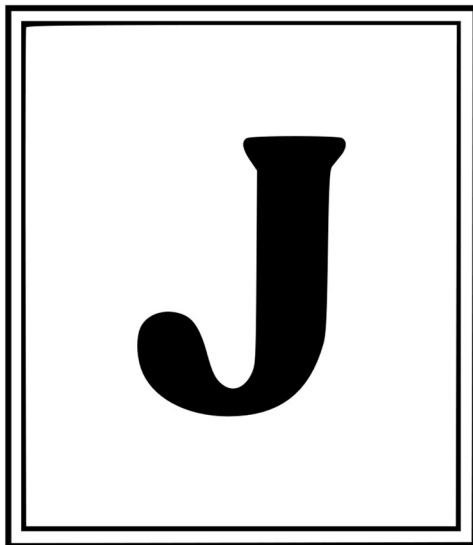




# JOURNAL OF CONTEMPORARY WORLD STUDIES



VOLUME | 4 ISSUE | 8 | JANUARY | 2026



JCWS

## HUDUDLARDA KICHIK VA O‘RTA BIZNES FAOLIYATI BO‘YICHA ISHLAB CHIQRISHNI YAXSHILASHNING ENG ASOSIY YO‘NALISHLARI

*H. N. Axmedov*

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti “Iqtisodiyot” kafedrasida dotsenti  
e-mail: [axmedov\\_h\\_n@gmail.com](mailto:axmedov_h_n@gmail.com)



### ANNOTATION:

Ushbu maqolada Xitoy hamda Turkiya davlatlarining hududlarida kichik biznes va tadbirkorlik sohasi uchun infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha bir nechta adabiyotlar tahlilini va ular tajribasini mamlakatimizda foydalanish imkoniyatlarini ko‘rib chiqamiz. Shuningdek, yuqorida nomlari keltirilgan davlatlarda tadbirkorlik infratuzilmasini hududlarda rivojlantirish zarurati, uning nafaqat kichik biznes va tadbirkorlik sohasiga balki mamlakat iqtisodiyotiga ta’siri o‘rganilgan. Maqolada tadbirkorlik infratuzilmasini rivojlantirishning xorij tajribasini yurtimizda qo‘llashga e’tibor bergan holda masalaga yondashilgan va hududlarda infratuzilmani rivojlantirishda inobatga olinishi kerak bo‘lgan ayrim jihatlarini tavsiya sifatida keltirib o‘tilgan.

### Accepted Date:

January 05, 2026,

### Published Date:

January 15, 2026

Journal Website: <https://d-pressa.com/index.php/jcws/>

### License



This work is licensed under  
a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

### KEYWORDS:

hududiy infrastruktura, infrastruktura, kichik biznes va tadbirkorlik, Xitoy, Turkiya.

## **Kirish**

Bugungi kunda istalgan sohani rivojlantirish uchun xorij tajribasini o'rganish va uni mamlakatda foydalanish imkoniyatlarini baholash dolzarb hisoblanadi. Sababi ayrim davlatlar ma'lum bir yo'nalishda muvaffaqiyatga erishgan holda dunyo hamjamiyatiga na'muna yaratgan bo'ladi. Bunday muvaffaqiyatli tajribalardan foydalanish kelgusi xavf-hatarlarni va xarajatlarni pasaytirish imkonini beradi. Shu sababdan hududlarda kichik biznes va tadbirkorliklar uchun infrastrukturani rivojlantirish bo'yicha Turkiya va Xitoy davlatlar tajribasini o'rganishga qaror qildik.

Bizga ma'lumki, Xitoy davlati kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirish va unga zarur infrastrukturani yaratish bo'yicha yetakchi davlatlardan sanaladi. Boshqa davlatlar tajribasidan farqi shundaki mamlakatda qisqa muddatda mahalliy bozorlarni to'yintirish hamda eksportga yo'naltirilgan tovar va xizmatlarni yaratish uchun kerak bo'ladigan infratuzilmani yarata oldi. Shuningdek mamlakat iqtisodiyoti rivojlanishi hamda jamiyat farovonligining negizi bo'lib xizmat qilmoqda. Iqtisodchi olimlar tadbirkorlik muhitini iqtisodiy rivojlanish va tadbirkorlikni yanada ommalashtirishda juda ham muhim omil deb hisoblashadi. Mamlakatlar darajasida olib qarasaq, Xitoy doimiy ravishda kichik biznes hamda tadbirkorlik sohasini rivojlantirish uchun islohotlarni amalga oshirib kelmoqda. Korxonalar darajasida biznes muhitini optimallashtirishni foyda solig'i va xususiy mulk dahlsizligi o'zida aks ettiradi. Turkiya davlati ham Xitoy hukumati kabi mamlakat hududlarida kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirishda zarur infrastrukturani yaratishda ulkan yutuqlarga erishgan davlatlardan biri sanaladi. Yuqorida sanab o'tilgan omillar korxonalarining transaksion harajatlari va risklarini kamaytirishga

xizmat qiladi. Aslida kichik biznes va tadbirkorlikni rivojlantirishga juda ko'plab omillar ta'sir etadi. Ko'plab olimlar tomonidan biznes muhitini yaxshilash tadbirkorliklar sonini ko'paytirishga xizmat qiladigan biznes infrastrukturani rivojlantirish bo'yicha tadqiqotlar olib borilgan.

## **Mavzuga oid adabiyotlar tahlili**

Iqtisodiyot tarmoqlari unumdorligini oshirish ushuni O'zbekiston hozirda mintaqada yeng yuqori infratuzilma sig'imiga bo'lgan imkoniyatlarga yega. So'nggi vaqtlarda iqtisodiyotga kiritilgan investitsiyalar mavjud aktivlarni samarali rivojlanishini taminlay olmadi, transrort va suv tizimlari islohotlari aholi yehtiyojlari va iqtisodiy o'zgarishlar tendensiyalariga mos kelmadi. Infraturizlmani rivojlantirishga sarflangan xarajatlar har yili o'rtacha 1 milliard dollarni tashkil yetishiga qaramasdan, yo'l infratuzilmasini yaxshilash sohasida olib borilayotgan qurilish va ta'mirlash ishlari sezilarli darajada orqada qolmoqda. O'zbekiston orqali o'tiladigan yuklarning kutilayotgan hajmini ta'minlash ushuni yo'l infratuzilmasi sig'imi 2030-yilga borib 486 foizga, 2050-yilga borib yesa 1365 foizga oshishi kerak. Yo'l transrorti hajmi 2015 yildagi 30 foizdan 2050-yilga kelib 50 foizga oshishi rejalashtirilgan.

O'zbekistonda temir yo'l transrorti xizmatlari hajmi 2030-yilga borib oshishi kutilmoqda, ammo shu bilan birga 2050-yilga kelib bu sohada mavjud xizmatlarga bo'lgan talab qisqarish ehtimoli yuqori, sababi qo'shni Tojikiston va Qirg'iziston Respublikasida qo'shimsha temir yo'l liniyalari qurilishi va buning natijasida transrort oqimining qisman bu yangi liniyalarga yo'naltirilishi natijasida sodir

bo'lad i (XTF, 2019)<sup>1</sup>. Yenergetika sohasidagi samarasizlik iqtisodiyotimizga har yili 1,5 milliard AQSH dollaridan ortiq zarar keltirmoqda, suv va irrigatsiya tizimlarining subrativ holati bilan bog'liq xarajatlar yesa YIMning 8 foizigasha yetgan (Jahon banki, 2016)<sup>2</sup>. Bunday zaif infratuzilmaning iqtisodiyotga va ishlab chiqaruvlarga zarari juda katta.

2000-2020-yillarda O'zbekistonga kiritilgan 70,1 milliard AQSH dollari miqdoridagi investitsiyalarning 64 foizdan ortig'i (37,2 milliard AQSH dollari) yenergetika loyihalari hissasiga to'g'ri kelgan bo'lsa, ishlab shiqarish va transrort tarmoqlari ulushi esa mos ravishda 23 foiz va 13 foizni tashkil yetdi. Va nihoyat, rejalashtirilgan va amalga oshirilayotgan investitsiya loyihalarining 4 foizi yoki 2,4 milliard AQSH dollari suv ta'minoti va kanalizatsiya tarmog'ini rivojlantirishga to'g'ri keladi. Barsha yenergetika loyihalarining deyarli yarmi (45%) yuqori oqim gaz va neft sektoriga to'g'ri keladi, qolgan 40% yesa yenergiya ishlab shiqarish loyihalarini tashkil qiladi. Investitsiyalarning 9 foizi neft va gaz quvurlarini qurishga, 6 foizi yesa yelektr yenergiyasini uzatish va taqsimlash

loyihalariga sarflanadi. Sanoat sohasidagi loyihalarning qariyb 98 foizi ishlab shiqarishga to'g'ri keladi, tog'-kon sanoati va kar'yerlarni qazib olish yesa atigi 1 foizni tashkil yetadi<sup>3</sup>.

O'zbekiston yalri ishki mahsulotining 1,3 foizi hozirda transrort sohasiga sarflangan xarajatlardan iborat. 2005-yildan 2020-yilgasha xarajatlarning biroz o'sishiga qaramay, ishki xarajatlar hali ham xalqaro normalarga nisbatan ancha rast (OTB, n.d.)<sup>4</sup>. Uzoq sayohat vaqtlari, xizmat ko'rsatish samaradorligining rastligi va bunday kam investitsiyalar natijasida yuzaga kelgan yuqori oreratsion xarajatlar iqtisodiy salohiyatning behuda sarflanishiga, mintaqaviy savdoning yomonlashishiga va atrof-muhitga zararli ta'sirlarni ortishiga olib keldi (OTB, 2019)<sup>5</sup>. Temir yo'l sanoatiga xizmat ko'rsatish sifatining rastligi, yeski roezd yo'nalishlari va harakat tarkibini modernizatsiya qilish zarurati kabi ko'rlab muammolarni ham keltirib chiqaradi (XTF, 2019)<sup>6</sup>. Mamlakatning transrort va tranzit imkoniyatlarini yaxshilash va yangi ish o'rinlarini yaratish ushun temir yo'l sektori ko'irroq mablag' yo'naltirishni talab qiladi.

<sup>1</sup> ITF (2019), *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*, *International Transport Forum*, Paris, <http://www.itf-oecd.org>.

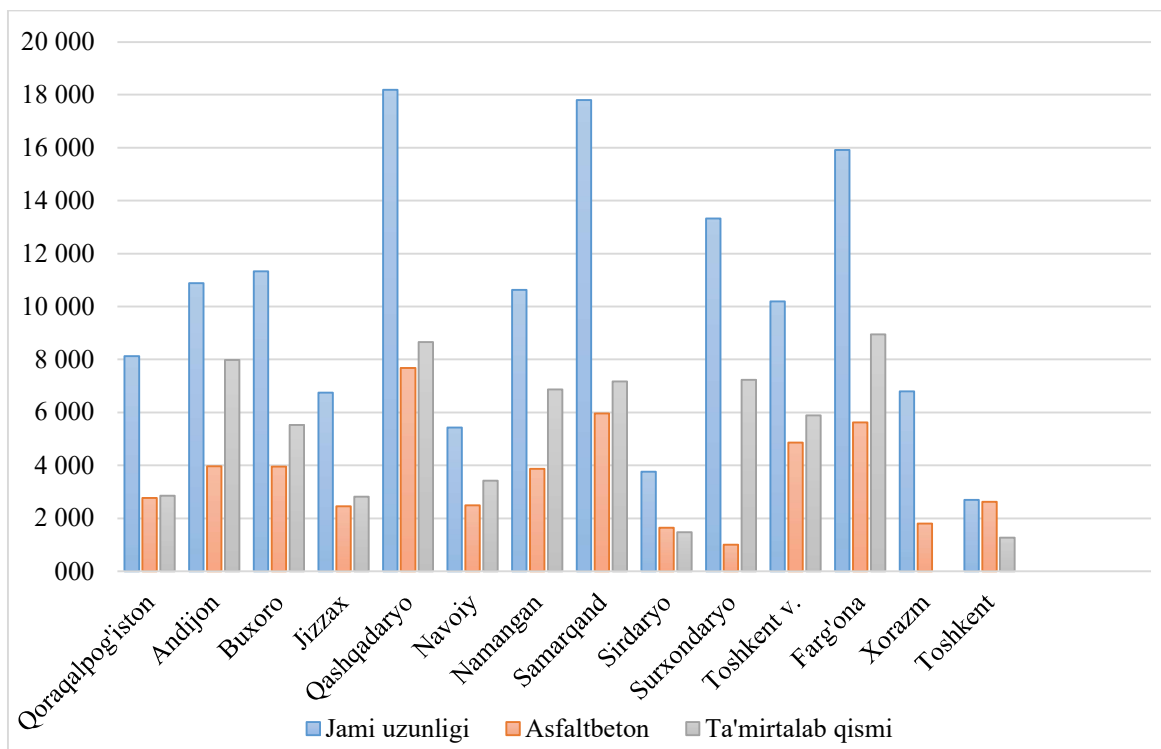
<sup>2</sup> World Bank (2016), *Systematic Country Diagnostic for Uzbekistan*, *World Bank*, Washington DC, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24588/Uzbekistan00S0c0country0diagnostic.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

<sup>3</sup> <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/5fd38a3d-en/index.html?itemId=/content/component/5fd38a3d-en#figure-d1e32204>

<sup>4</sup>ADB (n.d.), *KashkadarYa Regional Road Project*, ADB, Manila, <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/50063-001-ssa.pdf>.

<sup>5</sup> ADB (2019), *Uzbekistan: Preparation of Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor 2 (Pap-Namangan-Andijan) Railway Electrification Project*, <https://www.adb.org/projects/48025-001/main#project-pds>.

<sup>6</sup> ITF (2019), *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*, *International Transport Forum*, Paris, <http://www.itf-oecd.org>.



**2.3.-rasm. O‘zbekiston Respublikasi hududlarida mavjud xo‘jalik avtomobil yo‘llari va ularning holati (2021-yil holatiga ko‘ra, km).**

Tranzit O‘zbekiston ushbu yo‘lovchilar va tovarlarni tashishda o‘zining transport tizimiga tayanadigan qo‘shnilar iqtisodiyoti ushbu muhim bo‘lib qolmoqda. Tojikiston va Qirg‘iziston temir yo‘l tarmog‘ining janubiy qismi ushbu yagona xalqaro aloqa O‘zbekistonning janubi, temir yo‘l tarmoqlari O‘zbekiston orqali tranzitga tayanadigan ikki qo‘shni davlat orqali amalga oshiriladi (Jahon banki, n.d.)

O‘zbekistondan tovarlarni tashish xarajatlari hali-hanuz o‘ta qimmat bo‘lib qolmoqda: O‘zbekistondan jahon yalri ishki

mahsulotining 20 foizini tashish ushbu, bir tonna mahsulotga bir martalik 175 AQSH dollari to‘lov qilinishi kerak bo‘lsa, Germaniyada xuddi shunday hajm uchun taxminan 30 AQSH dollari sarflanishi mumkin (XTF, 2019). 2012-yildan buyon Toshkent va Samarqand o‘rtasida harakatlanayotgan “Afrosiyob” tezyurar roezdi yo‘nalishiga 2016-yilda Buxoroni ham qo‘shib kengaytirildi. Bundan tashqari, O‘zbekiston Tojikiston, Qozog‘iston va Qirg‘iziston Respublikasi bilan avtomobil va shegara o‘tish punktlari sonini kengaytirdi (YeTTB, 2018).

**2.5.-jadval**

**O‘zbekiston Respublikasida qatnov yo‘llarining uzunligi (yil oxiriga; ming kilometr)**

Ko‘rsatkichlar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Temir yo‘llari (foydalaniladigan uzunligi) - jami	5,8	5,8	5,7	5,7	5,8	6,1	6,2	6,2	6,2	6,1
Shu jumladan: umumfoydalanadigan	4,2	4,2	4,2	4,2	4,3	4,6	4,7	4,7	4,7	4,7

Shu jumladan: idoraviy <sup>1)</sup>	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,5	1,4
<b>Qattiq qoramali avtomobil yo'llari - jami</b>	<b>44,3</b>	<b>44,2</b>	<b>44,0</b>	<b>44,0</b>	<b>44,0</b>	<b>44,1</b>	<b>43,9</b>	<b>43,9</b>	<b>43,9</b>	<b>43,8</b>	<b>43,8</b>
Shu jumladan: umumfoydalanadigan	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,1	42,1	42,1	42,3	42,3
Shu jumladan: idoraviy <sup>1)</sup>	2,3	2,2	2,0	2,0	2,0	2,0	1,8	1,8	1,8	1,5	1,5
<b>Tramvay yo'llari (ikki yoqlama hisobda), km</b>	<b>82,5</b>	<b>82,5</b>	<b>89,1</b>	<b>66,7</b>	-	<b>7,9</b>	<b>12,9</b>	<b>12,9</b>	<b>12,9</b>	<b>12,9</b>	<b>12,9</b>
<b>Trolleybus liniyalari (ikki yoqlama hisobda), km</b>	<b>38,0</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>	<b>35,6</b>
<b>Metroroliten yo'llari (ikki yoqlama hisobda), km</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>36,1</b>	<b>59,1</b>
<b>Magistral quvur yo'llari - jami</b>	<b>14,3</b>	<b>14,3</b>	<b>14,2</b>	<b>14,1</b>	<b>13,9</b>	<b>13,9</b>	<b>13,9</b>	<b>13,9</b>	<b>13,9</b>	<b>13,7</b>	<b>13,8</b>
Shu jumladan: gaz quvurlari	14,2	14,2	14,1	14,0	13,8	13,8	13,8	13,8	13,8	13,7	13,8
Shu jumladan: neft quvurlari	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	-	-

*Manba: O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi*

O'zbekistonda temir yo'l xizmati shaharlararo yo'lovshi tashish va yuk tashish bozorida ustunlik qiladi (Jahon banki, 2014). So'nggi o'n yil ishida temir yo'l orqali yiliga 15 milliondan ortiq yo'lovshi va 60 million tonna yuk tashildi. Qo'shni davlatlar bilan solishtirganda, temir yo'l shastotasi O'zbekistonda sezilarli darajada yuqori. Qozog'iston (5 km/km<sup>2</sup>), Qirg'iziston Respublikasi (2 km/km<sup>2</sup>) va

Tojikiston (4 km/km<sup>2</sup>) bilan solishtirganda O'zbekistonda har kvadrat kilometrda 10 km temir yo'l to'g'ri keladi va temir yo'llarining qariyb 29% yelektr yo'lidan iborat, bu Qozog'istondagidan (27%) ko'roqdir va mintaqadagi yelektr roezdlari yo'llari bo'lmagan Qirg'iziston Respublikasi, Tojikiston va Mo'g'uliston kabi davlatlar bilan solishtirganda ancha samarali hisoblanadi (XTF 2019)

## 2.6.-jadval

### Transrtort turlari bo'yisha yuk tashish va yuk aylanmasi

Ko'rsatkichlar	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tashilgan yuklar, mln.t</b>	<b>1 070,5</b>	<b>1 132,5</b>	<b>1 146,2</b>	<b>1 243,0</b>	<b>1 319,8</b>	<b>1 366,7</b>	<b>1 420,2</b>
temir yo'l	67,2	67,6	67,9	68,4	70,1	70,6	72,0
avtomobil *	943,3	1 002,8	1 013,1	1 102,2	1 177,7	1 238,2	1 282,0

quvur yo'li	60,0	62,2	65,1	72,4	72,0	57,9	66,2
havo yo'li, ming	24,6	26,5	26,4	13,1	10,4	5,3	9,1
<b>Yuk aylanmasi, mlrd. t-km</b>	<b>65,8</b>	<b>65,3</b>	<b>66,9</b>	<b>71,3</b>	<b>72,6</b>	<b>66,9</b>	<b>74,8</b>
temir yo'li	22,9	22,9	22,9	22,9	23,4	23,6	24,6
avtomobil *	12,8	13,3	13,6	14,6	15,9	16,2	19,1
quvur yo'li	30,0	28,9	30,2	33,6	33,2	26,8	30,8
havo yo'li, mln. t-km	131,1	132,2	156,9	123,5	119,0	219,0	303,5

*Manba: O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi*

Katta yo'llar va roezdlar tarmog'iga qaramay, logistika sheklovlari mamlakat aloqalarini mustahkamlash ushun asosiy to'siq bo'lib qolmoqda. Xizmat sifati va samaradorligi yetarli yemasligi sababli, O'zbekistonda logistika faoliyati xarajatlari Yevroradagiga qaraganda ikki baravar qimmat (Jahon banki, 2014). Yo'llar har 0,18 kv. km qismi, yoki ularning umumiy yo'llarning 38% asfaltlanmagan (XTF, 2019). Mamlakatning Farg'ona, Namangan va Andijon viloyatlaridan tashqarida transpord aloqalari ayniqsa rivojlantirishi talab etiladi (Jahon banki, 2016)<sup>7</sup>. Ush davlatni bog'laydigan, Xitoy va Yevrora o'rtasidagi masofani 900 km ga qisqartirishi kutilayotgan Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston temir yo'li hozirda rejalashtirish bosqishidagi yeng yirik loyihalardan biridir. Agar loyiha yakunlansa, yangi logistika xizmatlarini ishlab shiqadi, shu jumladan temir yo'l

orqali yuk tashish, Xitoy va Yevrora Ittifoqi o'rtasidagi temir yo'l tovarlari ushun sayohat vaqtini o'n yetti kundan sakkiz kungacha qisqartiradi (hozirda Shanxay va Dubay o'rtasidagi sayohat taxminan 17 kun) (Rivojlanayotgan bozorlar forumi, 2019-yil)<sup>8</sup>. 2030-yilga kelib, 2018 yilga qaraganda ko'roq odam roezdlardan foydalanishi kutilmoqda, ammo 2050-yilga kelib, Xitoydan boshqa davlatlar orqali muqobil yo'nalishlar mavjud bo'lganda, temir yo'llardan foydalanish yana 20% dan rastga tushishi kutilmoqda. (XTF, 2019)<sup>9</sup>.

Dunyoda yenergiya va uglerod gazidan yeng ko'r foydalanadigan davlatlardan biri O'zbekistondir. O'zbekiston yalri ishki mahsulotning bir birligini ishlab shiqarish ushun Qozog'iston va Ozarbayjonga qaraganda 60 foiz ko'roq yoki jahon o'rtasha ko'rsatkishidan 4 barobar ko'r yenergiya sarflaydi. Yenergetika sohasidagi bu muammolar yeskirgan yenergetika

<sup>7</sup> World Bank (2016), *Systematic Country Diagnostic for Uzbekistan*, World Bank, Washington DC, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24588/Uzbekistan000S0c0country0diagnostic.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

<sup>8</sup> Emerging Markets Forum (2019), *The Impact of the Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus: "Inside-out" Perspectives of Experts from*

*the Region*, Emerging Markets Forum, Gerzensee, <http://www.research.pmcg-i.com/images/banners/The%20Belt%20and%20Road%20Initiative%20in%20the%20South%20Caucasus%20Region.pdf>

<sup>9</sup> ITF (2019), *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*, International Transport Forum, Paris, <http://www.itf-oecd.org>.

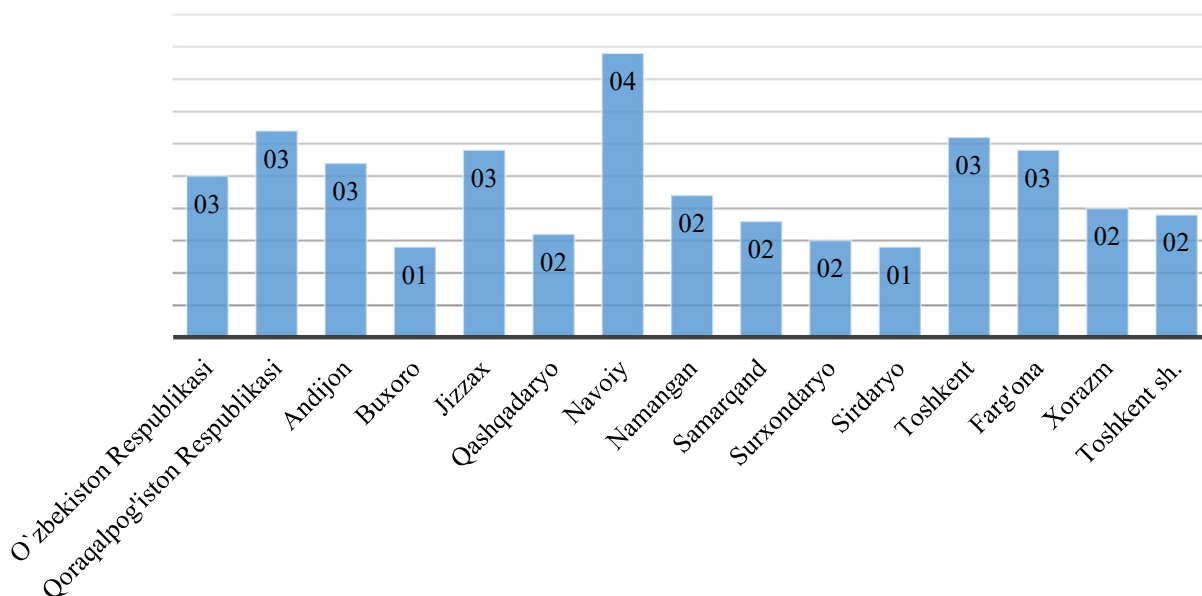
infratuzilmasi, zaif texnologik roydevor, investitsiyalar taqshilligi, samarasizlik va katta yenergiya subsidiyalari kabi bir qator omillar bilan bog'liq. 2022-yilda barsha asosiy yenergiya ishlab shiqarishning 87 foizini va yenergiya ishlab shiqarishning 75 foizini (yoki 43,7 GVt/soatni) neft va gaz tashkil yetgan, qolgan 3 foizi yesa gidroelektr to'g'onlari, ko'mir yelektr stansiyalari va neft yoqilg'isidan kelib shiqqan.

2016-yildan beri O'zbekiston o'zining yenergiya majmuasini kengaytirish va gazga bog'liqligini kamaytirish maqsadida qayta tiklanadigan yenergiya manbalari, xususan, quyosh yenergiyasini rivojlantirishga ko'maklashish ustida ishlamoqda. O'zbekistonning 2017-2021-yillarga mo'ljallangan beshta ustuvor yo'nalish bo'yisha Harakatlar strategiyasida qayta tiklanadigan yenergiya manbalaridan keng foydalanishni mamlakat aholisining yuqori sifatli yenergiyadan foydalanishini ta'minlashning asosiy yelemi sifatida ko'rsatiladi. Biroq,

mamlakatda yenergiya ishlab shiqarishga yo'naltirilgan hozirgi sarmoyalarning aksariyati hali ham ko'mir va neft yelektr stansiyalariga qaratilgan. Umumiy quvvati 4,7 GVt bo'lgan rejali va qurilayotgan yelektr yenergiyasini ishlab shiqarish loyihalarining deyarli 60 foizi (yoki 2,8 GVt) tabiiy gazda ishlaydigan yelektr yenergiyasi ishlab shiqaruvshi zavodlardir.

Sobiq Sovet Ittifoqi tarkibiga kirgan boshqa davlatlar singari O'zbekiston ham yelektr yenergiyasidan hamma joyda foydalanish imkoniyatiga yega bo'ldi. O'zbekistondagi uzatish va tarqatish tarmoqlari munosib darajada. O'zbekiston yaratilgan jami elektr yenergiyasining taxminan 8,8% ni yo'qotadi, buni iqtisodiy hamkorlik tashkilotiga a'zo mamlakatlardagi ko'rsatkich (masalan, Israniya 9,6%, Latviya 9,0%, Kanada 8,7% va Buyuk Britaniya 8,4%) bilan solishtirish mumkin, bu ko'rsatkich ko'plab davlatlarga qaraganda ancha rastdir. (Jahon banki, 2019).

## Energiya samaradorlik %



2.4.-rasm. Hududlarda yenergiya samaradorlik ko'rsatkislari (2022 yil. %)

Hukumat tomonidan ye'lon qilingan yenergetika sohasidagi maqsadlarga ko'ra, O'zbekistonning yenergiya infratuzilmasi bo'yisha asosiy tashabbuslari yashil yenergiya aralashmasiga o'tish belgilarini ko'rsatmaydi. Qayta tiklanadigan yenergetikaga investitsiyalar kam, loyihalarning aksariyati yuqori oqim neft va tabiiy gaz quvurlari hisoblanadi. Markaziy Osiyo quvuri loyihasida ishtirok yetish O'zbekistonga umumiy hisobda 11 milliard dollardan 3,5 milliard dollarga tushadi. Ushbu loyiha yordamida O'zbekiston Xitoyga qazib olinadigan yoqilg'ini sotish va tranzitdan daromad olish imkoniyatiga yega bo'ldi. Loyihani ishlab shiqishning dastlabki ikki bo'limi "Kamar va yo'l" tashabbusi (BRI) tashkil yetilishidan oldin tugatilgan bo'lsa ham, u BRI loyihasi deb ataladi. Toshkent viloyati ushun kutilayotgan quvvati 600 MVt quvvatga yega ko'mir va gaz yelektr stansiyasi muhim yenergiya loyihalaridan biridir. Loyihaning xorijiy kreditori Turkiyaning "Yildirim Grur" nomli kompaniyasidir.

Sobiq Sovet Ittifoqi O'zbekistonni suv va kanalizatsiya tizimi bilan tark yetdi, uning xizmat muddati tugadi va keng ko'lamli ta'mirlanishi kerak. Sanoat buzilgan infratuzilma, yeskirgan sektorni rejalashtirish strategiyasi, noadekvat standartlar, sheklangan moliyaviy resurslar va zaif institutsional qobiliyat kabi qator muammolarga dush kelmoqda. Hozirgi vaqtda uylarning 30% dan ortig'i toza ishimlik suviga yega yemas va 1000 dan ortiq shaharlar hesh qanday toza ishimlik suvga yega yemas (JSST, 2019). Shu bois hukumatning asosiy vazifasi aholining ishonshli, arzon suv ta'minoti xizmatlaridan foydalanishini ta'minlashdan iborat. Qashshoqlikka barham berish va farovonlikni yaxshilash strategiyasida hukumat toza suv va sanitariya-texnik vositalar mavjudligiga ustuvor ahamiyat

berdi. Ushbu yondashuvning maqsadi kelgusi o'n yil ishida shaharlarda 100 foiz xizmat ko'rsatish va qishloq joylarda 85 foiz xizmat ko'rsatishni ta'minlashdan iborat. Davlat ushbu maqsadlarga yerishish ushun 2025-yilga qadar jami 2,9 milliard dollarlik sanoat investitsiya rejasiga yega.

#### Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Ruipeng Tan, Lulu Pan, Mengmeng Xu, Xinju He, "Transportation infrastructure, economic agglomeration and non-linearities of green total factor productivity growth in China: Evidence from partially linear functional coefficient model", *Transport Policy*, 2022, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.09.027>.
2. Rong, K., Liu, Z. and Shi, Y. (2011), "Reshaping the business ecosystem in China: case studies and implications", *Journal of Science and Technology Policy in China*, Vol. 2 No. 2, pp. 171-192. <https://doi.org/10.1108/17585521111155228>
3. Yang, J.Y., Li, J. The development of entrepreneurship in China. *Asia Pacific J Manage* 25, 335-359 (2008). <https://doi.org/10.1007/s10490-007-9078-8>
4. He, C., Lu, J. & Qian, H. Entrepreneurship in China. *Small Bus Econ* 52, 563-572 (2019). <https://doi.org/10.1007/s11187-017-9972-5>
5. Atherton, A., & Newman, A. (2017). *Entrepreneurship in China: The Emergence of the Private Sector* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315625126>
6. Li, H. (2012). History and Development of Entrepreneurship in China. *Entrepreneurship and Economic Growth in China*, 13-34. doi:10.1142/9789814273374\_0002

7. Douglas Zhihua Zeng (2012) "China's Special Economic Zones and Industrial Clusters: Success and Challenges" Lincoln Institute of Land Policy Working Paper, [help@lincolninst.edu](mailto:help@lincolninst.edu)
8. [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)
9. [www.stat.uz](http://www.stat.uz)
10. <https://www.rics.org/es/wbef/megatrends/markets-geopolitics/case-study-how-does-china-pay-for-her-infrastructure-an-introduction/>
11. [https://www.google.com/search?q=special+economic+zones+in+china&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwicqgWt1676AhXmIYsKHZl6CvkQ\\_AUoAXoECAIQAw&biw=1366&bih=635&pr=1#imgrc=zar-k1hHLVj0M](https://www.google.com/search?q=special+economic+zones+in+china&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwicqgWt1676AhXmIYsKHZl6CvkQ_AUoAXoECAIQAw&biw=1366&bih=635&pr=1#imgrc=zar-k1hHLVj0M)
12. <https://www.hurriyetdailynews.com/minister-unveils-major-investment-plans-for-transport-infrastructure-172768>
13. Rustamovich N. A. SMALL BUSINESS AND ENTREPRENEURSHIP ACTIVITIES IN DEVELOPMENT INTERNAL TO RESOURCES BASED ON TERRITORIAL INFRASTRUCTURE IMPROVEMENT //Gwalior Management Academy. – T. 25. – S. 47.
14. Narkuziyev A. R. ICHKI RESURSLARGA ASOSLANGAN HUDUDIY INFRATUZILMANI TAKOMILLASHTIRISHNING XORIJ TAJRIBASINI QO „LLASH (O „ZBEKISTONDA KICHIK BIZNES VA TADBIRKORLIK SOHASI UCHUN FOYDALANISH IMKOMIYATLARI) //Academic research in educational sciences. – 2022. – T. 3. – №. TSTU Conference 2. – S. 390-400.
15. Norqo'zief A. R. IQTISODIY KATEGORIYA SIFATIDA INFRATUZILMA TUSHUNCHASINING NAZARIY ASOSLARI VA ISHLAB CHIQRISH SOHASIDAGI AHAMIYATI //Academic research in educational sciences. – 2022. – №. Conference. – S. 157-161.
16. Narkuziev A. R. TEORETICHESKIE OSNOVY PONYATIYA INFRASTRUKTURЫ KAK EKONOMICHESKOY KATEGORII I YEЕ ZNACHENIE V SFERE PROIZVODSTVA //PEDAGOGICAL SCIENCES AND TEACHING METHODS. – 2023. – T. 2. – №. 21. – S. 11-14.
17. Narkuziyev A. R. ICHKI RESURSLARGA ASOSLANGAN HUDUDIY INFRATUZILMANI TAKOMILLASHTIRISHNING XORIJ TAJRIBASINI QO „LLASH (O „ZBEKISTONDA KICHIK BIZNES VA TADBIRKORLIK SOHASI UCHUN FOYDALANISH IMKOMIYATLARI) //Academic research in educational sciences. – 2022. – T. 3. – №. TSTU Conference 2. – S. 390-400.
18. Norqo'zief A. HUDUDLARNING LOGISTIK INFRATUZILMA SALOHIIYATI TAHLILI //Iqtisodiyot va ta'lim. – 2022. – T. 23. – №. 6. – S. 419-423.
19. Rustamovich N. A. O 'ZBEKISTON HUDUDLARIDA ICHKI RESURSLARGA ASOSLANGAN HUDUDIY INFRATUZILMASIDAN FOYDALANISH IMKOMIYATLARI VA MAMLAKATIMIZDA INNAVATSION USULDA FOYDALANISH //O'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI. – 2023. – T. 2. – №. 17. – S. 104-115.
20. Rustamovich N. A. O 'ZBEKISTON HUDUDLARIDA ICHKI RESURSLARGA ASOSLANGAN HUDUDIY INFRATUZILMASIDAN FOYDALANISH IMKOMIYATLARI VA MAMLAKATIMIZDA INNAVATSION USULDA FOYDALANISH //O'ZBEKISTONDA FANLARARO

INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI. – 2023. – T. 2. – №. 17. – S. 104-115.

21. Narkuziyev A., Norbekova M. KISHIK BIZNES VA TADBIRKORLIKNI RIVOJLANTIRISHDA INFRATUZILMA FAOLIYATIDAN FOYDALANISHNI TAKOMILLASHTIRISH //Science technology&Digital finance. – 2023. – T. 1. – №. 3. – S. 171-186.

22. Rustamovich N. A. ROLE OF INFRASTRUCTURE TO DEVELOP SMALL BUSINESS AND ENTREPRENEURSHIP ACTIVITIES IN UZBEKISTAN //Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development. – 2022. – T. 9. – S. 412-416.

23. Narkuziev A. R. TEORETICHESKIE OSNOVY PONYATIYA INFRASTRUKTURY KAK EKONOMICHESKOY KATEGORII I YE ZNACHENIE V SFERE PROIZVODSTVA //PEDAGOGICAL SCIENCES AND TEACHING METHODS. – 2023. – T. 2. – №. 21. – S. 11-14.

24. Norkuziyev A. R. Theoretical Analysis Of Role Infrastructure On The Development Smes In Uzbekistan //International Conference Dedicated To The Role And Importance Of Innovative Education In The 21st Century. – 2022. – T. 1. – №. 9. – S. 131-135.

25. Akramovich N. A. The priority of using innovative technologies in the agricultural education system //Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences. – 2022. – T. 1. – №. 10. – S. 185-191.

26. Akramovich N. A. HISTORY, SUBJECT AND OBJECT OF FORMATION OF "MACROECONOMICS" //Galaxy

International Interdisciplinary Research Journal. – 2022. – T. 10. – №. 1. – S. 209-210.

27. Nizametdinov A. A. OLIY TA'LIM TIZIMIDA AGRAR SOHANING USTUVORLIGI UNDA INNOVATSIYALARNING QULLANISHI //INTERNATIONAL CONFERENCES. – 2022. – T. 1. – №. 6. – S. 96-98.

28. Baxrom X., Alijon N., Aziz Z. THE ROLE OF THE PRIVATE SECTOR IN THE DEVELOPMENT OF TOURISM //Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences. – 2022. – T. 1. – №. 12. – S. 130-136.

29. Xolmuradovich X. B. et al. BUSINESS ETHICS AND CULTURE, RULES FOR ITS WORK //Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences. – 2022. – T. 1. – №. 12. – S. 184-191.

30. Akramovich N. A., Azamatovna U. S. TA'LIM TIZIMINI TAKOMILLASHTIRISH: DOLZARB TENDENTSIYALAR VA STRATEGIK YONALISHLAR //INTERDISCIPLINE INNOVATION AND SCIENTIFIC RESEARCH CONFERENCE. – 2023. – T. 1. – №. 9. – S. 36-40.

31. Xudoyarov R., Nizametdinov A. MALBIY I SREDNIY BIZNES V USLOVIYA X GLOBALIZATSII MIROVOY EKONOMIKI //Sentralnoaziatskiy jurnal obrazovaniya i innovatsiy. – 2023. – T. 2. – №. 6 Part 2. – S. 188-193.

32. Raipovna V. S., Akramovich N. A., Durdona A. CONTENT AND FUNCTIONING OF THE MARKET ECONOMY //Journal of Academic Research and Trends in Educational Sciences. – 2022. – T. 1. – №. 12. – S. 105-110.