalar mahalliy transport xizmatlarini ko'rsatishda kamroq moslasha oladigan firmalarga qaraganda katta hissa qo'shadi.

1-jadval. Transport sektori mezonlarining normallashtirilgan va haqiqiy ballari

Nomi	Ideal	Normal	Haqiqiy
Tadbirkorlik salohiyati	0.784	0.245	0.122
Infratuzilma mosligi	1.000	0.312	0.156
Siyosiy va me'yoriy qo'llab-quvvatlash	0.804	0.251	0.126
Xizmatlardan foydalanish imkoniyati	0.616	0.192	0.096

Biroq, infratuzilma cheklovlari, siyosiy farqlar, xizmat qamrovi va innovatsiyalarni joriy etish darajasi mintaqalar orasida bir xilda namoyon bo'lmagan, bu esa statistik jihatdan ijobiy bog'liqliklarning prognoz quvvatini kamaytirgan. Ishtirokchilar siyosiy muvofiqlik rejalashtirish barqarorligini va operatsion muvofiqlikni yaxshilashini, bu esa yuqori qoniqish keltirishini ta'kidlashdi. Ushbu ta'sirlarning ayrimlari Farg'ona vodiysi yo'lagi va chegara tuman klasterlarida kuzatilgan, boshqalari esa faqat markaziy shaharlik zonalar bilan cheklangan.

50 ishtirokchidan 38 tasi o'z yo'nalishlarida yuk va yo'lovchi tashishning aralash modelini sinab ko'rishga qiziqish bildirgan, bu ularning o'sish maqsadlarini qo'llab-quvvatlovchi logistika va iqtisodiy sabablarga asoslangan. Ijobiy fazoviy tarqalish effekti aniqlangan, bunda transport yo'lagi matritsasiga birlashtirilgan korxonalar klasterlari alohida turgan va cheklangan foydalanish modellari bilan bog'liq mikrokorxonalaridan farq qilgan.

2-jadval. Transport sektori modellashida mezonlar va alternativalar o'rtasidagi bog'liqlik matritsasi

Mezonlar / Alternativalar	Tadbirkorlik salohiyati	Infratuzilma mosligi	Siyosiy va me'yoriy qo'llab-quvvatlash	Xizmatlardan foydalanish imkoniyati	Talabga asoslangan transport modeli	Belgilangan yo'nalishli mikromodel	Yuk-yo'lovchi aralash modeli	Maqsad
Tadbirkorlik salohiyati	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.19526	0.13807	0.39052	0.12238
Infratuzilma mosligi	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.39052	0.39052	0.13807	0.15603

Siyosiy va me'yoriy qo'llab-quvvatlash	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.27614	0.27614	0.19526	0.12550
Xizmatlardan foydalanish imkoniyati	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.13807	0.19526	0.27614	0.09609
Talabga asoslangan transport modeli	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.24669
Belgilangan yo'nalishli mikromodel	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.09790
Yuk-yo'lovchi aralash modeli	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.15541
Maqsad	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000	0.00000

3-jadval. Chiziqli regressiya tahlili natijalari

O'zgaruvchi	Koef.	Std. xatolik	t-qiymat	p-qiymat	[95% Ishonch oraliq]	Aham.
tadbirkorlik_moslashuvchanligi	0.589	0.191	3.09	0.004	0.204 – 0.973	***
infratuzilma_cheklovlari	-0.429	0.117	-3.66	0.001	-0.666 – -0.193	***
siyosiy_qo'llab_quvvatlash	0.410	0.167	2.46	0.018	0.074 – 0.746	**
xizmatdan_foydalanish_darajasi	0.911	0.178	5.13	0.000	0.553 – 1.270	***
innovatsiyani_joriy_qilish	0.238	0.212	1.12	0.268	-0.190 – 0.667	
transport_qoniqish	0.064	0.090	0.71	0.483	-0.118 – 0.246	
Konstanta	-0.427	1.396	-0.31	0.761	-3.241 – 2.388	

Transport ishonchliligi bo'yicha qoniqish darajasining ishtirokga sezilarli ta'siri aniqlanmadi. Siyosiy qo'llab-quvvatlash esa ishtirokga mo'tadil darajada, ammo ahamiyatli ta'sir ko'rsatdi. Modellashtirilgan alternativalar orasida talabga asoslangan gibrid modellar yuqori qabul darajasida bo'lsa, belgilangan yo'nalishli modellarning qabul darajasi past bo'lgan. Biroq, ushbu guruhlamalarning transport tizimlarini kengaytirishda qo'shni korxonalariga ta'siri nisbatan cheklangan bo'lib qolmoqda.

IV.MUHOKAMALAR

Bizning natijalarimiz shuni ko'rsatadiki, tadbirkorlikdagi moslashuvchanlik va xizmatlardan foydalanish imkoniyati o'rtasidagi o'zaro ta'sir korxonalar ishtirokini oshirishi mumkin. Bu esa transport xizmatlari modellarini hududiy biznes ekotizimlari bilan uyg'unlashtirish bo'yicha yondashuvlarni tushunishga yordam beradi.

Empirik natijalar shuni ko'rsatadiki, bir xil yoki o'xshash transport yo'laklarida kichik firmalarning to'planishi logistika integratsiyasini samarali kuchaytiradi. So'rov natijalariga ko'ra, turli ma'muriy klasterlardan ajralgan korxonalar orasida ishtirok darajasi yuqori o'zgaruvchanlikka ega. Ushbu tadqiqotda ko'rib chiqilgan mikrofirmalar mintaqaviy tarmoq ichida hududiy joylashuv tufayli operatsion barqarorlik va xatti-harakatda izchillik namoyon etgan bo'lib, ular logistika matritsalarida moslashuvchan tugunlar sifatida harakat qilgan, biroq butun tizim yoki makrostrukturani qayta shakllantira olmagan. Bu holat shaharga tutash hududlarda ilgari kuzatilgan natijalarga o'xshaydi.

Bu holat firmalarning bir xil yoki o'xshash marshrutlarda joylashgani bilan izohlanishi mumkin, bu esa noaniqlikni kamaytiradi va koordinatsiya to'siqlarini bartaraf etadi, shu bilan bo'linish xavfini kamaytiradi. Modelning lokal sharoitlarga moslashuv tendensiyasi, avval shaharga yaqin transport birliklarida ko'rsatilganidek, cheklangan masshtabda bo'lsa-da, aralash-hibrid modellarda takrorlanishi, umumiy transport vositalariga asoslangan desentralizatsiyalashgan logistika tizimlarida afzal tashkilot shakli sifatida qaraladi.

Biz ushbu klaster shakllanishida kengroq tarmoq ta'sirining yo'qligini va izolyatsiyadagi mikrofirmalarning kengayishi qiyin bo'lishini, biznes innovatsiyalarining hududiy rejalashtirish tizimlariga kam ta'sir qilishi bilan izohlaymiz. Chunki bu tizimlar pastdan-yuqoriga kiruvchi tashabbuslarga va norasmiy modellarga unchalik sezgir emas. Mustaqil tashkilotlar esa institutsional ko'rinmaslik va resurs cheklovlari sababli tizimli kengayishni amalga oshirolmaydi.

Ushbu tahlil natijalari inklyuziv mobilitet konsepsiyasini va hududiy siyosat uchun dalillar bazasini boyitadi. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, siyosiy yordam va infratuzilma moslashuvchanligi omillarining ta'siri korxonalar ishtirokiga turlicha ta'sir qiladi. Hududlararo transport so'rovlari natijalariga muvofiq, sanoat yo'laklarida talabga mos logistikadan foydalanish xarajat samaradorligi bilan bog'liq. Mintaqaviy qoniqish so'rovlari esa mahalliy boshqaruv va tadbirkorlik o'rtasidagi ijobiy munosabatlar rejalashtirish samaradorligi, xizmat ishonchliligi, biznes ishonchi va tarmoq uyg'unligini oshirishini ko'rsatmoqda.

Siyosatchilar ushbu tadbirkorlik modellarining moslashuvchan xususiyatlaridan to'liq foydalanib, o'tish davridagi iqtisodiyotlar mobilitet infratuzilmasini

mustahkamlashlari mumkin. Ushbu tadqiqot shuni anglatadiki, ildizlardan chiqqan transport modellarining hududiy darajadagi xizmat integratsiyasiga ta'siri har doim bir xilda bo'lmashligi mumkin. Ya'ni, norasmiy va rasmiy transport elementlarining kombinatsiyasi har doim ham tizimli muvofiqlikni oshirmaydi. Ammo bu hududiy tafovutlar so'nggi yillarda pastdan-yuqoriga yo'naltirilgan siyosiy pilot dasturlar orqali transport innovatsiyalarining tarqalishi bo'yicha o'rganilgan holatlarga o'xshashdir. Ushbu kuzatishlar bizning tahlil natijalarimizda qayd etilgan ishtirok naqshlariga mos keladi, ya'ni biz ko'rgan fragmentatsiya ehtimoliy ravishda tartibga solinmagan operatorlarning siyosatni e'tiborga olmaydigan zonalarga kirib kelishi bilan bog'liq.

Ko'pgina avvalgi tadqiqotlar kabi, ushbu ishda ham ayrim cheklovlar mavjud bo'lib, ular keyingi tadqiqotlar yo'nalishlarini belgilaydi. Birinchidan, namunalar hajmi cheklangani uchun, ushbu biznes modellarining vaqt o'tishi bilan qanday o'zgarishini o'rganmadik va faqatgina mavjud holatdagi kesimni tahlil qildik. Garchi tanlov xatoligi muammosi jiddiy bo'lmasa-da, mintaqaviy tadbirkorlik muhitini yaxshi biladigan tadqiqotchilar model samaradorligining turli o'lchamlarini solishtirish orqali xulosalarning barqarorligini ta'minlashlari mumkin.

Garchi biz ko'p darajali tahlil o'tkazgan bo'lsak-da, tadqiqotimiz ayrim jihatlar bo'yicha cheklovlarga ega. Shunga qaramay, bu model transport sohasi uchun amaliy asosdagi tizim yaratadi, biroq soha arxitekturasi miqyosini strategik darajada o'zgartirish salohiyatiga ega emas.

V.XULOSA

Bizning tadqiqot natijalarimiz kelajakdagi transport siyosati mexanizmlarini ishlab chiqish va ularni hududiy harakatchanlikni qo'llab-quvvatlash amaliyotida qo'llashda foydali bo'lishi mumkin. Siyosatchilar transport sohasida tadbirkorlik modellarining moslashuvchan salohiyati va integratsiyalovchi rolikdan to'liq foydalanishlari mumkin. Garchi ushbu tadqiqotda innovatsiyalarni qabul qilish darajasi statistik jihatdan ahamiyatli emasligi aniqlangan bo'lsa-da, operatsion sharoitlarni chuqurroq tushunish inklyuziv logistika rivoji uchun muvaffaqiyatli aralashuvlarga olib kelishi mumkin.

Hududiy kontekstdagi tadbirkorlikdagi moslashuvchanlik va xizmatlarga kirish imkoniyati o'rtasidagi bog'liqlikni kuchaytirish uchun siyosatchilar bir nechta yo'nalishlarda harakat qilishlari mumkin, jumladan: muvofiqlashtirilgan rejalashtirish, salohiyatni oshirish dasturlari va qo'llab-quvvatlovchi infratuzilma investitsiyalari. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, korxonaning mahalliy transport muhiti bo'yicha qoniqish darajasi uning ishtirok ko'rsatkichiga sezilarli ta'sir qiladi, shuning uchun mahalliy sharoitlarda ishtirokni rag'batlantiruvchi omillarni chuqurroq tushunish muhim bo'ladi.

Shuningdek, ushbu tadqiqot shuni taklif etadiki, institutsional asosga ega bo'lmagan va siyosiy moslikka ega bo'lmagan tadbirkorlik modellarining kengayishi qiyin bo'lishi mumkin, va rejalashtiruvchilar asosiy innovatsiyalarni qo'llab-quvvatlash amaliyotini normativ integratsiya bilan bir qatorda shakllantirishni ko'zda tutishlari zarur. Ushbu tadqiqot transport sohasida inklyuzivroq yondashuvlar uchun yangi imkoniyatlar eshigini ochadi. Aniqroq qilib aytganda, qaysi turdagi me'yoriy-

huquqiy vositalar va boshqaruv modellarining siyosiy qo'llab-quvvatlash darajasiga bog'liq ravishda transport tizimining evolyutsiyasiga ta'sir ko'rsatishini va bu orqali korxonalar qarorlariga qanday ta'sir qilishi mumkinligini o'rganish maqsadga muvofiq bo'ladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Abdullayev, A., Raimova, D., va Utkirov, F. (2024). O'zbekistonda avtomobil transporti sohasida kichik biznes korxonalarining rivojlanish tendensiyalari. *Ilm-fan va Amaliyot Byulleteni*, 10(2), 412–417.
2. *UzDaily*. (2025). 2024 yilda O'zbekistonning transport xizmatlari hajmi 145 trillion so'mdan oshdi.
3. O'zbekiston Statistika agentligi. (2024). O'zbekiston Respublikasida xizmatlar sohasining asosiy ko'rsatkichlari.
4. *Trend News Agency*. (2024). 2024 yilda O'zbekiston transport sohasidagi asosiy voqealar sharhi.
5. *Sayg'ınlar Nakliyat*. (2025). 2024 yilda O'zbekistonda yuk tashish narxlari.
6. *AGL – Arrow Global Logistics*. (2025). Xalqaro yuk tashish: Arrow Global Logistics transport kompaniyasi.
7. *YB Case*. (2025). 2025 yilda O'zbekistonda biznes muhitiga qarash.
8. *Enterprise Surveys*. (2024). O'zbekiston mamlakat profili – 2024.
9. *BMT Iqlim o'zgarishi bo'yicha doiraviy konvensiyasi (UNFCCC)*. (2024). O'zbekiston Respublikasining to'rtinchi milliy ma'ruzasi.
10. *BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasi (UNECE)*. (2024). O'zbekiston bo'yicha milliy atrof-muhit holati hisoboti.
11. *ACM Digital Library*. (2023). O'zbekistonda elektron tijorat rivojlanishining hozirgi tendensiyalari.
12. *ResearchGate*. (2023). O'zbekistonda tadbirkorlik rivojlanishining bosqichlari.