2026-yil, oktabr.
№10-son.
ISSN: 3060-5245

TRANSPORT YO‘LAKLARINING IQTISODIY O‘SISHGA TA’SIRI TAHLILI VA XALQARO SAVDODA TRANSPORT YO‘LAKLARIDA MAVJUD TO‘SIQLAR

SHUKUROV UMIDBEK G‘ULOMJON O’G’LI
Andijon davlat-texnika instituti
Iqtisodiyot kafedrasi stajor o‘qituvchisi
E-mail: UmidbekShukurov171@gmail.com

Annotatsiya. Mazkur maqolada Xalqaro savdoda transport yo‘laklarining ahamiyati qanday darajada ekanligi keltirilgan. Transport yo‘laklari iqtisodiy o‘sish, kambag‘allik, ish o‘rinlari, tenglik, atrof-muhit sifati va iqtisodiy barqarorlik kabi rivojlanish natijalarining potensial to‘plamiga ta’siri orqali kengroq iqtisodiy foyda va xarajatlarni keltirib chiqarishi mumkin. Transport yo‘laklarining qanday ahamiyatga ega ekanligini tushunish uchun ushbu maqola yirik transport yo‘laklarini ahamiyatini baholovchi adabiyotlarni miqdoriy ko‘rib chiqishni o‘z zimmasiga oladi. Bunda yo‘llar, relslar va havo yo‘llariga e’tibor beriladi.
Kalit so‘zlar: xalqaro savdo, eksport, import, bojxona siyosati, ta’rif to‘siqlar, nota’rif to‘siqlar, CAREC, iqtisodiy o‘sish.

Аннотация. В данной статье представлено значение транспортных коридоров в международной торговле. Транспортные коридоры могут приносить более широкие экономические выгоды и издержки, влияя на потенциальный набор результатов развития, таких как экономический рост, бедность, рабочие места, справедливость, качество окружающей среды и экономическая стабильность. Чтобы понять важность транспортных коридоров, в этой статье проводится количественный обзор литературы, оценивающей важность крупных транспортных коридоров. При этом основное внимание уделяется путям, рельсам и воздушным путям.
Ключевые слова: международная торговля, экспорт, импорт, таможенная политика, определение барьеры, непрозрачные барьеры, CAREC, экономический рост.

Abstract. This article presents to what extent the importance of transport corridors in international trade is. Transport corridors can generate wider economic benefits and costs through their impact on the potential set of development outcomes such as economic growth, poverty, jobs, equality, environmental quality and economic sustainability. To understand how Transport corridors are important, this article takes on a quantitative review of the literature evaluating the importance of large transport corridors. In this, attention is paid to roads, rails and airways.
Keywords: international trade, export, import, customs policy, definition barriers, non-commercial barriers, CAREC, economic growth.

KIRISH

Transport yo‘laklarining iqtisodiyotga keltiradigan foydasi faqat transport infratuzilmasi bilan cheklanmaydi. Infratuzilma hududlar yoki shaharlar o‘rtasidagi asosiy aloqalarni ta‘minlaydi, savdoning boshlanishiga va bandlik, ta‘lim, sog‘liqni saqlash imkoniyatlarining kengayishiga yordam beradi. Transport yo‘laklari esa bir qadam oldinga boradi: ular transport va logistika xizmatlarini takomillashtirib, savdoni raqobatbardoshroq qiladi, chunki ta‘rifiga ko‘ra mamlakatlar va mintaqalarni bog‘lashga qaratilgan. Yo‘laklar davlatlar xavfsizligi, hududiy yaxlitligi, turizm va odamlar harakati uchun ham muhim. Boshqarilmasa, ular kasalliklar tarqalishi va noqonuniy faoliyat kabi salbiy tashqi ta‘sirlarga ham sabab bo‘lishi mumkin.

2026-yil, oktabr.
№10-son.
ISSN: 3060-5245

Deyarli barcha transport yo‘laklari chegara punktlari va xalqaro shlyuzlarda ish faoliyatini yaxshilash strategiyasini qabul qilgan; Yevropa–Kavkaz–Osiyo yo‘lagida bu asosiy strategiya hisoblanadi. Shunga qaramay, yo‘laklarning iqtisodiy o‘sishga ta‘siri mamlakatlar bo‘yicha turlicha bo‘lib, bu geografiya, mintaqaviy tarix va savdo rivojidagi farqlar bilan bog‘liq.

ADABIYOTLAR TAHLILI

Transport yo‘laklarini iqtisodiyotga olib keladigan foydalari va ta’siri faqat transport infratuzilmasidan ko‘ra ko‘proq. Transport infratuzilmasi viloyatlar yoki shaharlar o‘rtasidagi asosiy aloqalar bilan shug‘ullanadi va savdoning boshlanishiga hamda boshqa ijtimoiy ta’sirlarning rivojlanishiga erishadi, masalan, bandlik, ta’lim, sog‘liqni saqlash imkoniyatlarini oshirish va boshqalar. Transport yo‘laklari bir qadam oldinga siljiydi: ular transport va logistika xizmatlarini takomillashtirib, savdoni yanada raqobatbardosh qiladi, chunki ta’rifiga ko‘ra viloyatlar mamlakatlari va mintaqalarini bog‘lashga qaratilgan[1].

Transport yo‘laklar turli mamlakatlarning iqtisodiy o‘sishiga turli darajada ta’sir ko‘rsatadi. Bu farqlar asosan topologiya va geografiyaning xilma-xilligi, shuningdek, mintaqaviy tarix va savdo rivojlanishi har bir mintaqada transport yo‘laklarini rivojlantirish uchun turli strategik maqsadlar va sabablarni keltirib chiqarganligi bilan bog‘liq bo‘ladi. Osiyodagi asosiy transport va savdo tendensiyalari quyidagilardan iborat:

– Globallashuv davrida Osiyo davlatlari G‘arbiy Yevropa va Shimoliy Amerika mamlakatlari uchun ishlab chiqaruvchilarga aylandi

– Osiyo va Yevropa o‘rtasidagi savdo har yili keskin oshib bormoqda, ayniqsa Xitoy, Koreya, Hindiston va Indoneziyaning G‘arbiy Yevropa bilan savdosi

– Ushbu savdoning 99%i kemalar orqali tashiladi va asosiy yo‘nalishlar Shanxay, Busan, Mumbay portlaridan Rotterdam, Gamburg portlariga

– Markaziy Osiyo mamlakatlari o‘tish davridagi va dengizga chiqish yo‘llari mavjud bo‘lmagan iqtisodiyotlar sifatida tavsiflanadi

Hozirgi vaqtda Osiyoning sharqiy qismini Yevropa bilan bog‘laydigan asosiy ichki transport varianti Trans-Sibir temir yo‘lidir.

Hududda transport yo‘laklarini rivojlantirish bo‘yicha xalqaro hamda mintaqaviy tashkilotlar tomonidan ko‘plab - o‘ndan ortiq tashabbuslar bor.

Yevro-Osiyo yo‘nalishlari bo‘ylab transport yo‘laklarini rivojlantirishning afzalliklari juda ko‘p, jumladan:

– Yuklarni dengiz transportidan ichki transport vositalariga, asosan temir yo‘llarga yo‘naltirish:

Bunga Yevro-Osiyo yo‘nalishlari bo‘ylab ishonchli va samarali temir yo‘l xizmatlarini taqdim etish orqali erishish mumkin.

– Bu portlarning triband bo‘lib qolishi, Osiyo - asosan Xitoy, Hindiston va Koreya va G‘arbiy Yevropa portlari o‘rtasidagi savdo hajmining uzluksiz o‘sib borishi, portlarni kengaytirish bo‘yicha uzoq muddatli investitsiya rejalari, okean orqali yuk tashish eng muhim savdo yo‘llaridan birida monopoliyaga aylanganligi sababli zarur;

2026-yil, oktabr.
№10-son.
ISSN: 3060-5245

– Dengiz muqobillari bilan solishtirganda raqobatbardosh - narx va vaqt bo‘yicha ichki transport imkoniyatlarini yaratish orqali Markaziy Osiyo davlatlari ko‘plab iqtisodiy manfaatlarga ega xalqaro yuklar uchun tranzit mamlakatlarga aylanadi;

– Markaziy Osiyo mamlakatlari yangi eksport – import muqobili, Osiyo va Yevropa bozorlari bilan ichki aloqa orqali samaraliroq muqobilga ega bo‘ladi.

– Markaziy Osiyoning dengizga chiqish imkoni bo‘lmagan mamlakatlari mintaqa portlari bilan yanada samarali bog‘lanishdan foyda ko‘radi

– Yildan-yilga ortib borayotgan ushbu yangi ichki transport imkoniyatlarini qo‘llab-quvvatlash uchun yuk bor va bu transport yo‘laklarining muvaffaqiyatini kafolatlaydi

Ushbu ichki transport imkoniyatlarining ochilishi mamlakatlar o‘rtasida turizmni oshiradi.

Transport infratuzilmasi loyihasida infratuzilma standartlarini uyg‘unlashtirishga erishib bo‘lmaydi. Masalan, ba’zi jismoniy parametrlar: yuk o‘lchagichi yoki o‘lchagich kengligi, muayyan milliy me’yorlarga muvofiq qurilgan mavjud tarmoqlarning sezilarli uzunligini hisobga olgan holda, uyg‘unlashtirilmaydi. Asosiy investitsiyalar odatda xalqaro moliya institutlari yordamida moliyalashtiriladi. Bunday investitsiyalar transport xarajatlarini sezilarli darajada kamaytirishi va shu bilan tegishli mamlakatlarning savdo-iqtisodiy rivojlanishini rag‘batlantirishi mumkin. Yangi yo‘llar, avtomobil yo‘llari, halqa yo‘llari yoki tutashtiruvchi yo‘llarni qurish va mavjudlarini qayta tiklash Osiyoda amalga oshirilayotgan asosiy loyihalardir. Ushbu loyihalarning asosiy maqsadlari strategik milliy/xalqaro yo‘llarga kirish, barqaror, samarali va samarali milliy avtomobil yo‘llari tarmog‘ini barpo etish, ikki asosiy shahar o‘rtasida to‘g‘ridan to‘g‘ri aloqa o‘rnatish, yo‘llarning texnik standartlarini xalqaro standartlarga oshirish va transport xarajatlarini kamaytirishdan iborat. Osiyo mamlakatlari hukumatlari transport xarajatlarini minimallashtirish, iqtisodiy markazlar orasidagi sayohat vaqtini yo‘qotish va o‘z mamlakatlari va mintaqaga iqtisodiy rivojlanishni ta’minlash uchun yo‘l infratuzilmasiga sarmoya kiritadilar. Yangi temir yo‘l liniyalarini qurish, yo‘llarni rekonstruksiya qilish, tezyurar poyezdlar uchun temir yo‘l liniyasini qurish Osiyo mamlakatlarida amalga oshirilayotgan temir yo‘l infratuzilmasi loyihalari qatoriga kiradi. Temir yo‘l qurilishi loyihalari asosan sayohat vaqtini qisqartiradi va yetishmayotgan bo‘g‘inlarni bog‘laydi.[3]

Tranzit operatsiyalarida foydalaniladigan har bir transport turi uchun muammolar har xil. Notarif to‘siqlar savdodagi texnik bo‘lmagan to‘siqlar bo‘lib, ular asosan “inson tomonidan yaratilgan”.[4]

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Xalqaro savdoda transport yo‘laklarining ahamiyatini baholash hamda ularning samaradorligini cheklovchi to‘siqlar o’rganiladi. Yirik transport yo‘laklarining (avtomobil yo‘llari, temir yo‘llar va havo yo‘llari) ahamiyatini baholovchi adabiyotlarni miqdoriy ko‘rib chiqishga asoslangan. Savdo oqimlarini

tahlil qilish uchun savdo ma‘lumotlarini joylashuv va boshqa parametrlar bilan bog‘laydigan usullardan foydalanildi: Balassa indeksi (oshkor qilingan qiyosiy ustunlik) va tortishish modeli (gravity model). Balassa indeksi Markaziy Osiyo mamlakatlarining tovar guruhlari bo‘yicha qiyosiy ustunligini aniqlash uchun qo‘llanildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 2025-yilda 81,2 mlrd AQSh dollarini tashkil etib, oldingi yilga nisbatan 13,9 mlrd dollarga, ya’ni 20,7 foizga oshdi. Eksport 33,8 mlrd dollarga (+24,0 %), import esa 47,4 mlrd dollarga (+18,5 %) yetdi, savdo balansi 13,5 mlrd dollarlik kamomad bilan yakunlandi [5]. Eksportning importni qoplash darajasi 71,4 foizni tashkil etadi, ya’ni tashqi savdoning katta qismi hali ham import hisobiga shakllanmoqda. Hamkorlar tarkibi ham e’tiborga loyiq: Xitoy (21,2 %), Rossiya (16,0 %) va Qozog‘iston (6,1 %) birgalikda aylanmaning 43,3 foizini beradi [5]. Bu hamkorlar bilan tovar almashinuvi quruqlikdagi yo‘nalishlarda ham kechishini hisobga olsak, savdo hajmi transport yo‘laklarining o‘tkazish qobiliyati va chegaradagi tartib-qoidalarga bevosita bog‘liq bo‘lib qoladi.

Rasmiy statistikaga ko‘ra, 2020–2024-yillarda avtomobil transportida tashilgan yuk 1238,2 mln tonnadan 1370,1 mln tonnagacha (+10,7 %), temir yo‘lda esa 70,6 mln tonnadan 74,0 mln tonnagacha (+4,8 %) ko‘paygan [6]. Natijada ikki tur yig‘indisida temir yo‘lning ulushi 5,4 foizdan 5,1 foizgacha pasaydi (muallif hisob-kitobi). Shunga mos ravishda, 2025-yilda temir yo‘l orqali tashilgan yuk atigi 3,3 foizga o‘sgani va umumiy yuk hajmining 7 foizidan kamini tashkil etgani rasmiy darajada tan olingan [7]. Demak, mamlakat yuk oqimlarining asosiy yuki avtomobil transporti zimmasida, transport yo‘laklarining o‘zagi bo‘lishi kerak bo‘lgan temir yo‘l esa o‘sish sur’atida orqada qolmoqda.

Konteyner tashuvlarida nomutanosiblik yanada yaqqol ko‘rinadi: 2025-yilda temir yo‘l orqali keltirilgan import konteynerlari 256 115 TEUga yetib, 30 foizga oshgan, eksport konteynerlari esa 99 637 TEUni tashkil etib, faqat 3,5 foizga ko‘paygan [7]. Import oqimi eksportdan taxminan 2,6 baravar katta. Bunday asimmetriya qaytish yo‘nalishida vagon va konteynerlar to‘liq yuklanmasligiga, oqibatda birlik yukni tashish tannarxi oshishiga olib kelishi mumkin (muallif xulosasi).

Jahon banki Logistika samaradorligi indeksi (LPI) bo‘yicha O‘zbekiston 2018-yilda 99-o‘rinda (2,58 ball), 2023-yilda esa 88-o‘rinda (2,6 ball) joylashgan [8]. Reyting 11 pog‘onaga yaxshilangan bo‘lsa-da, ball deyarli o‘zgarmagan (+0,02), ya’ni yutuq mutlaq emas, ko‘proq nisbiy xarakterga ega. Bunda 2023-yilda indeks uslubiyati yangilanib, hisob-kitobga yuk harakatini real kuzatish ma’lumotlari qo‘shilganini ham unutmaslik lozim, shuning uchun turli yillar natijalarini solishtirishda ehtiyot bo‘lish talab etiladi [8]. Asosiy ko‘rsatkichlar 1-jadvalda umumlashtirilgan.

2026-yil, oktabr.
№10-son.
ISSN: 3060-5245

1-jadval

Transport-logistika va tashqi savdoning asosiy ko‘rsatkichlari

Ko‘rsatkich	Boshlang‘ich davr	Oxirgi davr	O‘zgarish
Tashqi savdo aylanmasi, mlrd AQSh dollari	67,3 (2024)*	81,2 (2025)	+20,7 %
Eksport, mlrd AQSh dollari	27,3 (2024)*	33,8 (2025)	+24,0 %
Import, mlrd AQSh dollari	40,0 (2024)*	47,4 (2025)	+18,5 %
Eksportning importni qoplash darajasi, %	68,2 (2024)*	71,4 (2025)	+3,2 p.p.
Avtomobil transportida tashilgan yuk, mln t	1238,2 (2020)	1370,1 (2024)	+10,7 %
Temir yo‘lda tashilgan yuk, mln t	70,6 (2020)	74,0 (2024)	+4,8 %
Temir yo‘lning ulushi (avtomobil va temir yo‘l yig‘indisida), %	5,4 (2020)	5,1 (2024)	–0,3 p.p.
Logistika samaradorligi indeksi (LPI), ball (1–5)	2,58 (2018)	2,6 (2023)	+0,02
LPI bo‘yicha o‘rin	99 (2018)	88 (2023)	+11 pog‘ona

Manba: [5], [6], [8] asosida muallif hisob-kitoblari. * 2024-yil qiymatlari 2025-yil ko‘rsatkichlari va o‘sish sur’atlari asosida qayta hisoblangan; p.p. — foiz punkti.

Keltirilgan ko‘rsatkichlarni to‘siqlar tasnifi bilan bog‘lash mumkin. Jismoniy to‘siqlarga temir yo‘l va konteyner terminallari o‘tkazish qobiliyatining cheklanganligi, qaytish yo‘nalishidagi yuk tanqisligi va avtomobil transportiga haddan tashqari tayanish kiradi; bular temir yo‘l ulushining pastligi va TEU nomutanosibligida o‘z aksini topadi. Nojismoniy to‘siqlar, ya’ni murakkab bojxona va hujjat tartiblari, chegarada kutish, nazorat punktlarining ko‘pligi hamda korrupsiya xavfi esa yo‘lak bo‘ylab yetkazib berish ishonchliligiga ta’sir qiladi va ko‘pincha tarif cheklovlaridan ham kuchliroq to‘siq bo‘ladi. Dengizga chiqish imkoni cheklangan mamlakatlarda transport xarajatlari savdo hajmini belgilovchi asosiy omillardan biri ekani Limão va Venables tadqiqotida ko‘rsatilgan [9]; O‘zbekiston qo‘shni davlatlari ham dengizga chiqa olmaydigan ikki karra yopiq mamlakat bo‘lgani uchun bu xulosa uning uchun yanada dolzarb. Shu bois yo‘lakning haqiqiy samarasi faqat infratuzilma qurilishi bilan emas, chegara jarayonlari va tashuvchilar o‘rtasidagi muvofiqlashuv bilan ham belgilanadi.

Balassa indeksi natijalari (temir-po‘lat va sanoat kimyosida qiyosiy ustunlik) ham shu mantiqqa mos keladi: bunday hajmli va og‘ir yuklar tashish xarajatiga sezgir bo‘lgani sababli, xarajat va vaqt qisqargani sari ularning eksport imkoniyati kengayadi (muallif xulosasi).

XULOSA

Transport yo‘laklari savdo xarajatlari va yetkazib berish vaqtini qisqartirib, bojxona jarayonlarini soddalashtirib, savdo raqobatbardoshligi va eksport hajmini oshiradi, shu orqali iqtisodiy o‘sishga xizmat qiladi. Ular davlatlar xavfsizligi va hududiy yaxlitligi uchun ham muhim, biroq noto‘g‘ri boshqarilsa, kasalliklar tarqalishi va noqonuniy faoliyatga sharoit yaratishi mumkin. Balassa indeksi Markaziy Osiyo mamlakatlari temir-po‘lat va sanoat kimyosida qiyosiy ustunlikka ega ekanini, rangli metallar, metall bo‘lmagan qazilmalar va to‘qimachilikdagi salohiyat esa hali ishga tushmaganini ko‘rsatdi. Yo‘laklar

samaradorligini ikki guruh to‘siq cheklaydi: jismoniy (yo‘l, temir yo‘l, intermodal va chegara infratuzilmasi, harakatlanuvchi tarkib yetishmasligi) hamda nojismoniy (korrupsiya, ko‘p nazorat punktlari, hujjatbozlik, chegarada uzoq kutish, yuqori sug‘urta va soliq stavkalari). O‘zbekiston uchun asosiy muammolar — transport va savdoni osonlashtirishning yaxlit strategiyasi yo‘qligi, murakkab nazorat tizimi, yuqori import tariflari va aksiz solig‘i bo’lishi mumkin. Shu bois infratuzilmaga investitsiyalar bilan birga bojxona va hujjat tartiblarini soddalashtirish, korrupsiya hamda norasmiy to‘xtashlarni kamaytirish, qoidalarni mamlakatlar o‘rtasida uyg‘unlashtirish va yo‘laklarni boshqarish mexanizmini joriy etish zarur.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida” 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son farmoni.

2. Shermuhamedov A.T., Ismailova N.S. Xalqaro transport yo‘laklari (o‘quv qo‘llanma). Toshkent: Iqtisodiyot, 2019. – 128 b.

3. De Palma A., Lindsey R., Quinet E., Vickerman R. Transport Corridors and Transit-Oriented Development. 2018.

4. Yusufkhonov Z., Ravshanov M., Kamolov A. Prospects for the development of transport corridors of Uzbekistan (research article). 2022.

5. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. 2025-yilda O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi (press-reliz). URL: https://stat.uz/en/press-center/news-of-committee/66432-2025-jilda-zbekistonning-tash-i-savdo-ajlanmasi-81-mlrd-dollardan-oshdi-4; bne IntelliNews. Uzbekistan records solid gain in 2025 foreign trade, 22.01.2026. URL: https://www.intellinews.com/uzbekistan-records-solid-gain-in-2025-foreign-trade-421700/

6. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Avtomobil va temir yo‘l transportida tashilgan yuk hajmi (yillik) // Statistik ma’lumotlar bazasi. URL: https://siat.stat.uz/data/479/?lang=en ; https://siat.stat.uz/data/525/?lang=en

7. Kun.uz. Uzbekistan’s rail imports outpace exports by 2.5 times in latest trade data, 2026. URL: https://kun.uz/en/07814855

8. Arvis J.-F. et al. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy (Logistics Performance Index). Washington, DC: World Bank, 2023.

9. Limão N., Venables A.J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade // World Bank Economic Review. 2001. Vol. 15, No. 3. P. 451–479.

2026-yil, oktabr. №10-son.

Mas’ul muharrir: Beglayev Uchqun
Musahhih: Boltayev Nurali
Sahifalovchi va dizaynerlar: Normurodov Sarvar,
Sharipov Shoxruh

© Materiallar ko‘chirib bosilganda “Agrobiznes, fan va texnologiyalar” ilmiy-amaliy elektron jurnali manba sifatida ko‘rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar mas’ul hisoblanadi. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelavermasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga murojaat qilish mumkin. Ilmiy maqolalar, reklama, hikoya va boshqa ilmiy-ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin. Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

Elektron pochta: licht-1989@mail.ru
Jurnalning telegram manzili: t.me/agrobiznes_elektronjurnal
Telefon raqami: +998939018320, +998934393000
Jurnal rasmiy sayti: https://www.agrobiznesjournal.uz

“Agrobiznes, fan va texnologiyalar” ilmiy-amaliy elektron jurnali O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 30.11.2024-yildagi №364/5-sonli qarori bilan 08.00.00-Iqtisodiyot fanlari bo‘yicha, 08.05.2025-yildagi №370/5-sonli qarori bilan 06.00.00-Qishloq xo‘jaligi fanlari bo‘yicha “Dissertatsiyalar asosiy ilmiy natijalarini chop etish tavsiya etilgan milliy ilmiy nashrlar ro‘yxati”ga kiritilgan.

“Agrobiznes, fan va texnologiyalar” ilmiy-amaliy elektron jurnali 2023-yil 23-maydan O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan **C-5669225** reyestr raqami tartibi bo‘yicha ro‘yxatdan o‘tkazilgan.
Litsenziya raqami: №083688

Manzilimiz: Toshkent viloyati, Qibray tumani, Universitet ko‘chasi, 2-uy