



ISSN 2091-5187

СЕРВИС

ИЛМИЙ-АМАЛИЙ
ЖУРНАЛ

2023
2-сон



МУНДАРИЖА :

НАЗАРИЯ ВА МЕТОДОЛОГИЯ	
Мамаюнус Қаршибаевич Пардаев, Фарход Ҳамидович Набиев Порахўрлик ва коррупциянинг хусусиятлари ва тараққийга таъсири	5
Шаҳобиддин Зиядуллаевич Ўрозов Темурийлар даври нақшбандия тарихати вакили Хожа Алоуддин Аттор ўғитлари ва унинг фалсафий моҳияти	10
Ҳасан Абдусаитович Рахимов Меҳмонхона хўжаликларида кўрсатиладиган хизматларнинг мазмуни билан боғлиқ назарий масалалари	15
Bekniyoz Baxtiyor o‘g‘li Suvonov Ho‘jalik yurituvchi subyektlarda menhat sarfining iqtisodiy mohiyati va uning o‘ziga xos xususiyatlari	18
ИННОВАЦИЯ ВА РАҚАМЛИ ИҚТИСОДИЁТ	
Фароғат Болтаевна Шакирова Инновацион иқтисодиётга трансформациялашув жараёнида айрим муаммолар ва уларни бартараф этишнинг аҳамияти	23
Азамат Абдукаримович Касимов Саноат ривожланишини эконометрик моделлар асосида тадқиқ қилишнинг ўзига хос хусусиятлари	28
Тухта Даминович Маматкулов Иқтисодиётни ривожлантириш ва рақамлаштиришда саноат 4.0 нинг аҳамияти	33
Dilafuz Saidbaxromovna Saidaxmedova Tadbirkorlik subyektlarining raqamli kompetensiyasini oshirish imkoniyatlari	39
Шаҳноза Сууюновна Рузиева Сунъий интеллект технологиялари ва уларнинг таълимни ривожлантиришдаги самараси	42
САНОАТ ВА ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИ	
Нилуфар Абдувахидовна Юлдашева Саноат корхоналарида инновацион ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқиш ва амалга оширишнинг концептуал асослари	47
Асроржон Ахроржон ўғли Илёсов Саноат маҳсулотлари экспортидаги асосий тенденциялар: миллий ва худудий таҳлил	52
ХИЗМАТ КўРСАТИШ ВА СЕРВИС	
Шодиёр Абдихалилович Султонов Хизмат кўрсатиш соҳасида кичик бизнес ва хусусий тадбиркорликни ташкилий-иқтисодий механизмларини такомиллаштириш масалалари	56
Анвар Нематович Холиқулов Хизмат кўрсатиш корхоналарида сервис сифати ва маданиятини оширишга эришиш йўллари	62
Xurshidaxon Alisherovna Yegamberdiyeva O‘zbekiston temir yo‘llari sharoitida vagon parkini aniqlashda qo‘shimcha omillarni hisobga olish	65
Асқар Ахрорович Сиддиқов Умумий овқатланиш корхоналарида инновацияларнинг таснифланиши	69

тавсиялар ишлаб чиқилди.

1. Тадқиқот давомида корхоналарда сервис сифатини оширишда сервис фаолияти маданияти ва хизмат кўрсатиш маданиятининг ўрни ва роли очиқ берилди. Ушбу тушунчаларнинг таърифи ҳам ишлаб чиқилди. “Сервис фаолияти маданияти деганда унинг истеъмолчиларига қулай бўлган, бу борадаги миллий ва умуминсоний кадриятларга таянган ва инсоният тамаддунида эришилган ютуқлардан фойдаланган ҳолда сервис хизматини аъло даражада кўрсатиш жараёнининг мажмуи тушунилади”, деб таъкидланди.

2. Хизмат кўрсатиш корхоналари сервис маданияти ўзгариб турадиган жараён сифатида баҳоланди ва уларни муттасил такомиллаштиришнинг асосий йўналишлари ишлаб чиқилди. Ушбу жараённи бошқариш ва назорат қилиш йўллари такомиллаштириш масаласига алоҳида аҳамият берилди. Чунки, биринчидан, хизмат маданиятининг муттасил ошиб бориши объектив зарурат бўлса, иккинчидан юксак хизмат маданияти мазкур хизмат кўрсатиш корхонасининг ракобатбардошлигини, унинг барқарор ривожланишини таъминлайди

А.Холикулов	A.Kholikulov
Пути повышения качества и культуры обслуживания на предприятиях сферы услуг	Ways to improve the quality and culture of service at the service enterprises
Аннотация: в статье показана необходимость постоянного повышения и совершенствования культуры и качества обслуживания на сервисных предприятиях, а также различные прямые и косвенные пути их достижения.	Abstract: the article shows the need for continuous improvement and improvement of the culture and quality of service at service enterprises, as well as various direct and indirect ways to achieve them.
Ключевые слова: качество обслуживания, сервис, оказание услуг, сфера услуг, конкурентоспособность предприятий сферы услуг, культура обслуживания.	Keywords: quality of service, service, provision of services, service sector, competitiveness of service enterprises, service culture.

Xurshidaxon Alisherovna Yegamberdiyeva – Toshkent davlat transport universiteti tayanch doktranti

O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARI SHAROITIDA VAGON PARKINI ANIQLASHDA QO‘SHIMCHA OMILLARNI HISOBGA OLISH

Annotatsiya: Vagon parkining temir yo‘l transportining ekspluatatsion faoliyatini amalga oshirishga yetarli darajadagi sonini aniqlash dolzarb muammolardan biri hisoblanadi. Ushbu maqolada vagon parkini aniqlashning o‘ziga xos metodologiyasini ishlab chiqishda bir necha yo‘nalishlar bo‘yicha yuk reyslarini amalga oshirish imkoniyati, temir yo‘l tashish parametrlarining statistik xarakteri, vagonlar parkidan foydalanishda iqtisodiy xavflari hisobga olingan. Shu maqsadda vagon parkining talab etiladigan miqdorini optimizatsiyalash masalasi orqali maqsadli funktsiya ko‘rinishidagi modeli yaratildi.
Kalit so‘zlar: vagon parki, vagon aylanmasi, moliyaviy risk, iqtisodiy risk, stoxastik model, matematik kutilish, maqsadli funktsiya, texnologik risklarining ehtimolligi.

Kirish. Temir yo‘llar uchun zarur bo‘lgan vagonlar parkini yuklarni o‘z vaqtida yetkazib berishning tannarx yoki rentabellik va yukni yetkazib berish ishonchligi kabi parametrlar bo‘yicha baholash muammosi eng muhim va murakkab masalalardan biridir. Temir yo‘l transportining yuklarni vaqtida yetkazib bermaganligi va buning natijasida aylanma mablag‘lar aylanishining sekinlashishi tufayli yuk egalari zarar ko‘radi. Agar tashish hajmi noto‘g‘ri rejalashtirilsa temir yo‘l kompaniyasi (ba‘zi mamlakatlarda esa bunday kompaniyalar bir nechta) haddan tashqari qimmat vagon parkini sotib olishga va ushlab turishga majbur bo‘lishi mumkin. Chunki bu temir yo‘l kompaniyasidan vagonlarni sotib olish, harakatlanuvchi tarkibga texnik xizmat ko‘rsatish va harakatni boshqarish uchun qo‘shimcha ekspluatatsiya xarajatlari uchun katta miqdorda foydasiz kapital qo‘yilmalarni amalga oshirishni talab qiladi.

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ misolida ko‘radigan bo‘lsak, kompaniyada hozirda vagon-

lar sonining taqchilligi kuzatilmoqda. Lekin kompaniya vagon taqchilligini oldini olish uchun aktiv ravishda yangi vagonlarni sotib olish yoki ishlab chiqarish siyosatini olib bormoqda. Haqiqatda qancha yana qo‘shimcha vagon kerakligini real ta‘sir etuvchi omilli ko‘rsatkichlar orqali aniqlansa va bu yangi vagonlarni sotib olish va ishlab chiqarish siyosatida o‘z aksini topsa maqsadga muvofiq bo‘lar edi. Shuning uchun O‘zbekiston Respublikasi sanoati va aholisining yuklarni tashishga bo‘lgan ehtiyojlarini to‘liq va sifatli qondirish, yuklarning saqlanishi va o‘z vaqtida yetkazib berilishini ta‘minlash uchun, tashish jarayonini tashkil qilish va boshqarish darajasi hal qiluvchi ahamiyatga ega.

Mavzuga oid adabiyotlarning tahlili. Ko‘pgina olimlar vagon parki sonini hisoblashda qo‘llaniladigan metodologiya bo‘yicha tadqiqotlar o‘tkazganlar. Senko V. va Gurskiy Y., Skalozub V., Cherednichenko M., Karamarenko G., Korolevskaya V., Morozova P., Leinova U., Romanova A. kabi tadqiqotchilar va olimlarning ilmiy ishlarida transportning zarur hajmini amalga oshirish uchun yuk oqimining o‘zgaruvchan sharoitlarini hisobga olgan holda vagon parkini aniqlashning aniq tartiblari va usullarini ko‘rsatib o‘tishgan.

Tadqiqot metodologiyasi. Vagonlar parkini aniqlashning o‘ziga xos jihatini tahlil qilish, vagonlar parkini aniqlashda iqtisodiy risklarga tizimli yondashish va risklarni hisobga olishda maqolada kuzatish usuli, mavhum-mantiqiy fikrlash, texnik-iqtisodiy ko‘rsatkichlarni tizimli tahlil qilish, iqtisodiy-matematik hisoblash usullari qo‘llaniladi.

Tahlil va natijalar. O‘zbekistonda vagon parkiga bevosita ta‘sir ko‘rsatuvchi vagonsozlik sanoati bo‘yicha bosh korxonalar bo‘lib “O‘ztemiryo‘lmashta‘mir” Unitar korxonasi hisoblanadi. Korxonaning Andijon mexanika zavodi va Quyuv-mexanika zavodi kabi sho‘ba korxonalari mavjud. “O‘ztemiryo‘lmashta‘mir” UK ning konstruktor-texnologik byurosi yuk vagonlari va nostandart qurilmalarni ishlab chiqish bilan shug‘ullanadi. [6]

1-jadval

“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJda yuk vagonlarni ishlab chiqarish hajmi (dona)

№	Nomi	2021	2022
1	Yopiq vagonlar	1	10
2	Yarim ochiq vagonlar	435	350
3	Neft mahsulotlarini tashish uchun sistema vagonlar	17	150
4	Sement mahsulotlarini tashishga mo‘ljallangan xopperlar	268	150
5	Mineral o‘g‘itlarni tashishga mo‘ljallangan xopperlar	62	80
6	Don mahsulotlarini tashishga mo‘ljallangan xopperlar	50	100
7	Dumpkarlar	50	50
8	Xopper-dozatorlar		40
9	Sanoat korxonalari uchun sistema vagonlar		
10	Konteynerlar tashishga mo‘ljallangan uzun bazali platformalar	100	70
	Jami	983	1000

2022-yilda vagonlarni ishlab chiqarish hajmi 2021 yilga nisbatan deyarli 2% ga oshishi rejalashtirilgan (1-jadval). 2021-yilda umumiy vagon ishlab chiqarish tarkibida yarim ochiq vagonlar, sement mahsulotlarini tashishga mo‘ljallangan xopperlar, konteynerlar tashishga mo‘ljallangan uzun bazali platformalarning ulushi boshqa tip vagonlariga nisbatan kattaroq.

2022 yilda esa jami ishlab chiqarilishi rejalashtirilgan vagonlar tarkibida neft mahsulotlarini tashish uchun sistema vagonlar, don mahsulotlarini tashishga mo‘ljallangan xopperlarning ulushi ham ortgan.

Foydalanish uchun kerak bo‘lgan vagon parkini aniqlashning bir nechta usullari mavjud:

- rejalashtirilgan ish hajmiga qarab foydalaniladigan vagonlar soni temir yo‘l vagon sonida bajarilgan ish hajmini (sutkalik ortilgan va qabul qilingan yukli vagonlar soni) vagon aylanmasi meyoriga (O_{vag}) ko‘paytirish orqali aniqlanadi;

- bajarilgan tonno-kilometr netto ishiga qarab foydalaniladigan vagonlar soni temir yo‘lda

bajarilgan tonno-kilometr netto ish hajmini vagonlarni sutkalik unumdorligi ko'rsatkichiga bo'lish orqali aniqlanadi;

- vagonlarni bosib o'tgan masofasiga qarab foydalaniladigan vagonlar soni vagonlarni umumiy bosib o'tgan masofasini vagonlarni sutkalik bosib o'tgan masofasi ko'rsatkichiga bo'lish orqali aniqlanadi;

- vagonlarni ishga sarflagan vaqtiga qarab foydalaniladigan vagonlar soni quyidagi formula orqali aniqlanadi. [7]

Vagon parking haddan tashqari ortiqcha sonining mavjudligi ham asossiz ravishda ortiqcha vagon parkini saqlash bilan bog'liq xarajatlarni paydo bo'lishiga olib keladi. Vagon sonining ortishi temir yo'l ekspluatatsion faoliyatining bir qator asosiy ko'rsatkichlariga salbiy ta'sir ko'rsatishi mumkin. Ya'ni: uchastka tezligi kamayadi; lokomotivning unumdorligi tushadi; vagon aylanmasi oshadi; yuk ortish kamayadi; vagonlarning texnik stansiyalarda turish vaqti oshadi; vagonlarni yuk stansiyalarda turish vaqti oshadi.

Ushbu ko'rsatkichlardan eng muhimlaridan biri – vagon aylanmasidir. Aynan vagon aylanmasi orqali vagon parkini hisoblash bugungi kunda aktual hisoblanadi. Temir yo'l tarmog'i uchun vagon aylanmasi yuk ortish tugallangandan yoki vagon yuklangan holatda qabul qilingan paytdan boshlab keyingi yuklash yoki vagonlarni yetkazib berishgacha bo'lgan o'rtacha vaqt hisoblanadi. [5]

Vagonlar sonining ko'payishi bilan temir yo'l uchastkalari, tarmoq liniyalari, stansiya yo'llari vagonlar bilan to'ldiriladi. Ko'pgina vagonlarni tashish jarayoniga kirishi uchun ushlab turish muddati oshadi, bu o'z-o'zidan vagonlarning aylanish vaqtini oshirishga olib kelishi mumkin.

Temir yo'l transportida ishlash uchun zarur bo'lgan yuk vagonlari sonini vagonlar turlari va tashish yo'nalishlari bo'yicha hisoblash maqsadga muvofiqdir. Kundalik yuk tashish hajmi oy davomida yuk tashish zarurati asosida hisoblanishi mumkin. Temir yo'l tarmog'ida optimal vagonlar parkiga ega bo'lish bo'sh vagonlar harakati logistikasini optimallashtirish, umumiy foydalanishdagi vagon yo'llari va shoxobchalari infratuzilmasida samarasiz ish vaqtini qisqartirish, shuningdek, vagonlar ishini barqarorlashtirish va prognozlash imkonini beradi.

Hozirgi tez o'zgarib borayotgan bozor iqtisodiyoti sharoitida yuk tashish hajmlarini to'g'ri rejalashtirish imkoniyati yo'q, bu esa vagonlar taqchilligiga, ayrim temir yo'llarda esa ortiqcha vagonlarga olib keladi.

Muhokama. Markazlashgan vagonlar parking oqilona hajmi va o'rtacha kunlik harakat intensivligi o'rtasidagi bog'liqlikni aniqlashga imkon beruvchi kvadratik model temir yo'l kompaniyasining vagonlar parki sonini rejalashtirish bilan bog'liq moliyaviy risklarni baholash uchun ishlatilishi mumkin. [2]

Vagon parkini baholash uchun stoxastik modelni quyidagicha olish mumkin. Tashish rejasini va uni amalga oshirish jarayonida vagonlarning mumkin bo'lgan harakatlarini tahlil qilish asosida vagonlar uchun $j = 1, \dots, J_r$ marshrutlarni tanlaymiz. Har bir marshrut uchun vagon aylanmasi vaqti haqidagi statistik ma'lumotlar, shuningdek yuklash miqdoriga asoslanib, tasodifiy hodisaning nisbiy chastotasini baholanadi, ya'ni yuklarni $j = 1, \dots, J_r$ marshrut bo'ylab tashish. [1]

Kiritilgan belgilashlarni hisobga olgan holda, temir yo'l kompaniyasining vagonlarning kerakli sonining statistik bahosi quyidagi ko'rinishning matematik kutilishidir:

$$N_{\text{req}}(\omega) = \sum_{j=1}^{J_r} n_{\text{req}}^j \omega \quad (1)$$

Bu yerda:

n_{req}^j – vagon parking ratsional miqdori;

$\omega - j = 1, \dots, J_r$ marshrutda vagonning mavjudligining ehtimoli;

$$\omega_j = \theta_j Q_j / \sum_j \theta_j Q_j \quad (2)$$

Bu yerda:

$\theta_j - j = 1, \dots, J_r$ marshruti uchun vagon parkidagi vagon aylanmasi vaqti;

$Q_j - j = 1, \dots, J_r$ marshrutlarida rejalashtirilayotgan tashish hajmi.

Vagon parkida tashishning moliyaviy risklarini baholashni aniqlash uchun quyidagi shartlarni kiritib olamiz. T_i davrda tashish normatividan solishtirma og‘ish $\Delta \geq 0$ bo‘lsa e_1 xarajatlarga olib keladi, agar $\Delta < 0$ bo‘lsa qo‘shimcha e_2 xarajatlarga olib keladi. Δ ni Q_j ning rejali qiymatlaridan og‘ishining texnologik risklarini ehtimolligini $P_{ji}(\Delta)$ orqali belgilaymiz. Bu holatda mos risklarning baholanishi quyidagicha bo‘ladi:

$$\Delta E_{ji} = \left(Q_{ji} - Q_{ji}(N_n) \right) * P_{ji} e_q \quad (3)$$

$$q = \overline{1,2}$$

Bu yerda: Q_{ji} - T_i davrda tashishning rejaviy hajmi;

$Q_{ji}(N_n)$ - T_i davrda mavjud vagon parki bilan bajarilgan $P_{ji}(\Delta)$ ehtimollik bilan amalga oshuvchi haqiqatdagi tashish hajmi;

T_i davrdagi risklarni baholash yordamida Q_{ji} tashishlarni bajarish jarayonidagi iqtisodiy riskni integral baholashni hisoblash mumkin:

$$E^{(P)} = \sum_j e_j^{(P)} \omega_j^{(P)} \quad (4)$$

Bu yerda: $e_j^{(P)}$ – natijaviy qiymat yuklarni yetkazib berish jarayonining notekisligi natijasida kelib chiqadigan iqtisodiy risklarni baholashga xizmat qiladi.

Vagon parkining talab etiladigan miqdorini N baholash bo‘yicha optimizatsiyalash masalasi va maqsadli funksiya quyidagi ko‘rinishga keladi:

$$E(N) = E_b(N) + E_{req}(N) + E_{eksp}(N) + E_{man}(N) + E^{(P)}(N) \rightarrow \min(E_{const}) \quad (5)$$

Bu yerda: $E_{buy}(N)$ - vagonlarni sotib olish xarajatlari;

$E_{req}(N)$ - ta‘mirlash xarajatlari;

$E_{eksp}(N)$ - ekspluatatsiya xarajatlari;

$E_{man}(N)$ – vagon parkini boshqarish xarajatlari;

$E^{(P)}(N)$ - yuklarni yetkazib berishdagi notekisliklar natijasidagi qo‘shimcha moliyaviy risklar. [4]

Xulosa va takliflar. Yuqorida tahlil qilingan modeldan foydalangan holda, vagonlar parkining oqilona sonini hisoblash algoritmi quyidagi operatorlarning ketma-ket bajarilishi sifatida taqdim etilishi mumkin: Q_j ning kutilayotgan hajmini belgilash; (2) dagi ko‘rsatkichlarni baholash; (4) komponentlarini hisoblash; Q_j ni tanlash orqali tashish hajmining kutilayotgan miqdorini ketma-ketlikda o‘zgartirgan holda $\min(const) E(N)$ ni topish.

Zarur bo‘lgan vagonlar parkini hisoblash quyidagi ketma-ketlikda amalga oshirilishi kerak: vagonlarga yuklash jadvalini (yoki ko‘rib chiqilayotgan davr uchun yuklash to‘g‘risidagi hisobotni) tuzish; vagonlarga o‘rtacha kunlik yuk ortishni hisoblash; ko‘rib chiqilayotgan davr uchun o‘rtacha yuk ortish miqdorini sezilarli darajada oshirilgan kunni hisobga olmagan holda hisoblash; vagonlarni yuklashdagi o‘zgarishlarni qoplash uchun zarur bo‘lgan vagonlar parkini aniqlash.

Ushbu muammoning yana bir yechimi sifatida biz vagonlar sonini ko‘paytirishdan ko‘ra vagon o‘qiga tushadigan og‘irlikni oshirishni taklif qilishimiz mumkin. Vagon o‘qiga tushadigan og‘irlikni 27 ts/o‘qqacha oshirish orqali vagon korpusining hajmi 100 m³ ga, yuk ko‘tara olish qobiliyati esa 84 tga oshadi; tara og‘irlikni esa 10-15% ga kamaytirish; va yangi vagon sotib olish xarajatlarini tejash imkoniyati mavjud.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Скалозуб, В. В. Оценка оптимального потребного парка вагонов операторов с учетом технологического-экономических рисков / В. В. Скалозуб, О. В. Солтысюк, М. С. Чередниченко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 17. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2007. – С. 48-55.
2. Чередниченко М. С. Разработка методики анализа эффективности основных производственных фондов операторов железнодорожного транспорта / Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2009. – Вип. 18. – Д.:

- Вид-во ДНУЗТ, 2009. – С. 185-191.
3. Романова А.А. Инновационный грузовой подвижной состав: технико-экономические параметры / А. А. Романова, Е. А. Жарова, В. А. Решетов, С. В. Хохлов // «ТРАНСПОРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», № 3 (34) – 2011. – С. 185-191. <https://elibrary.ru/item.asp?id=17045746>
 4. Бадалян П.А. О динамике и расчете потребного парка грузовых вагонов // TRANSPORT BUSINESS IN RUSSIA, №4 – 2017. – С. 74-76. <https://elibrary.ru/item.asp?id=30458372>
 5. Леинова Ю.О. Определение потребного парка грузовых вагонов на транспортном рынке Республики Беларусь // Вестник ВГАВТ, выпуск 37, 2013. – С. 78-84. <https://elibrary.ru/item.asp?id=22846088>
 6. Rakhimov, R. V. The choice of directions for the development of the wagon fleet of the railways of Uzbekistan / R. V. Rakhimov // Journal “Transport of the Russian Federation” / St. Petersburg State University of Railway Transport. - 2018. №1 (74).
 7. Gulamov A.A., Egamberdieva Kh.A. Analysis of the impact of the development of innovative wagons on the indicators of railway operation. SNER 2022: International scientific-practical conference "Priority areas of sustainable development of the national economy in the context of increasing external risks". January 10, 2022.

<p>Х.Эгамбердиева</p> <p>Учет дополнительных факторов при определении парка вагонов в условиях железных дорог Узбекистана</p> <p>Аннотация: одной из актуальных проблем является определение количества вагонов, достаточного для оперативной деятельности железнодорожного транспорта. В данной статье при разработке уникальной методики определения парка вагонов учитывались возможность выполнения грузовых рейсов по нескольким направлениям, статистический характер параметров железнодорожного транспорта, экономические риски использования парка вагонов. Для этого была создана модель в виде целевой функции через задачу оптимизации необходимого количества вагонного парка.</p> <p>Ключевые слова: вагонный парк, вагонооборот, финансовый риск, экономический риск, стохастическая модель, математическое ожидание, целевая функция, вероятность технологических рисков.</p>	<p>Kh.Egamberdieva</p> <p>Consideration of additional factors in determining the fleet of wagons in the conditions of the railroads of Uzbekistan</p> <p>Abstract: one of the topical problems is determining the number of wagons sufficient for the operational activities of rail transport. In this article, when developing a unique methodology for determining the wagon fleet, the possibility of performing freight runs in several directions, the statistical nature of rail transport parameters, and economic risks of using the wagon fleet were taken into account. For this purpose, a model was created in the form of a target function through the task of optimizing the required number of wagon fleet.</p> <p>Keywords: wagon fleet, wagon turnover, financial risk, economic risk, stochastic model, mathematical expectation, target function, probability of technological risks.</p>
---	--

Асқар Ахрорович Сиддиқов – СамИСИ катта ўқитувчиси

УМУМИЙ ОВҚАТЛАНИШ КОРХОНАЛАРИДА ИННОВАЦИЯЛАРНИНГ ТАСНИФЛАНИШИ

<p>Аннотация: мазкур мақолада умумий овқатланиш корхоналарида инновацион жараёнларнинг ўзига хос хусусиятлари ва ундаги иқтисодий муносабатларни ҳисобга олган ҳолда инновацияларни таснифлашнинг услубий масалалари ёритилган.</p> <p>Калит сўзлар: стратегия, инновация, умумий овқатланиш соҳаси, инновацион салоҳият, инновацион фаоллик, стратегик инновациялар.</p>

Кириш. Ўзбекистон иқтисодиётидаги бозор ислохотлари натижасида умумий овқатланиш корхоналарининг замонавий турлари ва шакллари пайдо бўлди. Янги мулк шакллари, корхона турлари ва фаолият йўналишлари бевосита инновацион

ISSN 2091-5187

∞ “СЕРВИС” ∞

Журнал Самарқанд иқтисодиёт ва сервис институти таҳририят
бўлимида нашрга тайёрланди.

2.06.2023 йилда теришга берилди. 21.06.2023 йилда босишга рухсат этилди.
Офсет босма қоғози. Қоғоз бичими 60x84_{1/8}. “Times” гарнитураси. Офсет
босма усули. Шартли босма табағи 14,6. Ҳисоб-нашриёт
табағи 12,5. Адади 100 нусха. Буюртма № 0045А/23.

Самарқанд иқтисодиёт ва сервис институтининг
матбаа бўлимида чоп этилди.
Лицензия № 025316.
Реестр № Х-119112.

Манзил: Самарқанд шаҳри, Шохрух кўчаси, 60-уй.

© Самарқанд иқтисодиёт ва сервис институти, 2023