

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
DSC.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
СТРАТЕГИК ТАҲЛИЛ ВА ИСТИҚБОЛНИ БЕЛГИЛАШ
ОЛИЙ МАКТАБИ**

ЗОҲИДОВ АЗАМАТЖОН АЪЗАМОВИЧ

**МАРКАЗИЙ ОСИЁ ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИ САМАРАЛИ
БОШҚАРИШ МЕХАНИЗМИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.13 – Менежмент (иқтисодиёт фанлари)

**Иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент шаҳри – 2018 йил

Фан доктори (DSc) диссертацияси автореферати мундарижаси

Оглавление автореферата докторской (DSc) диссертации

Contents of the Doctoral (DSc) Dissertation Abstract

Зоҳидов Азаматжон Аъзамович

Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини
такомиллаштириш 3

Зоҳидов Азаматжон Аъзамович

Совершенствование механизма эффективного управления транспортной
системой Центральной Азии 31

Zokhidov Azamatjon

Development of the mechanism of efficient management of the transport
system of Central Asia. 57

Эълон қилинган ишлар рўйхати

Список опубликованных работ
List of published works. 61

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
DSC.27.06.2017.I.16.01 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
СТРАТЕГИК ТАҲЛИЛ ВА ИСТИҚБОЛНИ БЕЛГИЛА
ОЛИЙ МАКТАБИ**

ЗОҲИДОВ АЗАМАТЖОН АЪЗАМОВИЧ

**МАРКАЗИЙ ОСИЁ ТРАНСПОРТ ТИЗИМИНИ САМАРАЛИ
БОШҚАРИШ МЕХАНИЗМИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ**

08.00.13 – Менежмент (иқтисодиёт фанлари)

**Иқтисодиёт фанлари доктори (DSc) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент шаҳри – 2018 йил

Фан доктори (DSc) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B2017.1.DSc/Iqt30 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактабида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифасида (www.tdiu.uz) ва «Ziynet» Ахборот таълим порталида (www.ziynet.uz) жойлаштирилган.

Илмий маслаҳатчи:

Икромов Мурат Акрамович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Абдурахмонов Қаландар Ходжаевич
Ўзбекистон Республикаси Фанлар
Академияси академиги, иқтисодиёт
фанлари доктори, профессор

Йўлдошев Нуриддин Қурбонович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Саидов Муҳаммадали Ҳакимович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Етакчи ташкилот:

Тошкент давлат техника университети

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат иқтисодиёт университети ҳузуридаги илмий даражалар берувчи DSc.27.06.2017.I.16.01 рақамли Илмий кенгашнинг 2018 йил «___» _____куни соат _____даги мажлисида бўлиб ўтади. Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислон Каримов кўчаси, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (998971)233-60-01; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Диссертация билан Тошкент давлат иқтисодиёт университети Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (_____ рақами билан рўйхатга олинган). Манзил: 100003, Тошкент шаҳри, Ислон Каримов кўчаси, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (998971) 239-28-27.

Диссертация автореферати 2018 йил «___» _____куни тарқатилди.
(2018 йил «___» _____даги _____ рақамли реестр баённомаси).

Б.Ю.Ходиев

Илмий даражалар берувчи
Илмий кенгаш раиси, и.ф.д., профессор

А.Н.Самадов

Илмий даражалар берувчи
Илмий кенгаш илмий котиби, и.ф.н., доцент

М.А.Махкамова

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш
қошидаги илмий семинар раиси, и.ф.д., профессор

КИРИШ (докторлик диссертация аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳонда юз бераётган глобаллашув ва интеграция жараёнларининг авж олиши давлатлар ўртасидаги савдо алоқаларининг кенгайишига олиб келди. Ушбу жараён, биринчидан, транспорт коммуникациялар тизимини ривожлантириш, шунингдек, янги арзон ва қисқа трансконтинентал транзит коридорларини шакллантиришни талаб этаётган бўлса, иккинчидан, минтақа мамлакатларининг жаҳон транспорт тизими билан туташувчи транспорт тизимларини ўзаро мувофиқлаштиришни тақозо этмоқда. Бугунги кунда кўплаб транспорт лойиҳаларини амалга ошириш юзасидан ташаббуслар илгари сурилаётган бўлиб, муҳим лойиҳалардан бири «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклашга қаратилган ҳаракатлар ҳисобланади. Мазкур йўналишда биргина Хитой томонидан «Бир камар, бир йўл» глобал транспорт коридорларини яратиш бўйича ишлаб чиқилган лойиҳани амалга ошириш учун дастлабки босқичда 900 млрд АҚШ долларидан зиёд миқдордаги маблағларни ажратишни режалаштирилиши ушбу соҳанинг аҳамиятини ва юқори рентабелликка эгалигини билдиради. Бу каби транспорт коридорларининг ишга тушиши халқаро ташувларда ҳам вақтни, ҳам ортиқча харажатларни тежалишига олиб келади.

Мустақиллигимизнинг илк йилларидан бошлаб мамлакатимизда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт коммуникацияларини жадал ривожлантиришга эътибор қаратилиб, мақсадли дастурий чора-тадбирлар амалга оширилди. Айниқса, бу борада халқаро аҳамиятга эга транспорт коридорларини ривожлантиришда муайян натижаларга эришилди. Жумладан, 1994 йил Учқудуқ-Мискин-Тўрткўл-Султон-Увайстоғ, 2007 йил Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон, 2010 йил Хайротон-Мозори Шариф ҳамда 2016 йил Ангрен-Поп темир йўлларини ишга туширилиши, шунингдек 2009-2014 йилларда замон талабларига жавоб берадиган миллий автомагистрални қуриш ва қайта таъмирлаш йўналишидаги ишлар нафақат ички ташувларни ортишига, балки Ўзбекистоннинг транзит имкониятларини яхшилланишига олиб келди. Ўз навбатида, сўнгги йилларда Ўзбекистон манфаатларига зид бўлган транспорт лойиҳаларнинг ривожланаётганлиги ушбу йўналишдаги чора-тадбирларни жадаллаштиришни тақозо этмоқда. Бу борада 2017–2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясида ҳам транспорт тармоғи масалаларига алоҳида эътибор қаратилган¹. Жумладан, мазкур Стратегияни «Халқ билан мулоқот ва инсон манфаатлари йили»да амалга оширишга оид давлат дастурида халқаро ҳамда минтақавий транспорт коридорларини ривожлантириш юзасидан алоҳида вазифалар белгиланган. «Минтақанинг транзит-логистика салоҳиятидан янада самарали фойдаланиш ва транспорт инфратузилмасининг жадал ривожланишини таъминлаш лозим

¹ Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони / Ўзбекистон Республикаси қонун ҳужжатлари тўплами, 2017 й., 6-сон, 70-модда.

ва шу муносабат билан транспорт коммуникацияларини ривожлантириш бўйича умумминтақавий дастурни ишлаб чиқиш ва қабул қилиш зарур»².

Жаҳон амалиётида транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган махсус тадқиқот марказлари ташкил этилган ва ушбу йўналишдаги муаммоларнинг илмий ечимини топишга бағишланган мақсадли илмий изланишлар олиб борилмоқда. Жумладан, денгизга тўғридан-тўғри чиқиш имконияти бўлмаган давлатлар учун муқобил бўлган арзон ва қисқа транспорт коридорларини яратиш, мультимодал транспорт коридорларидан фойдаланишни ривожлантириш, замонавий ва қулай транспорт-логистика хизматларини жорий этиш, товар таннархида транспорт харажатларини қисқартириш каби масалаларга кенг илмий доиралар томонидан алоҳида эътибор қаратилмоқда.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сонли «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Қарори, 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ҳамда 2015 йил 6 мартдаги ПФ-2313-сонли «2015-2019 йилларда муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури тўғрисида»ги фармонлари, шунингдек мазкур йўналишдаги бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишига мослиги. Диссертация тадқиқоти республика фан ва технологиялар ривожланишининг «Демократик ислохотларни янада чуқурлаштириш, фуқаролик жамиятини шакллантириш, миллий иқтисодиётни модернизация қилиш ва либераллаштиришнинг илмий асосларини ишлаб чиқиш» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий тадқиқотлар шарҳи³. Деярли барча давлатларда транспорт муаммолари алоҳида илмий тадқиқот институтлари, ақлий марказлари ва олий ўқув юртлари фаолияти доирасида ўрганилиб келинади ва уларнинг асосийлари сифатида қуйидагиларни келтириш мумкин: Carnegie Endowment for International Peace; RAND Corporation, Center for Strategic and International Studies, The Central Asia-Caucasus Institute, Central Asia Program, American Institute for Economic

² Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг Самарқанд шаҳрида ўтган «Марказий Осиё: ягона тарих ва умумий келажак, барқарор ривожланиш ва тараққиёт йўлидаги ҳамкорлик» мавзусидаги халқаро конференцияда сўзлаган нутқи, 10 ноябрь 2017 йил / <http://www.press-service.uz/uz/lists/view/1227>.

³ Диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий тадқиқотлар шарҳи: <http://www.carnegieendowment.org>; <https://www.rand.org>; <https://www.csis.org>; <http://www.silkroadstudies.org>; <http://www.centralasianprogram.org>; <https://www.aier.org>; <https://www.itdp.org>; <https://www.bmvit.gv.at>; <http://www.inwent.org>; <https://www.iiss.org>; <https://www.iru.org>; <http://www.rtri.or.jp>, <https://www.hanseo.ac.kr>; <https://en.unesco.org/silkroad/>; <http://www.silkroadresearchcenter.org>; <http://www.bjtrc.org.cn>; <http://www.en.ustc.edu.cn>; www.iptran.ru; <https://logistics.hse.ru>; www.niitk.kz; www.carecprogram.org; <http://www.traceca-org.org>.

Research, Institute for Transportation and Development Policy (АҚШ), European Conference of Ministers of Transport (Европа Иттифоқи), Internationale Weiterbildung und Entwicklung gGmbH (Германия), International Institute for Strategic Studies (Буюк Британия), World road transport organization – IRU (Швейцария), Japan Railway Technical Research Institute, University of Hanseo (Корея Республикаси), Iranian Research Center on the Silk Road (Эрон), Silk Road Research Center (ЮНЕСКО ташаббуси билан 10 дан ортиқ Ипак йўли давлатларида транспорт муаммоларини ўрганадиган тадқиқот марказлари очилган), Beijing Transportation Research Centre, University of Science and Technology of China (Хитой), Транспорт муаммолари институти, «Иқтисодиёт олий мактаби» миллий тадқиқот университетининг Логистика мактаби (Россия), Транспорт ва коммуникациялар илмий тадқиқот институти (Қозғоғистон). Шунингдек, бевосита Марказий Осиё транспорти тизими муаммолари CAREC (Марказий Осиё минтақавий иқтисодий ҳамкорлиги) ҳамда TRACECA (Европа-Кавказ-Осиё транспорт коридори) дастурлари доирасида ҳам ўрганилиб келинмоқда.

Жаҳон миқёсида минтақавий транспорт тизимини ривожлантиришга оид тадқиқотлар доирасида бир қатор илмий натижалар олинган: Марказий Осиё давлатлари ҳамда Афғонистонни Жанубий Осиё давлатлари билан боғлаш орқали савдо-иқтисодий ҳамда транспорт муносабатларини яхшилаш мақсадида «Катта Марказий Осиё» концепцияси ишлаб чиқилган (Марказий Осиё ва Кавказ Институти (АҚШ)); денгиз йўлларида узокда жойлашган давлатлар учун муқобил коридорлар тизимини яратишни кўзда тутувчи «Ипак йўлининг иқтисодий камари» лойиҳаси (The Center for China & Globalization) ишлаб чиқилган; халқаро ташувларда замонавий ёндашувларнинг иқтисодий самарадорлигини инобатга олган ҳолда, хусусан интермодаль логистика ташувларини Марказий Осиё давлатлари учун қўллаш механизмлари ишлаб чиқилган (TRACECA).

Бугунги кунда минтақавий транспорт коммуникациялари тизимини такомиллаштириш ҳамда халқаро аҳамиятдаги транспорт коридорларини ривожлантириш бўйича қуйидаги устувор йўналишларда илмий тадқиқотлар олиб борилмоқда: ақлли йўлларни ва иқтисодий рентабеллиги юқори бўлган, оптимал имкониятга эга муқобил транспорт коридорларини яратиш, турли стандартдаги темир йўл излари кенглигига эга давлатлар ва минтақалар учун универсал, комбинациялашган темир йўл рельсларнинг иқтисодий аҳамиятини асослаш, давлатларнинг транспорт тизимларини интеграциялашуви натижасида олинадиган синергетик самарани аниқлаш кабилар шулар жумласидандир.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Самарали бошқарув масалалари илмий менежмент мактаби вакиллари ҳисобланган Р.Акофф, Ф.Тейлор, М.Мескон, П.Друкер, А.Файоль ва Л.Берталанфи каби етук олимларнинг илмий ишларида батафсил ёритилган⁴. Лекин мазкур

⁴ Акофф Р. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.; Тейлор Ф. Принципы научного менеджмента. США. 1911. – 77 с.; Мескон М. и др. Основы менеджмента. Перевод с англ. М.:

тадқиқотлар фундаментал характер касб этиб, масалага умумий ёндашилган ва айнан транспорт тизимини бошқариш муаммолари ўрганилмаган.

Бевосита транспорт тизимини бошқаришни такомиллаштириш, соҳани ривожлантириш каби масалаларга бағишланган илмий ишларни шартли равишда уч гуруҳга, яъни ўзбекистонлик, МДХ давлатлари ҳамда бошқа хориж давлатлари тадқиқотчилари томонидан олиб борилган тадқиқот ишларига ажратиш мумкин.

Жумладан, Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимини ривожлантириш муаммолари Я.Қорриева, К.Ульджабоев, М.Икрамов, А.Шермухамедов, Ғ.Қосимов, Ғ.Саматов, Т.Қодиров ва К.Зиядуллаев каби мамлакатимиз олимлари томонидан бажарилган тадқиқот ишларида ёритилган⁵. Шунингдек, минтақавий ҳамда халқаро транспорт тизимини тартибга солиш ва мувофиқлаштириш муаммоларига бағишланган тадқиқотлар қаторига К.Рашидов, Ў.Мавлонов, К.Аҳмедов, И.Акбаров, Б.Ходжаев, З.Ахмаджанов, С.Примбетовлар, Р.Саматов ва А.Строковлар томонидан бажарилган ишларни киритиш мумкин⁶. Қолаверса, транспорт коммуникациялари муаммоларини сиёсий фанлар кесимида тадқиқ этган тадқиқотчилар қаторига Ж.Артиков, И.Қодиров, Р.Сарбаев, А.Тўраев, Р.Мирзаев ва бошқаларни киритиш мумкин⁷.

Дело, 2007; Друкер П. Задачи менеджмента в XXI веке = Challenge management in 21 century. – М.: «Вильямс», 2007. – 272 с.; Файоль А. Общее и промышленное управление. – М.: Букинистическое изд, 1992. – 112 с.; Берталанфи Л. Общая теория систем – обзор проблем и результатов // Системные исследования: Ежегодник. – М.: Наука, 1969. – 30-54 с.

⁵ Қорриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Иқт. фан. док. ... дис. автореф., Тошкент 2004; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте - Тошкент, «Мехнат», 1999г.; Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. –С. 28-36; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. - Берлин: Изд. LAP, 2012. - 90 с.; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и современные автомагистрали. // Экономика и статистика. №6, 2005; Қосимов Ғ.М. Логистика в международных автомобильных грузоперевозках. // Экономический вестник Узбекистана, №3, 2003, -С.56-60; Саматов Ғ.А. Дороги, которые мы выбираем. Они приближают Узбекистан к самым отдаленным частям света. // Раҳбар-Менеджер, №32-33, 1999; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.

⁶ Рашидов К. Проблемы правового регулирования отношений по международной перевозке пассажиров и грузов. Автореф. дисс. доктора юридических наук. -Ташкент, –2004. -32 с.; Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиш ва ривожланиш босқичлари. Монография. –Тошкент: «Академия», 2008, - 432 б.; Аҳмедов К.Х. Повышение эффективности автотранспортных международных перевозок. – Ташкент. «Мехнат», 1990, -174 с.; Акбаров И.Т. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истикболлини баҳолашнинг математик модели // «Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси», №4, 2000, - С.56-60; Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия, №6, 2008; Ахмаджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии – Тошкент, Ўзбекистон, 1985.; Примбетов С. Перспективы интеграции стран Центральной Азии // Центральная Азия и Кавказ, №6, 2006.; Саматов Р.Г. Система логистики и транспортного обеспечения внешней торговли Узбекистана // Вестник СГТУ, 2013, №2 (71), Вып. 2. –С. 272-275.; Строков А.В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере // Центральная Евразия, 2009. <http://www.ceasia.ru/ekspertniy-sovet/aleksey-vladimirovich-strokov.html>.

⁷ Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Қодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Тураев А.Ж. Темир йўллар инфратузилмаси хавфсизлик ва

МДХ давлатлари изланувчилари Т.Станкович, А.Сычѳв, А.Гранберг, И.Рунов, С.Жуков, М.Бекмагамбетов, Ж.Курганбаев, А.Колесников, Б.Балчи, Ч.Сяньпин, Р.Мирзаев, М.Алибоева, В.Бережной, Я.Бронштейн, Е.Калиев, С.Панов, Д.Ходжаев, К.Зоидов ва А.Медковлар минтақа транспорт инфратузилмаси муаммолари юзасидан илмий тадқиқот ишларини олиб борган⁸.

Марказий Осиѳ давлатлари транспорт тизимларини ривожлантириш, денгиз йўлларига олиб чиқувчи йўналишларни диверсификация қилиш ва минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштириш масалалари хорижлик, жумладан, Ф.Старр, М.Рейзер, Ф.Йилдиз каби мутахассис ва тадқиқотчилар томонидан ҳам ўрганилиб келинмоқда⁹.

Юқорида келтирилган илмий ишларда Марказий Осиѳ давлатларидаги транспорт муаммолари алоҳида давлатлар мисолида ўрганганлигини ѳки транспорт омилини бошқа омиллар қаторида тадқиқ этганликларини кўриш мумкин. Бугунги минтақавий ҳамкорлик жадаллашаѳтган бир даврда Марказий Осиѳ давлатлари транспорт тармоғини яхлит минтақавий транспорт тизими сифатида ўрганиш долзарб масалалар сирасига киради. Шунингдек, минтақа давлатларининг транспорт тармоқларини бир-бирига боғлиқлик даражасини аниқлаш, минтақавий транспорт тизимини самарали бошқариш

тарққиѳт омили сифатида (Ўзбекистон мисолида). Сиѳсий фан. ном. ... дис. авторѳф. Тошкент, 2005; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути. - М.: «Известия», 2004. -304 с.

⁸ Станкович Т. Русский транзит: альтернативы и конкуренты. – М.: «Коммерсант», 2007. -215 с.; Сычѳв А.А. Организация работы транспортного узла в составе транспортного коридора: Дис. ... канд. техн. наук. - М, 2009.; Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: ГУВШЭ. 2004. -495 с.; Рыков А.С. Модели и методы системного анализа: принятие решений и оптимизация. –М.: «МИСИС», 2005. -11 с.; Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – М.:IRU.ORG, 2008. –С. 56-57; Жуков С. Центральная Азия в мировой политике и экономике // США: Экономика, Политика, Идеология. 2003. -№12 -С.72-85; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. Алматы, 2009, -64 с.; Курганбаев Ж.К. Транспортно-транзитный потенциал стран Центральной Азии: оценка возможности и угроз.// АиФ. Казахстан, №23 2006г.; Колесников А. Центрально-Азиатское сотрудничество стало Евразийским, 7 октября 2007г.; Балчи Б. Транзит - стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия, №10 2007 г.; Сяньпин Ч. Новѳй трансазиатский мост. -М.: «Известия», 2006г.; Мирзаев Р.С. Роль и значение транспортных коммуникаций Шелкового пути в современных международных отношениях: Дис. ... док. полит. наук. – Москва: Дипломатическая академия МИД РФ. 2005. - 496 с.; Строков А.В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере // Центральная Евразия, 2009. <http://www.ceasia.ru/ekspertnyy-sovet/aleksey-vladimirovich-strokov.html>; Алибоева М.М. Формирование и развитие национальной транспортной системы (на примере Республики Таджикистан): Авторѳф. дис. ... канд. экон. наук. – Душанбе: ТГУК, 2002; Бережной В.И. Международные автомобильные перевозки. Анализ и перспективы развития. – Ставрополь: Интеллект-сервис, 1997, 112с.; Бронштейн Я.Т. Программно-целевые методы в развитии региональной транспортной системы. –Душанбе, «Дониш», 1987. 20с.; Калиев Е. Транспортно-коммуникационный комплекс Казахстана на мировом рынке. Стратегия развития Казахстана до 2030 г: проблемы и пути их реализации, Алматы, «Казахстан», 1998г.; Панов С.А. Совершенствование перевозок на автомобильном транспорте.-М.: Наука, 1983, 152 с.; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан (теория, методология, практика): Дис. ... док. экон. наук. Душанбе: ТГУК, 2016. - 354 с.; Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности// Управление, №3(9), 2015, -С. 39-47; Азимов П.Х. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан // Вестник Удмуртского университета, Экономика и право. 2017, Т 27, Вып.1.

⁹ Frederick S. Starr, Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance, Silk Road Paper, January 2011. www.silkroadstudies.org/; S. Frederick Starr, Filat Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: Transport and trade in Greater Central Asia. Monograph, Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Programm, Johns Hopkins University-SAIS, Washington, D.C., 2007, - 514 p.

жараёнларидаги мавжуд муаммоларни аниқлаш, уларга таъсир кўрсатувчи омилларни белгилаш, бугунги кунда давлатлар манфаатларидан келиб чиққан ҳолда мазкур муаммоларни бартараф этиш юзасидан илмий асосланган таклифлар ҳамда минтақавий транспорт тизимини ташкиллаштириш ва мувофиқлаштиришнинг оптимал моделини ишлаб чиқиш илмий доиралар олдида турган илмий муаммолардан ҳисобланади.

Диссертация мавзусининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактабининг илмий ҳамда 2014-2018 йилларда Олий мактабни ривожлантиришнинг истиқболли режалари, шунингдек «Марказий Осиё давлатлари транспорт салоҳияти» мавзусидаги илмий-тадқиқот лойиҳаси доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади тизимли ёндашув асосида Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириш юзасидан таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

минтақавий транспорт тизимини бошқариш жараёнларини тадқиқ этишнинг назарий ва методологик асосларини ўрганиш;

Марказий Осиё транспорт тизимини ривожланиш босқичларини ўрганиш ва унда минтақа давлатларининг транспорт соҳасидаги интеграцияси билан боғлиқ тенденцияларни аниқлаш;

Марказий Осиё давлатлари транспорт тизимларини мувофиқлаштиришнинг институционал асосларни таҳлил қилиш;

Марказий Осиё транспорт тизимини тартибга солишда икки томонлама ва кўп томонлама ҳамкорлик механизмларини тадқиқ этиш;

минтақа давлатларининг транспорт тизимини такомиллаштириш юзасидан олиб бораётган иқтисодий сиёсатини ўрганиш;

Марказий Осиё давлатларининг миллий транспорт лойиҳаларини бошқариш билан боғлиқ муаммоларни ва уларга таъсир кўрсатувчи омилларни таснифлаш;

минтақа давлатлари учун анъанавий транспорт коридорлари ҳамда транзит имкониятларини оширувчи янги муқобил йўлаклар истиқболларини Ўзбекистон манфаатлари кесимида тадқиқ этиш;

Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги замонавий иқтисодий манфаатларини ўрганиш;

минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштириш бўйича халқаро тажрибани ўрганиш;

минтақавий транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириш йўллари тадқиқ этиш;

транспорт тизимини бошқаришнинг миллий ва минтақавий моделларини ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти бўлиб Марказий Осиё транспорт тизимининг интеграциялашув жараёни ҳисобланади.

Тадқиқотнинг предмети сифатида Марказий Осиё транспорт тизимининг интеграциялашуви шароитида минтақа давлатлари автомобиль ва темир йўл транспорти тизимларини самарали мувофиқлаштириш жараёни билан боғлиқ иқтисодий муносабатлар белгиланди.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертация ишида терминологик таҳлил, омилли таҳлил, SWOT-таҳлил, қиёсий таҳлил, корреляцион таҳлил, таснифлаш ва моделлаштириш каби усуллардан ҳамда тизимли, сценарийли ва индикатив ёндашувлардан фойдаланилди.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

автомобиль ва темир йўл транспорти комплексини мониторинг қилишга ва соҳадаги муаммоларнинг таъсир даражасини аниқлашга мўлжалланган, мамлакат транспорт коридорлари имкониятини, транзит салоҳияти ҳамда транспорт логистикаси самарадорлигига баҳо берувчи индикаторлар ишлаб чиқилган, уларнинг меъёрий ва чегаравий қийматлари асосланган;

минтақа транспорт тизимидан кутилаётган натижалар ва тизим кўрсатаётган хизматлар ўртасидаги тафовутни, минтақада транспорт соҳасидаги ҳамкорликнинг амалдаги механизми муаммоларини акс эттирувчи вазият модели ишлаб чиқилган ва ушбу тизимни мувофиқлаштириш зарурати асосланган;

минтақа транспорт лойиҳалари истиқболларини белгиловчи оптимистик (Ўзбекистон манфаатларига тўлиқ мос келадиган), пессимистик (Ўзбекистон манфаатларига тўлиқ зид бўлган) ва реалистик (амалга ошиш эҳтимоли юқори бўлган коридорлар юзасидан) сценарийлар ишлаб чиқилган;

Ўзбекистон Республикасининг транспорт соҳасидаги иқтисодий манфаатлари тизимлаштирилган ва уларга бўлган потенциал ва реал таҳдидлар илмий асосланган;

умумминтақавий дастурлар ёрдамида тартибга солишни назарда тутувчи минтақа транспорт тизимини самарали мувофиқлаштириш механизмининг саккиз босқичли концептуал модели ишлаб чиқилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

Ўзбекистон транспорт тизимини самарали бошқариш бўйича ҳуқуқий – ташкилий ҳамда Ўзбекистон орқали халқаро ташув тизимини такомиллаштириш ва ушбу тизимни халқаро амалиётга мувофиқлаштириш бўйича таклифлар ишлаб чиқилган;

мамлакат транспорт тизими ҳолатини доимий мониторингини олиб боришга, транспорт соҳасидаги муаммоларни ўз вақтида аниқлашга ҳамда уларни бартараф этиш юзасидан тегишли бошқарув қарорларини ишлаб чиқишга мўлжалланган услубий тавсиялар берилган;

минтақа транспорт коридорларини таснифлаш асосида Ўзбекистон манфаатларига зид коридорларни ишга тушишини олдини олиш, улар билан рақобатлашиш, Ўзбекистон манфаатидаги коридорларни ишга тушириш ва улардан самарали фойдаланиш йўналишида таклифлар ишлаб чиқилган;

Марказий Осиё транспорт тизимини самарали мувофиқлаштириш механизмининг шакллантириш орқали минтақадаги халқаро ташув жараёнини тартибга солиш ва такомиллаштириш бўйича таклифлар ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги. Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги диссертацияда қўлланилган ёндашувлар ва усулларнинг илмий ва услубий жиҳатдан асосланганлиги, ахборот базасининг расмий манбалардан олинганлиги, ўтказилган эмпирик тадқиқотларнинг ўрнатилган услубий асосга эгаллиги, хулоса ва таклифларнинг транспорт соҳасига ваколатли идоралар ва ташиклотлардан ўтганлиги ва тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти транспорт тизимини бошқариш ва унинг ташкилий-иқтисодий механизмларини такомиллаштириш, минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштиришга оид олиб борилаётган илмий изланишлар учун манба сифатида фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти вазирлик ва идоралар томонидан мамлакат транспорт тизимига баҳо беришда, ундаги муаммоларни аниқлашда ва мониторинг қилишда, транспорт коридорлари имкониятлари ва истиқболларини белгилашда фойдаланилиши мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмларини тадқиқ этиш натижасида олинган илмий хулосалар асосида:

автомобиль ва темир йўл транспорти комплексини мониторинг қилишга ва соҳадаги муаммоларнинг таъсир даражасини аниқлашга мўлжалланган, мамлакат транспорт коридорлари, транзит салоҳияти ҳамда транспорт логистикаси самарадорлигига баҳо берувчи индикаторлар «Ўзбекистоннинг транспорт-транзит салоҳиятини такомиллаштириш муаммолари ва истиқболлари» мавзусидаги илмий тадқиқот лойиҳасида кенг фойдаланилган (Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ва минтақалараро тадқиқотлар институтининг 2017 йил 26 сентябрдаги маълумотномаси). Транспорт тизимини баҳоловчи индикаторлар мазкур тизимдаги салбий тенденцияларни ўз вақтида аниқлашда ва уларни бартараф этиш юзасидан самарали бошқарув қарорларини қабул қилишда ёрдам беради. Мазкур илмий натижалар асосида Вазирлар Маҳкамасининг 2016 йил 14 декабрь №02/125-43 рақами билан ваколатли вазирлик ва идораларга соҳани ривожлантириш ва муаммоларни бартараф этиш юзасидан кўрсатмаси туширилган;

Марказий Осиё транспорт тизимининг вазият модели билан боғлиқ илмий натижалар Ўзбекистон Автомобиль ва дарё транспорти агентлиги томонидан (Ташқи савдо вазирлиги билан ҳамкорликда) Ўзбекистон Республикаси Бош Вазирининг топшириғига кўра ишлаб чиқилган Ҳаракатлар режасига киритилган (Ўзбекистон Автомобиль ва дарё транспорти агентлигининг 2017 йил 21 декабрдаги 3/4667-рақамли маълумотномаси). Минтақа транспорт тизимининг вазият модели мазкур тизимдан кутилаётган натижалар ва тизим кўрсатаётган хизматлар ўртасидаги тафовутни, тизим элементлари ўртасидаги боғлиқлик даражасини ҳамда минтақа давлатларининг транспорт соҳасидаги ҳамкорлигининг амалдаги механизми муаммоларини аниқлашга хизмат қилди;

Ўзбекистон манфаатлари кесимида минтақа транспорт коридорлари ва лойиҳалари истиқболларини белгиловчи сценарийлар билан боғлиқ хулосалар «Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти томонидан Чора-тадбирлар режасини ишлаб чиқишда фойдаланилган («Ўзбекистон темир йўллари» АЖ 2017 йил 21 декабрдаги НЗК/5713-17-рақамли маълумотномаси). Мазкур сценарийлар Ўзбекистон манфаатидаги транспорт коридорларини истиқболли фаолиятини таъминлаш орқали миллий транспорт-транзит тизимини самарали ривожлантириш бўйича республика даражасидаги бошқарув қарорларини ишлаб чиқишга хизмат қилди;

Ўзбекистон Республикасининг транспорт соҳасидаги миллий манфаатлари ва уларга таҳдидлар 2017–2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши бўйича Ҳаракатлар стратегиясини «Фаол тадбиркорлик, инновацион ғоялар ва технологияларни қўллаб-қувватлаш йили»да амалга оширишга оид давлат дастури доирасида тасдиқлаш кўзда тутилган хавфсизлик концепцияси лойиҳасига киритилган (Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактабининг 2017 йил 6 ноябрдаги маълумотномаси). Транспорт соҳасидаги миллий манфаатларга бўлган таҳдидларни белгиланганлиги мамлакат транспорт тармоғининг ваколатли вазирлик ва идоралари томонидан мазкур таҳдидларни олдини олиш ва уларнинг салбий таъсирни камайтириш билан боғлиқ тегишли чора-тадбирларни ишлаб чиқишда асос бўлади;

минтақавий транспорт тизимини самарали мувофиқлаштириш механизмининг концептуал модели билан боғлиқ илмий натижалар Ўзбекистон Автомобиль ва дарё транспорти агентлиги томонидан Амалий чора-тадбирлар режасига киритилган (Ўзбекистон Автомобиль ва дарё транспорти агентлигининг 2017 йил 21 декабрдаги 3/4667-рақамли маълумотномаси). Илмий натижаларнинг жорий қилиниши минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштириш механизмини яратишда концептуал аҳамият касб этади, хусусан Марказий Осиё транспорт тизимини ривожлантиришнинг умумминтақавий дастурларини ишлаб чиқишда ёрдам беради.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Мазкур тадқиқот натижалари 28 та илмий анжуманда, жумладан, 6 та халқаро, 22 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

Диссертация натижаларининг эълон қилинганлиги. Диссертация мавзуси бўйича жами 53 та илмий иш, жумладан 2 та монография, 1 та таҳлилий шарҳ, 50 та илмий мақола, хусусан Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссияси томонидан тавсия этилган илмий журналларда 20 та илмий мақола, шундан 18 таси республика ва 2 таси хорижий журналларда нашр этилган.

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, 17 параграфни ўз ичига олган 5 та боб, хулоса, 196 номдаги фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва 6 та иловадан иборат. Диссертациянинг умумий ҳажми 249 бетни ташкил этади. Диссертация 15 та расм ва 45 та жадвалдан иборат.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Диссертациянинг **кириш** қисмида тадқиқот иши мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети шакллантирилган, тадқиқотни илмий ишлар режалари билан алоқадорлиги аниқланган, диссертациянинг илмий янгилиги, илмий натижалари, илмий ва амалий аҳамияти келтирилган, тадқиқот натижаларини амалиётга татбиғи, чоп этилган ишлар ва диссертация тузилиши тўғрисида маълумотлар берилган. Шунингдек, диссертация мавзуси бўйича хорижий илмий тадқиқотлар шарҳи келтирилган.

Диссертациянинг **«Минтақавий транспорт тизимини бошқаришнинг назарий-методологик асослари»** деб номланган биринчи бобида минтақавий транспорт тизимининг умумий тавсифи, минтақавий транспорт тизимини самарали бошқаришга оид замонавий ёндашувлар ҳамда муаммоларни ўрганиш методологияси тадқиқ этилган.

Бугунги кунда транзит ва халқаро ташувларни амалга ошириш билан боғлиқ муносабатларни тартибга солиш юзасидан халқаро амалиётда ҳамда илмий доираларда турлича талқинларнинг мавжудлиги, мазкур соҳага оид асосий тушунчаларни тўғри интерпретация қилиш лозимлигини белгилайди.

Шундан келиб чиққан ҳолда, энг аввало «минтақавий транспорт интеграцияси» ҳамда «минтақавий транспорт тизими» каби тушунчаларга ойдинлик киритилишини тақозо этади.

Бир неча давлат ҳудудидан ўтувчи транспорт коридорларининг самарали ишлаши учун тегишли минтақада транспорт соҳасидаги интеграциялашув талаб этилади. Шундай экан, мазкур йўналишда дастлаб «минтақавий транспорт интеграцияси» тушунчаси бўйича ҳам ягона таъриф ишлаб чиқиш талаб этилади. Мазкур тушунча бўйича олимларнинг ва мутахассисларнинг фикр ва ёндашувларини умумлаштирган ҳолда унга қуйидагича таъриф бериш мумкин: минтақавий транспорт интеграцияси – бу минтақа давлатлари томонидан транспорт соҳасида ўзаро самарали ва барқарор алоқаларни кучайтириш, бу борадаги сиёсий ва иқтисодий манфаатларни мувофиқлаштириш ҳамда тегишли меъёрий-ҳуқуқий базани такомиллаштириш жараёни ва унинг натижасида юзага келувчи ҳолат ҳисобланади.¹⁰

Айтиш жоизки, қайд этилган талқинларни барча минтақа учун, хусусан Марказий Осиё транспорт тизими учун тўғридан-тўғри қўллаб бўлмайди. Чунки, бошқа минтақалардаги (масалан, Европа Иттифоқида) транспорт соҳасидаги муносабатларда барча транспорт турлари иштирокини кузатиш мумкин. Марказий Осиё минтақасида эса алоҳида тизим сифатида шаклланиши учун шарт-шароитлар ва зарурат асосан автомобиль ва темир йўл транспорти турлари учун мавжуд. Шу нуқтаи назардан келиб чиққан ҳолда, «минтақавий транспорт тизими» тушунчасини Марказий Осиёга нисбатан қўллаганда, унга қуйидагича таъриф бериш мумкин: минтақавий транспорт тизими бу – мураккаб тизим турига кириб, минтақа давлатларининг умумий

¹⁰ Муаллифлик таърифи.

манфаатларни кўзловчи, мустақил бошқарув тизимига ва хусусий мақсадига эга миллий транспорт тизимларининг (автомобиль ва темир йўл тармоқлари кесимида) ўзаро мувофиқлашган мажмуи ҳисобланади. Мазкур минтақавий тизимнинг мукамаллиги ҳамда самарали фаолияти ушбу минтақа давлатлари ўртасидаги транспорт соҳасидаги ҳамкорлик даражасига ва учинчи давлат учун яратилган шароитга боғлиқ.¹¹

Умуман, мазкур тадқиқотда минтақавий транспорт тизими, транзит ва транспорт коридорлари ҳақида тўхталганда, қуруқлик орқали ўтувчи транспорт турлари, хусусан автомобиль ва темир йўл транспорти назарда тутилади.

Транспорт тизимини самарали бошқаришда тегишли бошқарув қарорларини қабул қилиш учун соҳа мунтазам мониторинг қилиб борилиши ва мониторинг натижалари бошқарув аппаратида тақдим этилиши лозим. Диссертацияда минтақавий транспорт тизимини мониторингини олиб боришда ва соҳадаги муаммоларни аниқлашда ёрдам берувчи индикаторлар ишлаб чиқилди ва уларнинг чегаравий қийматлари ўрнатилди. Мазкур индикаторлар транспорт коридорларини, транзит салоҳиятини ҳамда транспорт логистикаси самарадорлигини баҳоловчи гуруҳларга ажратилди.

Индикаторлар ёрдамида минтақа транспорт тизимини доимий мониторинг қилиб борилиши тизимдаги тенденцияларни кузатиш ва тегишли чораларни ишлаб чиқиш имконини беради.

Тадқиқот ишининг «**Марказий Осиё транспорт тизимининг ўзига хослиги ва уни мувофиқлаштириш муаммолари**» деб номланган иккинчи бобда Марказий Осиё транспорт тизимига умумий тавсиф берилиб, унда минтақавий транспорт тизимининг шаклланиш босқичлари (1-жадвал), ўзаро боғлиқлик даражаси ҳамда соҳадаги муаммолар тадқиқ этилган.

1-жадвал

Марказий Осиёда транспорт тизимининг ривожланиш босқичлари¹²

№	Босқичлар	Босқичнинг қисқача тавсифи
1.	Биринчи босқич (мил. авв. II асрдан милоднинг XVI асригача бўлган давр)	Буюк Ипак йўлини шаклланиши ва ривожланиши
2.	Иккинчи босқич (XVI асрдан XIX асргача бўлган давр)	Буюк Ипак йўли аҳамиятининг пасайиш даври
3.	Учинчи босқич (XIX асрдан XX асргача бўлган давр)	Чор Россияси билан боғлиқ лойиҳалар (минтақавий транспорт интеграцияси)
4.	Тўртинчи босқич (1917 йилдан 1990 йилгача бўлган давр)	Шимолий йўналишдаги транспорт лойиҳалар ривож
5.	Бешинчи босқич (1990 йилдан 2000 йилгача бўлган давр)	Марказий Осиё минтақасида глобал транспорт лойиҳалар
6.	Олтинчи босқич (2000 йилдан 2011 йилгача бўлган давр)	Алоҳида давлатларнинг транспорт коридорларини диверсификациялаш даври
7.	Еттинчи босқич (2011 йилдан 2017 йилгача)	Минтақада транспорт дезинтеграциясининг энг ривожланган даври
8.	Саккизинчи босқич (2017 йилдан ҳозирги кунгача)	Минтақа давлатлари ўртасида транспорт соҳасидаги ҳамкорликнинг илиқлашув даври

¹¹ Муаллифлик таърифи.

¹² Муаллиф томонидан тизимлаштирилди.

Минтақа транспорт тизимини ривожланиш даврини саккиз босқичга бўлиб ўрганилиб, олтинчи ва еттинчи босқичларда транспорт соҳасидаги ҳамкорлик нисбатан пасайганлиги, муаммолар қамрови кўпайганлиги исботланган.

Шунингдек, мазкур бобда минтақа давлатларининг транспорт соҳасида ўзаро боғлиқлик даражасига баҳо берилиб, сўнгги йилларда мазкур кўрсаткичнинг камайиш тенденциясига эга эканлиги аниқланди. Ушбу тенденцияда бир-бирини айланиб ўтувчи муқобил коридорларнинг ишга туширилиши асосий омил бўлиб хизмат қилаётганлиги асосланди.

Ушбу бобда минтақа транспорт тизимига тавсиф берилди ва унда давлатлар транспорт салоҳияти қиёсий таҳлил қилинди (2-жадвал).

2-жадвал

Марказий Осиё давлатлари транспорт тизими асосий кўрсаткичларининг қиёсий таҳлили (2016 йил якуни бўйича)¹³

Кўрсаткичлар	Қозғистон	Қирғизистон	Тожикистон	Туркменистон	Ўзбекистон
Транспорт тизимининг ЯИМдаги улуши (%)	8	4	11.5*	7.3*	9
Умумфойдаланишдаги автомобиль йўллар узунлиги (минг км)	97.4	18.8	14	13.3	42.67
Халқаро аҳамиятдаги автомобиль йўллар узунлиги (минг км)	13.3	4.16	3,17	2.28	3.98
Умумфойдаланишдаги темир йўллар узунлиги (минг км)	14.5	0.42	0.68	3.6	4.3
Электрлаштирилган темир йўллар узунлиги (минг км)	4.216	0	0	0	1.35
Транспорт йўлларининг зичлиги (автомобиль / темир йўл, 100 кв. км/км)	3.6/ 5.5	18.1/ 2.4	18.9/ 4.7	12.5/ 6.1	43.2/ 8.2
Юк ташуви ҳажми (млн тонна)	1999	31	5.4	522	1543
– автомобиль транспортида	1667	29.32	4	500	1473
– темир йўл транспортида	332	1.7	1.4	22	70
Йиллик юк ташув ҳажмининг ўсиш суръати (%)	0.1	5	4.8	2	5
Транзит ташувлари ҳажми (млн тонна)	18	n/a	0.3	9	8
Транспорт соҳасига киритилаётган инвестиция ҳажми (2011-2015 йй., млн \$)	17000	140	210	7000	7000

¹³ Марказий Осиё давлатларининг расмий статистик маълумотлари асосида муаллиф томонидан шакллантирилди.

* Мамлакатнинг алоқа тизими билан биргаликда ҳисобланган.

Менежмент фанининг илмий бошқарув мактаби вакиллари фикрига кўра, муаммонинг моҳиятини тўғри тушуниш учун вазият моделини ишлаб чиқиш мақсадга мувофиқ бўлади. Вазият модели тегишли воқеликни акс эттириш шакли ҳисобланиб, ўрганилаётган жараёндаги мураккабликни ва мавхумликни тўғри англаш, улар юзасидан тегишли бошқарув қарорларини ишлаб чиқиш имкониятини беради.¹⁴

Ҳар қандай тизим ўзаро алоқадор ва ўзаро таъсир кўрсатувчи маълум элементлардан (мураккаб тизимларда тагтизимлардан¹⁵) иборат бўлгани каби, минтақавий транспорт тизими ҳам бир қатор элементларни ўз ичига қамраб олади.

Менежментнинг илмий ёндашувларидан бири ҳисобланган тизимли ёндашув тамойилларига асосланиб Марказий Осиё транспорт тизимини мураккаб ва ўз навбатида яхши бошқарилмайдиган тизим сифатида таърифлаш мумкин. Чунки унинг тагтизимлари (минтақа давлатлари) мустақил бошқарув тизимига ва алоҳида мақсадларига эга. Мазкур мақсадларнинг бир-бирига зид келиш ҳолатларининг мавжудлиги ва минтақавий бошқарув тизимининг тартибга солинмаганлиги (институтционал асоснинг шакллантирилмаганлиги ва ҳуқуқий асоснинг етарли даражада уйғунлашмаганлиги) ушбу тизимнинг самарасиз фаолиятига сабаб бўлмоқда.

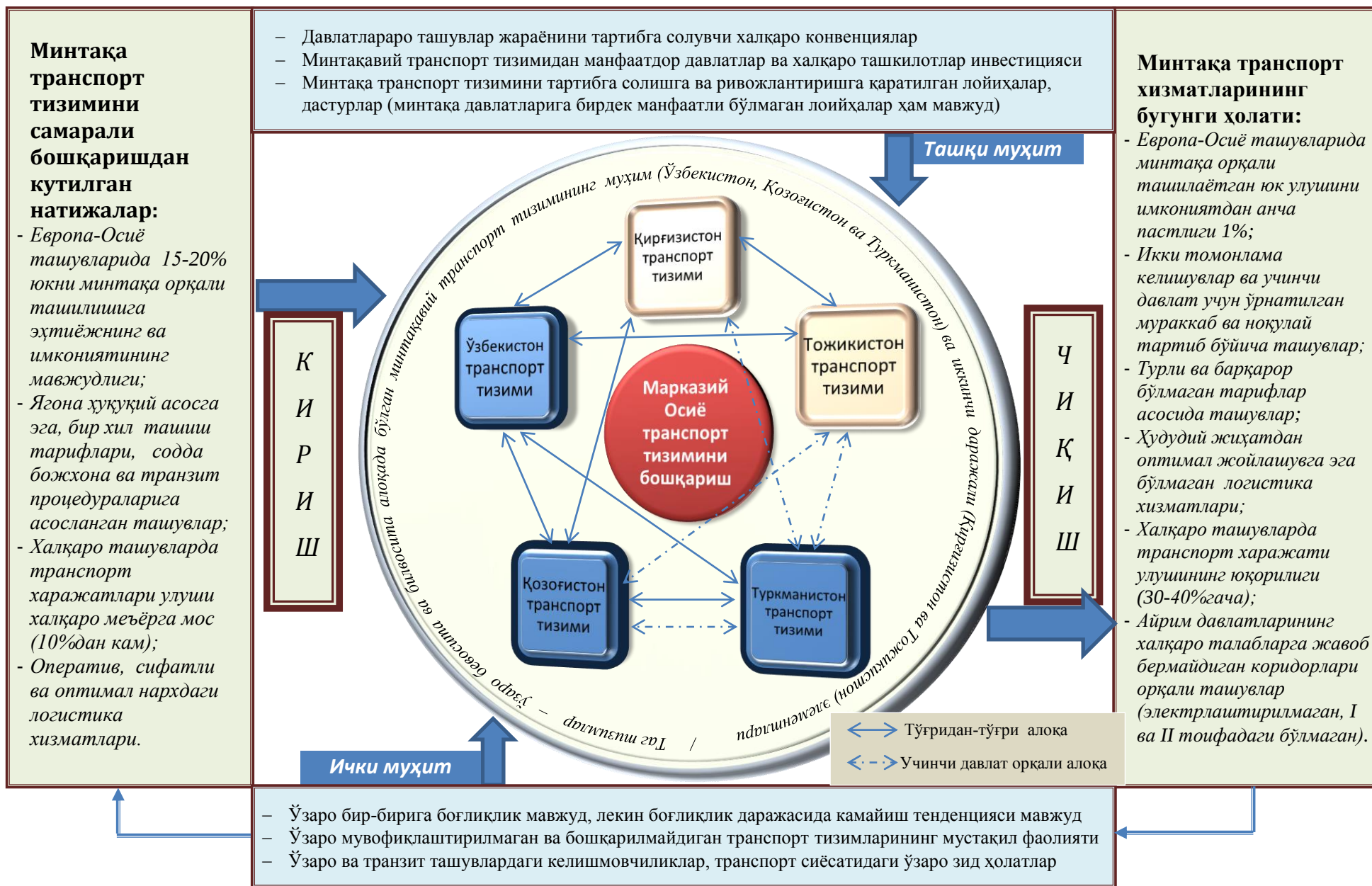
Қолаверса, ҳар бир тагтизим элементлардан ташкил топиб, мазкур элементлар ҳолати тизимнинг умумий ҳолатига бевосита таъсир кўрсатади. Минтақавий транспорт тизими тагтизимларининг элементлари сифатида транспорт инфратузилмаси, транспорт коридори, транспорт соҳасидаги давлатлараро ҳамкорлик, транзит ва логистика хизматлари кабиларни қайд этиш мумкин.

Мазкур тизимга илмий асосланган баҳо бериш, унинг тагтизимлари (элементлари) ўртасидаги ўзаро алоқалардаги муаммоларни аниқлаш мақсадида тизимли ёндашув асосида минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштиришнинг вазият модели ишлаб чиқилди (1-расм).

Минтақа транспорт тизимини самарасиз тизим сифатида таърифланиши ундан кутилган натижани бермаётганлиги (Европа-Осиё ташувларида Марказий Осиё орқали ташилаётган юкнинг улуши фақат 1% ни ташкил этаётганлиги, кўрсатилаётган транспорт хизматларининг рақобатбардош эмаслиги ва бошқ.) билан, яхши бошқарилмайдиган тизим сифатида эътироф этилиши – ягона мувофиқлаштирувчи институтционал (субъект, ташкилот ва ҳ.зо) ва минтақавий ҳуқуқий асосларнинг шаклланмаганлиги билан изоҳланади.

¹⁴ Акофф Р.Л. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.

¹⁵ Тагтизим – бу асосий тизимнинг маълум даражада мустақил элементи ҳисобланиб, алоҳида тизим, бир бутунлик ва боғлиқлик хусусиятларига эга бўлган, шунингдек ўзининг алоҳида мақсадига эга тизимнинг муҳим копонентидир. // Системный анализ и принятие решений. Словарь-справочник. / Под ред. В.Н.Волковой. –М.: «Высшая школа», 2004. – 378 с.



1-расм. Марказий Осиё транспорт тизимини мувофиқлаштиришнинг вазият модели
(муаллифлик ишланмаси)

Диссертациянинг «Марказий Осиё транспорт тизимини бошқаришнинг халқаро ҳамкорлик механизмлари» деб номланган учинчи бобида минтақавий транспорт тизимини ривожлантиришда кўп томонлама ва икки томонлама ҳамкорлик таҳлил қилинган.

Жумладан, Ўзбекистоннинг минтақавий ва халқаро ташкилотлар доирасида транспорт соҳасидаги кўп томонлама алоқаларини, хусусан, Иқтисодий ҳамкорлик ташкилоти, Шанхай ҳамкорлик ташкилоти, Мустақил давлатлар ҳамдўстлиги, Марказий Осиё минтақавий иқтисодий ҳамкорлик дастури, ТРАСЕКА, «Буюк ипак йўлининг иқтисодий камари» ва шу каби бошқа ташкилотлар, дастурлар ҳамда лойиҳалар доирасидаги ҳамкорликлари тадқиқ этилди. Қолаверса, Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги икки томонлама ҳамкорлиги минтақа давлатлари кесимида ўрганилди. Шунингдек, кўп томонлама ва икки томонлама ҳамкорликнинг кучли ва заиф жиҳатлари таҳлил қилинди (3-жадвал).

3-жадвал

Транспорт соҳасидаги икки ва кўп томонлама ҳамкорликнинг афзалликлари ва камчиликлари¹⁶

Икки томонлама ҳамкорлик		Кўп томонлама ҳамкорлик	
<i>Афзалликлари</i>	<i>Камчиликлари</i>	<i>Афзалликлари</i>	<i>Камчиликлари</i>
– Икки давлат ўртасида шу соҳа бўйича ҳуқуқий база такомиллашади. – Манфаатлар учинчи давлатга боғлиқ бўлмайди. – Икки томонлама лойиҳаларни самарали амалга ошириш имконияти юқори бўлади. – Тезкор қўшма бошқарув қарорларини қабул қилиш имконияти мавжуд.	– Бир давлатнинг молиявий имконияти билан боғлиқ муаммо лойиҳани тўхтаб қолишига олиб келади. – Ҳамкорликдаги лойиҳалар қамровининг тор доирада ишлаб чиқиши.	– Лойиҳаларни минтақавий доирада амалга оширилиши давлатларнинг интеграциялашувига олиб келади. – Инвестицияларни жалб этиш имконияти кенгайди. – Умумий минтақавий ҳуқуқий – меъёрий база шаклланади. – Халқаро аҳамиятдаги лойиҳаларни ишлаб чиқишга имконият туғилади. – Бошқа соҳалардаги ҳамкорликка замин яратилади.	– Айрим давлатлар транспорт инфратузилмасининг ривожланмаганлиги лойиҳаларни амалга ошишига тўсиқ бўлиб қолади. – Қўшма бошқарув қарорларини қабул қилиш мураккаблашади.

¹⁶ Муаллиф ишланмаси.

Мазкур бобда минтақа транспорт тизимини мувофиқлаштиришдаги муаммолар таснифланиб, қуйидаги гуруҳларга ажратилиб ўрганилган: ташқи сиёсатдаги манфаатларнинг тўқнаш келиши; ўрнатилган ташкилий меъёрларнинг тубдан фарқ қилиши; халқаро аҳамиятга эга коридорларнинг талаб даражасида эмаслиги; техник стандартлардаги мавжуд тафовутлар; молиявий ресурслар ва инвестициянинг етишмаслиги.

Шунингдек, ушбу бобда «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклашга қаратилган ташаббуслар ва лойиҳалар таҳлил қилиниб, уларнинг истиқболлари юзасидан сценарийлар келтирилган.

Мазкур йўналишдаги ҳамкорликнинг талаб даражасида эмаслигига соҳадаги айрим муаммоларнинг узоқ йиллардан бери ҳал этилмай келинаётганлигини асосий омил сифатида таъсири асосланган. Хусусан, ушбу муаммоларни тизимли равишда ҳал этиш бўйича мувофиқлашган механизмнинг мавжуд эмаслиги энг муҳим омил ҳисобланади. Шунингдек, айрим минтақавий транспорт лойиҳалари ўз якунига етмаган. Шу билан бирга, минтақа давлатлари учун бирдек манфаатли ҳисобланган айрим лойиҳаларнинг тўхтаб қолганлиги, аксинча, фақат айрим мамлакатлар манфатлари учун хизмат қилувчи лойиҳаларнинг ривожидан давлатлараро муносабатларга салбий таъсир кўрсатмоқда.

Тадқиқот ишининг **«Минтақавий транспорт тизимини такомиллаштиришда муқобил коридорлар омили»** номли тўртинчи бобида минтақада қурилаётган ва режалаштирилаётган транспорт коридорлари тадқиқ этилиб, мазкур коридорлардан минтақа давлатларининг манфаатдорлик даражаси, бу борада юритаётган сиёсати ўрганилган.

Марказий Осиё давлатлари транспорт сиёсатида устувор йўналиш сифатида белгиланган ҳамда етакчи давлатлар, халқаро ташкилотлар ва турли дастурлар доирасида ҳамда алоҳида давлатлар томонидан илгари сурилаётган минтақавий муқобил транспорт коридорлари Ўзбекистон манфаатлари кесимида таснифланган.

Уларни шартли равишда қуйидаги 3 гуруҳга ажратиб ўрганилди:

1. *Ўзбекистон манфаатларига тўлиқ зид ҳисобланган коридорлар:* «Қозоғистон-Туркменистон-Эрон» темир йўли; «Туркменистон-Афғонистон-Тожикистон» (ТАТ) темир йўли; «Хитой-Қирғизистон-Тожикистон» темир йўли; «Россия-Қозоғистон-Қирғизистон-Тожикистон» темир йўли.

2. *Қисман фойдаланиш имкони мавжуд бўлган коридор:* «Ғарбий Европа-Ғарбий Хитой» автомагистрали.

3. *Ўзбекистон манфаатларига мос муқобил коридорлар:* «Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой» темир йўли; «Ўзбекистон-Туркменистон- Эрон-Уммон» коридори; «Тошкент-Андижон-Ўш-Иркештом-Қашғар» автомобиль йўли; «Ўзбекистон-Афғонистон-Эрон/Покистон» (Трансафғон) темир йўли.

Юқорида келтирилган таснифлар асосида коридорларнинг истикболи юзасидан Ўзбекистон манфаатлари кесимида сценарийлар ишлаб чиқилди.

1-сценарий (реалистик). Ўзбекистонни айланиб ўтувчи ва маҳаллий коридорларнинг ривожланиши билан боғлиқ мавжуд ҳолат сақланиб қолади, яъни «Хитой-Қирғизистон-Тожикистон» ва «Россия-Қозоғистон-Қирғизистон-Тожикистон» лойиҳалари ноқулай географик жойлашув, шунингдек Тожикистон ва Қирғизистон иқтисодиётининг имкониятлари ҳамда молиявий қийинчиликлар туфайли амалга ошмайди. Ўз навбатида, «Қозоғистон-Туркменистон-Эрон» темир йўлининг «Берекет-Этрек» қисмида қурилиш ишларини олиб борилаётганлиги ва Эрон билан боғлиқ халқаро геосиёсий вазиятнинг юмшаганлиги каби омиллар эвазига мазкур лойиҳа тўлиқ ишга тушади. ТАТ лойиҳасининг афғон ҳудуди ва уни молиялаштириш юзасидан иштирокчи давлатларда ягона келишув мавжуд эмаслиги, шунингдек, мамлакатдаги нобарқарор вазият мазкур лойиҳани яқин ва ўрта истикболда тўлиқ амалга ошириш имконияти йўқлигини кўрсатади. «Ғарбий Европа–Ғарбий Хитой» автомагистрали 2020 йилга бориб тўлиқ ишга тушади. Бу эса «Тошкент-Андижон-Ўш-Иркештом-Қашғар» автомагистрали истикболига салбий таъсир кўрсатади.

2- сценарий (оптимистик). Яқин ва ўрта истикболда «Туркменистон – Афғонистон – Тожикистон», «Хитой – Қирғизистон – Тожикистон» ва «Россия – Қозоғистон – Қирғизистон – Тожикистон» лойиҳалари молиявий ресурсларнинг етишмаслиги, ноқулай географик шароит ва Афғонистондаги нобарқарор вазият туфайли амалга ошмайди. Мазкур лойиҳалар иштирокчилари томонидан транзит юklarини ўтказиш Ўзбекистон орқали амалга оширилади. Ўз навбатида, «Қозоғистон – Туркменистон – Эрон» темир йўлининг янгилиги, ҳозирги вақтда фақатгина имтиёзлар бериш асосида юklarни ушбу коридорга жалб қилаётганлиги, темир йўлнинг чўл ҳудудида қурилганлиги уни фақатгина иштирокчи давлатлар ўртасидаги юк алмашувга хизмат қилиши мумкинлигини кўрсатади. «Ғарбий Европа–Ғарбий Хитой» автомагистрали тўлиқ ишга тушади ва унга Ўзбекистон ҳам уланади. Ўз навбатида, Жанубий ва Жануби-Ғарбий Осиёда жойлашган давлатларга Ўзбекистон транзит давлат вазифасини ўтайди.

3-сценарий (пессимистик). Ўзбекистонни айланиб ўтувчи транспорт коридорларининг барчаси тўлалигича ишга тушади. Тожикистон ва Қирғизистон транспорт «қарам»лигидан қисман халос бўлади. Ўз навбатида, Ўзбекистоннинг транзит даромадларида жиддий камайишлар кузатилади. Маҳаллий юк ва йўловчи ташиш тарифлари кўтарилади ва мос равишда маҳсулотлар таннарни таркибида транспорт харажатларининг ортиши кузатилади. Ўзбекистонни айланиб ўтувчи транспорт коридорларининг қурилиши мамлакат иқтисодий хавфсизлигига таҳдид сифатида қаралиб, уларнинг ривожини Ўзбекистон манфаатларига бевосита салбий таъсир қилади. Бу эса Ўзбекистонни транспорт жиҳатидан ажралиб

қолиши, экспорт-импорт операцияларида транспорт харажатлари улушининг ортиши, мамлакат ҳудуди орқали ташиладиган транзит юклар ҳажмининг камайиши ҳамда тизим инфратузилмаси ҳолатининг ёмонлашувида намоён бўлади.

Диссертациянинг «**Марказий Осиё транспорт тизимини бошқариш механизмининг самарадорлигини ошириш йўллари**» номли бешинчи бобида Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш истиқболлари тадқиқ этилган. Хусусан, унда хоржий тажриба сифатида Европа Иттифоқи транспорт тизими ўрганилган. Миллий ва минтақавий даражада транспорт тизимини бошқаришнинг моделлари ишлаб чиқилган.

Шунингдек, Ўзбекистон транспорт соҳасидаги манфаатлари тизимга солинди ва уларга бўлган замонавий таҳдидлар аниқланди¹⁷.

Хусусан, Ўзбекистон Республикасининг *транспорт соҳасидаги манфаатлари* қуйидаги йўналишларда намоён бўлади:

шахс, жамият ва давлатнинг замонавий транспорт хизматларига бўлган эҳтиёжларини самарали қондириш;

транспорт комплексини модернизация қилиш орқали хўжалик юритувчи субъектларнинг юқори иқтисодий самарадорлигига ҳамда транспорт жараёнлари хавфсизлигига эришиш;

шарқий давлатларни ғарбий ва жанубий давлатлар билан боғловчи янги транспорт коридорларини яратиш ва мавжудларини модернизация қилиш;

транспорт комплексининг транзит салоҳиятини оширишда муҳим омил ҳисобланган мамлакат транспорт хавфсизлигини халқаро стандарт даражасига олиб чиқиш;

транзит тизимининг иқтисодий самарадорлигини ошириш мақсадида транспорт магистралларининг юк ўтказиш қobiliятини кенгайтириш;

Марказий Осиё транспорт тизими интеграциялашувида ва ривожланишида манфаатли иштирок этиш, мазкур тизимда Ўзбекистон имкониятларини ошириш ва ундан самарали фойдаланиш;

экспорт-импорт операцияларида транспорт харажатларини минималлаштириш орқали халқаро савдони ривожлантириш;

транспортда юзага келаётган жиноятларни, жумладан терроризмни олдини олиш ва бартараф этиш.

Юқоридагиларни умумлаштирган ҳолда Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги *миллий манфаатини* қуйидагича қайд этиш мумкин:

Мамлакатдаги арзон ва сифатли транспорт хизматларига бўлган эҳтиёжни барқарор таъминлаш, мавжуд транспорт йўллари кенгайтириш ва модернизация қилиш, шунингдек янгиларини қуриш орқали Европа ва Осиёни боғловчи миллий транспорт комплексини ривожлантириш ҳамда минтақада рақобатбардошлигини таъминлаш.

¹⁷ Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги манфаатлари ва уларга таҳдидлар муаллиф томонидан тизимга солинган.

Мазкур бобда, Ўзбекистонда транспорт тизими асосий макроиктисодий кўрсаткичларининг иқтисодиётга таъсир даражасини аниқлаш мақсадида эконометрик модель ишлаб чиқилди.

Моделда ЯИМ, темир йўлда ва автомобиль транспортида ташилган умумий ва транзит юклар ҳажми, ташиш соҳасига киритилган инвестиция ҳажми каби асосий кўрсаткичлар бўйича қуйидаги статистик маълумотлардан фойдаланилди (4-жадвал).

4-жадвал

Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги асосий кўрстакичлари (2007-2017 йиллар учун)¹⁸

Йил-лар	ЯИМ, млн долл.	Темир йўлда ташилган транзит ҳажми, млн т	Автомобилда ташилган транзит ҳажми, млн т	Ташиш ва сақлаш tizимига киритлган инвестиция, млн долл	Автомобиль транспортида юк ташув ҳажми, млн т	Темир йўлда юк ташув ҳажми, млн т.
2007	22310	9.117	0.448	181.76	253.5	58
2008	29550	9.758	0.459	327.51	283.4	62.9
2009	33690	10.444	0.47	597.46	299.9	65.6
2010	39330	8.38	0.547	560.66	324	56.9
2011	45920	11.221	0.687	415.25	350.7	59.6
2012	51820	11.984	0.904	448.04	379.1	61.5
2013	57690	8.158	0.775	519.87	398.5	63.7
2014	63070	7.881	0.621	454.07	419.1	65.7
2015	66900	7.602	0.513	357.43	440.1	67.2
2016	67220	7.771	0.476	478.89	468.8	67.6
2017	72463.2	7.108	0.602	394.21	499.3	68.1

Корреляция матрицаси асосидаги таҳлиллар натижаси барча омилларнинг ЯИМга юқори корреляцион таъсирини мавжудлигини кўрсатди.

Хусусан, мазкур моделдан қуйидаги хулосани чиқариш мумкин:

агар темир йўл орқали транзит ҳажми 1 млн тоннага ортса, ЯИМ ҳажми ҳам 783 млн долларга ортади;

агар автомобиль транспорти орқали транзит ҳажми 1 млн тоннага ортса, ЯИМ ҳажми ҳам 138,81 млн долларга ортади;

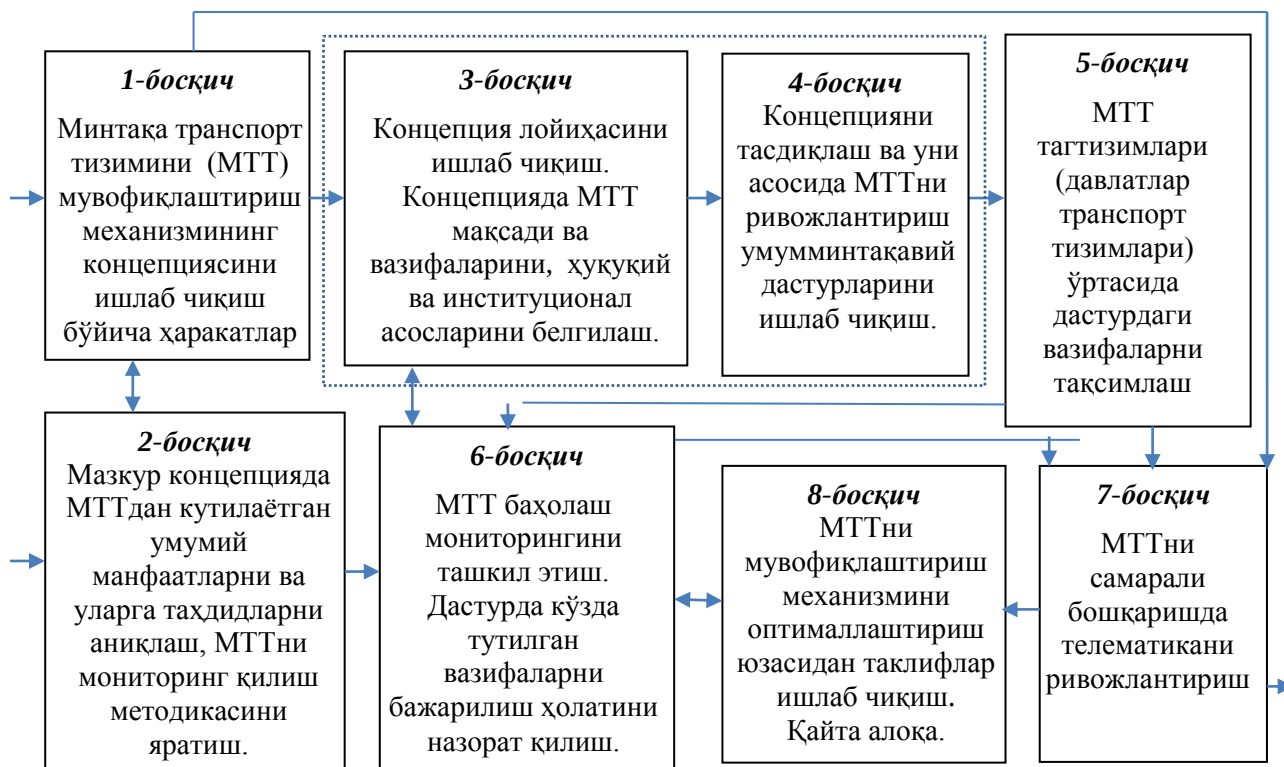
агар транспорт соҳасига инвестиция ҳажми 1 млн долларга ортса, ЯИМ ҳажми ҳам 2,97 млн долларга ортар экан;

¹⁸ Жадвал статистик маълумотлар асосида муаллиф томонидан тузилди.

агар автомобиль транспорт орқали юк ташиш ҳажми 1 млн тоннага ортса, ЯИМ ҳажми ҳам 187,5 млн долларга ортади;

агар темир йўл орқали юк ташиш ҳажми 1 млн тоннага ортса, ЯИМ ҳажми 229,42 млн долларга ортади.

Ушбу бобда минтақавий транспорт тизимни мувофиқлаштириш механизмини яратиш бўйича бошқарувнинг тизимли-мақсадли ёндашуви асосида саккиз босқичли модель ишлаб чиқилди (2-расм).



2-расм. Марказий Осиё транспорт тизимини мувофиқлаштириш механизмини шакллантириш модели¹⁹

Моделда келтирилган босқичлар ўзаро бир-бири билан мантикий боғлиқ ҳисобланиб, у ўзини-ўзи текшириш имкониятига эга, яъни қайси босқичда хатога йўл қўйилса, тегишли босқичда уни тuzатиш имконияти мавжуд бўлади.

Қолаверса, ушбу модель Марказий Осиё транспорт тизимини тўлиқ имкониятда ишлашига, яъни унга қўйилган талаблар билан мазкур тизим кўрсатаётган хизматлар тури ва сифати ўртасида мувофиқликни таъминлашга, хусусан, давлатлар транспорт сиёсатини мувофиқлашувига, ўзаро ва транзит ташувлардаги келишмовчиликларни бартараф этилишига, ягона ташиш тарифлари ва соддалаштирилган божхона процедураларини жорий этилишига, халқаро аҳамиятдаги коридорлар ҳолатини яхшиланишига, оператив, сифатли ва оптимал нархдаги логистика хизматларини йўлга қўйилишига, натижада тизимнинг нофаол

¹⁹ Тизимли-мақсадли ёндашув модели асосида муаллиф ишланмаси.

тагтизимларини фаоллашувига, барча минтақа давлатларига манфаатли бўлган лойиҳаларни ишга тушишини жадаллашувига, хорижий инвестициялар оқимининг ортишига, пировард натижада эса Европа-Осиё ташувларида минтақанинг улушини ошишига олиб келиши керак.

Мазкур модель доирасида ишлаб чиқиладиган умумминтақавий дастурлар барча минтақа мамлакатлари манфаатларини бирдек ҳимоя қилишни кўзда тутиб, унда минтақа транспорт тизимининг фаол ва нофаол давлатлари учун ҳам фойдали таклифлар илгари сурилади. Хусусан минтақадаги транзит-давлатлар (фаол) транзит оқимининг ортишидан манфаатдор бўлса, транзит салоҳияти паст давлатлар (нофаол) имтиёзли тарифлар асосида минтақа давлатлари транзит хизматидан фойдаланиш имкониятига эга бўлади. Шунинг учун, ЕИ тажрибаси асосида минтақа транспорт тизимини ривожлантириш стратегиясида минтақа давлатларидаги ташувларда транспорт харажатларини қисқартириш ва ўз навбатида минтақа орқали ташилаётган транзит оқимини кўпайтириш устувор вазифа сифатида белгиланиши лозим. Бунда, минтақа давлатлари экспорт-импорт ташувларида транспорт харажати 10%дан оширмаслик, шунингдек, Европа-Осиё ташувларида минтақанинг улушини 10-15%гача кўтариш (ҳозирда 1%) учун тегишли ҳамкорликдаги чораларни ишлаб чиқиши лозим.

Мазкур йўналишдаги таҳлиллар, Ўзбекистонда бир йилда 1 км масофа учун автомобиль транспортида (текстиль маҳсулотини ташиш учун) тахминан 44,86 минг АҚШ доллари, темир йўлда эса 30,31 минг АҚШ доллари миқдорида транспорт харажатлари сарфланганлигини кўрсатди.

Агар юқорида қайд этилган модель талаблари бажарилса, ҳар бир км учун автомобиль транспортида фақат текстиль маҳсулоти халқаро ташувлари учун бир йилда 22,43 минг, темир йўлда 15,16 минг АҚШ доллари миқдоридаги ортиқча харажатни тежаш мумкин бўлади.

Қолаверса, транзит ташувларини 1% га ортиши, Ўзбекистон темир йўллари мисолида олиб қараганда, тахминан 20 млн АҚШ доллари миқдорида қўшимча тушумга олиб келади. Минтақа орқали ташилаётган юк ташувини 15% га ошириш имконияти борлигини инобатга олинadиган бўлса, бир йилда мамлакат темир йўллари орқали ташилаётган транзит тушумларини мос равишда 15%га ортишини прогноз қилиш мумкин. Бу 300 млн АҚШ доллари миқдорида йиллик қўшимча даромадни келтиради.

ХУЛОСА

Диссертация тадқиқоти доирасида олиб борилган изланишлар натижасида қуйидаги хулосалар тақдим этилди:

1. Марказий Осиё мамлакатларининг транспорт тизимини жаҳон транспорт тармоғига интеграциялашувини жадаллаштириш учун минтақа давлатлари транспорт тизимларини кооперациялашувига эришиш керак.

2. Минтақа давлатларининг транспорт соҳасидаги сиёсатини мувофиқлаштиришга бўлган зарурат бугунги кунда амалдаги икки томонлама шартномалар асосида йўлга қўйилган механизмнинг самарасизлиги билан изоҳланади. Хусусан, минтақа транспорт тизими хизматларига бўлган талабнинг ортиши шароитида минтақа давлатлари ҳудуди орқали ташилаётган халқаро юклар ҳажмида нафақат барқарорлик, балки салбий тенденциялар кузатилоқда. Бунга, диссертация иши давомида тадқиқ этилган қатор муаммолар комплекс тарзда таъсир кўрсатмоқда.

3. Минтақавий транспорт тизимига салбий омиллар таъсир даражаси юқори ва ўз навбатида ижобий омиллар барқарор эмас. Асосий салбий омил сифатида минтақанинг айрим давлатларига, хусусан Ўзбекистон манфаатига зид бўлган транспорт лойиҳаларнинг ривожланаётганлигини қайд этиш лозим.

4. Ҳар қандай минтақадан ташқаридаги давлат минтақа транспорт хизматларидан фойдаланишда уни ягона тизим сифатида қўришни хоҳлайди. Чунки минтақа орқали ташиладиган халқаро юкларни ташишда ягона келишув асосида ҳамда бир хиллаштирилган талаблар ва процедуралардан ўтиш вақтни ҳамда молиявий харажатларни тежайди. Бу борада, Марказий Осиё минтақаси логистик нуқтаи-назардан қулай ҳудуд шаклига эга, яъни минтақа давлатларида халқаро логистик марказларнинг жойлашувини оптималлаштириш ва ўзаро ҳамкорлигини йўлга қўйилиши минтақанинг транспорт жозибадорлигини янада оширади. Мазкур ҳолатлар минтақа транспорт тизимини ўзаро мувофиқлаштиришни тақозо этади.

Юқорида қайд этилганлардан келиб чиқиб, минтақавий транспорт тизимини самарали мувофиқлаштириш механизминини ташкил этиш йўлида қуйидаги таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқилди:

Миллий даражадаги транспорт тизими учун:

1. Ўзбекистон транспорт тизимини самарали бошқариш бўйича ҳуқуқий – ташкилий йўналишда:

мамлакат транспорт тизимини доимий мониторингини олиб бориш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги «Қурилиш саноати, капитал қурилиш, коммунал соҳа ва транспорт масалалари бўйича ахборот таҳлилий департаменти» мутахассислари, ваколатли ташкилот ва идораларнинг масъул ходимлари, шунингдек

транспорт соҳасида етакчи олим ва экспертлар таркибидаги ишчи гуруҳ фаолиятини ташкил этиш. Ишчи гуруҳ йиғилиши муҳокамасига мамлакат транспорт тизимидаги муаммолар қамровидан, қолаверса транспорт соҳасидаги манфаатларга бўлаётган таҳдидлардан келиб чиққан ҳолда Ўзбекистонда транспорт турлари фаолиятини мувофиқлаштирувчи, ягона сиёсат юритувчи давлат бошқарув органи фаолиятини шакллантириш масаласини қўйиш;

ишчи гуруҳ томонидан мамлакат транспорт тизимини комплекс мониторинг қилиш механизминини такомиллаштириш ва бунда диссертацияда ишлаб чиқилган (индикатив ёндашув асосида) методикадан фойдаланиш мақсадга мувофиқ ҳисобланади;

Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги узоқ муддатли ички ва ташқи сиёсатини белгилаб берувчи Давлат стратегиясини ишлаб чиқиш имкониятларини кўриб чиқиш.

2. Ўзбекистон орқали халқаро ташув жараёнини такомиллаштириш ва ушбу жараёни халқаро амалиётга мувофиқлаштириш йўналишида:

транзит ва транспорт соҳасидаги миллий қонунчилик ҳужжатларининг Ўзбекистон Республикаси халқаро шартномалари талабларига мувофиқлигини таҳлил қилиш;

Ўзбекистон Республикаси транспорт соҳасидаги шартномавий-ҳуқуқий базасини инвентаризация қилиш;

транзит ва тарифлар бўйича Ўзбекистон Республикаси меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларини минтақа давлатларида амалда бўлган меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатлар билан солиштириш ва уларни мувофиқлаштириш бўйича таклифлар тайёрлаш;

мамлакат орқали ўтувчи транзит жараёнини тартибга солиш мақсадида «Транзит тўғрисидаги қонун»ни ишлаб чиқиш ва қабул қилиш;

хизмат кўрсатишнинг замонавий технологияларини жорий қилиш, жумладан автотранспортларда ташиладиган юкларни қўзғатмасдан текшириш имкониятига эга махсус сканерлардан фойдаланиш;

импорт ва экспорт ташувларида миллий транспорт корхоналари улушини ошириш бўйича тегишли чора-тадбирлар ишлаб чиқиш;

республикадаги юк ўтказиш ҳажми юқори бўлган темир йўл божхона постларини сканер кўрик аппаратлари билан таъминлаш;

Вазирлар Маҳкамасининг темир йўл транспорти орқали ташилаётган юклар устидан божхона кўригини амалга оширишга қаратилган Қарорлари ва уларнинг иловасида келтирилган рўйхатларни соддалаштириш, шунингдек, чегара божхона постларида асосли гумон бўлмаган ҳамда сканер аппаратларидан ўтказилган юкларни қайта божхона кўригини бекор қилиш;

Ўзбекистонда амалда бўлган темир йўл ташувлари учун белгиланган тариф ставкаларини босқичма-босқич камайтириш чораларини кўриш;

«Ўзбекистон темир йўллари» акциядорлик жамияти ҳисобидаги поезд локомотивлари сонини кўпайтириш ҳамда юк вагонлари ҳолатини яхшилашни жадаллаштириш;

мамлакатдаги ташқи савдо қатнашчилари ва ташувчи фирмалар ўртасидаги ҳамкорликни мустаҳкамлаш мақсадида ўз юklarини миллий ташувчилар хизматидан фойдаланган ҳолда импорт ва экспорт қилаётган тадбиркорларга даромад солиғидан солиқ имтиёзларини қўллаш.

3. Минтақа транспорт тизимида мамлакат транспорт тармоғи аҳамиятини ошириш, шунингдек Ўзбекистонни айланиб ўтувчи коридорларнинг миллий иқтисодий манфаатларга салбий таъсирини камайтириш мақсадида:

ҳалқаро конференцияларда Тожикистон билан боғлиқ 3 та (ТАТ, «Хитой-Қирғизстон-Тожикистон» ва «Россия-Қозоғистон-Қирғизстон-Тожикистон») лойиҳада кўзда тутилган ҳудудларнинг тоғли рельефга эгаллиги, айрим иштирокчи давлатларнинг молиявий имкониятларининг чекланганлиги, ушбу коридорларнинг транзит салоҳиятини юқори эмаслиги ҳамда бу йўналишда амалда фойдаланилаётган, инфраструктураси шаклланган Ўзбекистон орқали ўтувчи транспорт коридорларининг имкониятларини тарғиб этиб бориш;

«Қозоғистон-Туркменистон-Эрон» темир йўлининг нисбатан (инфратузилманинг) янгилиги, иштирокчи давлатлар ўртасида келишмовчиликларнинг мавжудлиги, бугунги кунда фақатгина имтиёзлар орқали транзит юкларни жалб қилаётганлиги ҳамда йўлнинг чўл ҳудудида қурилганлиги билан боғлиқ муаммолар шароитида, анъанавий бўлган, маълум даражада инфратузилмага эга Ўзбекистон орқали ўтувчи коридорлар истиқболи юзасидан тегишли чораларни кўриш, мазкур йўлдан фойдаланиш имконияти юқори бўлган давлатларга (Хитой, Ҳиндистон, Покистон ва бошқ.) Ўзбекистон орқали ҳаракатланишлари учун қўшимча имтиёзларни татбиқ этиш;

бир-бирини айланиб ўтувчи транзит коридорлардан ўзаро манфаатли фойдаланиш юзасидан минтақа даражасидаги кўптомонлама келишувга эришиш. Жумладан, «Ғарбий Европа - Ғарбий Хитой» автомагистралидан Ўзбекистон ҳам Чимкент орқали боғланиб, Жанубий ва Жануби-Ғарбий Осиё давлатларига Ўзбекистон транзит давлат вазифасини ўташини таъминлаш;

«Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой» темир йўли лойиҳасини якунига етказиш юзасидан лойиҳанинг 268 кмлик Қирғизистон қисмидаги қурилиш ишларини имтиёзли шартлар асосида Ўзбекистон томонидан амалга оширилиши масаласини ўрганиб чиқиш. Бунда, Вазирлар Маҳкамаси

қошидаги Қурилиш саноати, капитал қурилиш, коммунал соҳа ва транспорт масалалари бўйича ахборот таҳлилий Департаменти бошчилигида транспорт тизимига алоқадор ташкилот ва идораларни мутахассислари, экспертлар ва олимлар иштирокида «Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой» темир йўли лойиҳасини амалга ошириш муаммолари ва уларни бартараф этиш йўллари» мавзусида илмий-амалий семинар ўтказиш;

«Тошкент-Андижон-Ўш-Иркештом-Қашғар» автомобиль коридорини Қирғизистоннинг жанубий ҳудудидан ўтган қисмини қайта таъмирлаш ишларини амалга ошириш юзасидан инвестицион лойиҳаларни жалб қилишда Ўзбекистон томони ҳам бирдек манфаатдор эканлигини ҳисобга олиш.

Минтақа даражасидаги транспорт тизими учун:

4. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш ва мувофиқлаштириш йўналишида:

минтақа транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини ташкил этиш бўйича ишлаб чиқилган 8 босқичли концептуал модель асосида тегишли ҳаракатларни бошлаш;

мазкур моделда кўзда тутилган концепцияда умумминтақавий транспорт тизимини ривожлантириш дастурини ишлаб чиқишни кўзда тутиш;

минтақа даражасида транспорт тизимини бошқаришда мазкур моделнинг 7-босқичида кўзда тутилган телематика тизимини қўллаш ва ривожлантириш, бунда ягона ахборот таъминоти ва алмашинув маркази фаолиятини йўлга қўйиш бўйича тегишли чораларни кўриш;

минтақада транспорт интеграциясини ривожлантириш бўйича ЕИ тажрибасини Марказий Осиё минтақасида қўллаш бўйича диссертацияда ишлаб чиқилган сценарийларни Ўзбекистон манфаатлари кесимида талқин этиш. Унда, кейинги ҳаракатларни иккинчи сценарий бўйича амалга оширилишини мақсадга мувофиқ ҳисобланади;

ЕИ тажрибасидан келиб чиққан ҳолда, минтақадаги транспорт муаммоларини босқичма-босқич тегишли дастурларни ҳаётга татбиқ этиш орқали ҳал этиб бориш.

5. Минтақа орқали халқаро ташув жараёнини тартибга солиш ва такомиллаштириш йўналишида:

1972 ва 1994 йилларда қабул қилинган контейнер ташувларига оид Конвенцияларга минтақа давлатларини аъзо бўлиш масаласини ҳукуматлараро йиғилиши кун тартибига киритиш;

минтақада барча давлатлар манфаатларини кўзда тутувчи транспорт соҳасида уйғунлаштирилган қоидалардан фойдаланиш зарурати мавжудлиги тўғрисида илмий мақолалар, таҳлилий материаллар тайёрлаш

ва минтақавий ташкилотлар, лойиҳалар ва дастурлар (МОМИХ, ШХТ ва бошқ.) доирасида ўтказиладиган форумларда, йиғилишларда илгари суриш;

ўзаро транзит ташишларда босқичма-босқич кўп томонлама (минтақа давлатлари ўртасида) келишувлардан фойдаланиш ва учинчи давлатларга нисбатан ягона транзит тарифлари ва шартларини қўллаш механизмига ўтиш.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ DSc.27.06.2017.I.16.01 ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
ЭКОНОМИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ВЫСШАЯ ШКОЛА
СТРАТЕГИЧЕСКОГО АНАЛИЗА И ПРОГНОЗИРОВАНИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

ЗОХИДОВ АЗАМАТЖОН АЪЗАМОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ЭФФЕКТИВНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ**

08.00.13 – Менеджмент (экономические науки)

**АВТОРЕФЕРАТ
докторской диссертации (DSc) по экономике**

г.Ташкент – 2018 год

Тема диссертации доктора наук (DSc) зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за B2017.1.DSc/Iqt30.

Диссертация выполнена в Высшей школе стратегического анализа и прогнозирования Республики Узбекистан.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекском, русском, английском (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета по адресу www.tdiu.uz и на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» по адресу www.ziyo.net.uz.

Научный консультант:

Икрамов Мурат Акрамович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Абдурахмонов Каландар Ходжаевич
академик Академии наук Республики Узбекистан, доктор экономических наук, профессор

Йулдошев Нуриддин Курбонович
доктор экономических наук, профессор

Саидов Мухаммадали Хакимович
доктор экономических наук, профессор

Ведущая организация:

Ташкентский государственный технический университет

Защита диссертации состоится «___» _____ 2018 года в _____ часов на заседании Научного совета №DSc.27.06.2017.I.16.01 по присуждению ученых степеней при Ташкентском государственном экономическом университете. Адрес: 100003, г. Ташкент, улица Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного экономического университета (зарегистрирована под №___). Адрес: 100003, г. Ташкент, улица Ислама Каримова, 49. Тел.: (99871) 239-28-72; факс: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

Автореферат диссертации разослан «___» _____ 2018 года
(протокол реестра № ___ от «___» _____ 2018 года).

Б.Ю.Ходиев

Председатель Научного совета по присуждению
ученых степеней, д.э.н., профессор

А.Н.Самадов

Ученый секретарь Научного совета
по присуждению ученых степеней, к.э.н., доцент

М.А.Махкамова

Председатель Научного семинара при Научном совете
по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация докторской диссертации)

Актуальность и необходимость темы диссертации. Интенсивность процессов глобализации и интеграции в мире привела к расширению торговли между странами. Этот процесс, с одной стороны, требует развития системы транспортных коммуникаций и создания новых перспективных трансконтинентальных транзитных коридоров, а с другой стороны, обуславливает взаимную координацию транспортных систем стран региона в увязке с глобальной транспортной системой. В настоящее время выдвигаются различные инициативы по реализации транспортных проектов, важнейшими из которых являются коридоры по возрождению «Великого шелкового пути». Например, на первоначальном этапе вложение инвестиций в объеме более 900 млрд долл. США только для строительства транспортных коридоров, предусмотренных в проекте «Один пояс – один путь», разработанном КНР, показывает значимость и рентабельность данной сферы. Реализация таких проектов способствует сокращению финансовых расходов, а также экономии времени.

С первых лет независимости в республике уделяется особое внимание развитию транспортных коммуникаций как приоритетному сектору экономики, реализуются программно-целевые меры. Достигнуты определенные результаты в плане развития транспортных коридоров международного значения. В частности, ввод в эксплуатацию железных дорог Учкудук-Мискин-Турткул-Султон-Увайстог в 1994 г., Тошгузар-Бойсун-Кумкурбан в 2007 г., Хайротон-Мазари Шариф в 2010 г. и Ангрэн-Пап в 2016 г., а также строительство и ремонт национальной автомагистрали в 2009-2014 гг., отвечающей современным требованиям, привели к увеличению внутренних перевозок и улучшению транзитного потенциала Узбекистана. В свою очередь, в последнее время развитие транспортных коридоров, противоречащих интересам Узбекистана, требует усиления соответствующих мер в этом направлении. В этом плане вопросам усовершенствования транспортной инфраструктуры отдельное внимание уделено в «Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах»²⁰. В частности, в рамках государственной программы «Год диалога с народом и интересов человека» по реализации данной Стратегии определены и выполнены отдельные задачи по развитию региональных и международных транспортных коридоров. «Необходимо более эффективно задействовать транзитно-логистический потенциал региона и обеспечить опережающее развитие транспортной инфраструктуры.

²⁰ Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года № УП-4947 «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» / Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2017г., №6, 70-статья.

В этой связи, полагаем необходимым разработать и принять Общерегиональную программу развития транспортных коммуникаций»²¹.

В мировой практике функционируют специальные исследовательские центры и в рамках их деятельности, а также отдельными соискателями проводятся целевые научные изыскания по проблемам развития транспортной системы. В частности, научными кругами часто затрагиваются, в основном, такие вопросы, как создание дешевых и коротких альтернативных транспортных коридоров для стран, не имеющих прямого выхода к морским портам, развитие мультимодальных транспортных коридоров, внедрение современных и удобных транспортно-логистических услуг, а также сокращение доли транспортных расходов в себестоимости товара.

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению поставленных задач в Постановлении Президента Республики Узбекистан «О мерах совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешних торговых маршрутов перевозки грузов в 2018-2022 годах» № ПП-3422 от 2 декабря 2017 года, в Указах Президента Республики Узбекистан «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» № УП-4947 от 7 февраля 2017 года и «О программе развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры в 2015-2019 годах» № УП-2313 от 6 марта 2015 года, а также в других нормативно-правовых актах, регламентирующих данное направление.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики ППИ-2 «Разработка научных основ дальнейшего углубления демократических реформ, формирования гражданского общества, модернизации и либерализации национальной экономики».

Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации²². Исследования транспортных проблем ведутся практически во всех ведущих зарубежных университетах, научно-исследовательских институтах и аналитических центрах, в таких как: Carnegie Endowment for International Peace; RAND Corporation, Center for Strategic and International Studies, The Central Asia-Caucasus Institute, Central Asia Program, American Institute for Economic Research, Institute for Transportation and Development Policy (ЦИА), European Conference of Ministers of Transport (Европейский Союз), Internationale Weiterbildung und Entwicklung gGmbH (Германия), International

²¹ Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная Азия: одно прошлое и общее будущее, сотрудничество ради устойчивого развития и взаимного процветания» в Самарканде, 10 ноября 2017 года / <http://president.uz/ru/lists/view/1227>.

²² Обзор зарубежных научных исследований по теме диссертации: <http://www.carnegieendowment.org>; <https://www.rand.org>; <https://www.csis.org>; <http://www.silkroadstudies.org>; <http://www.centralasianprogram.org>; <https://www.aier.org>; <https://www.itdp.org>; <https://www.bmvit.gv.at>; <http://www.inwent.org>; <https://www.iiss.org>; <https://www.iru.org>; <http://www.rtri.or.jp>; <https://www.hanseo.ac.kr>; <https://en.unesco.org/silkroad/>; <http://www.silkroadresearchcenter.org>; <http://www.bjtrc.org.cn>; <http://www.en.ustc.edu.cn>; www.iptran.ru; <https://logistics.hse.ru>; www.niitk.kz; www.carecprogram.org; <http://www.traceca-org.org>.

Institute for Strategic Studies (Великобритания), World road transport organization – IRU (Швейцария), Japan Railway Technical Research Institute, University of Hanseo (Республика Корея), Iranian Research Center on the Silk Road (Иран), Silk Road Research Center (по инициативе ЮНЕСКО созданы более 10 исследовательских центров в государствах Шелкового пути, изучающих проблемы транспорта), Beijing Transportation Research Centre, University of Science and Technology of China (Китай), Институт проблем транспорта, Центр логистики национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (Россия), Научно-исследовательский институт Транспорта и коммуникаций (Казахстан). Также непосредственно проблемы транспортной системы Центральной Азии изучаются в рамках программ CAREC (Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество) и TRACECA (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия).

В рамках исследований, посвященных развитию региональных транспортных систем, были получены следующие научные результаты: Концепции «Большая Центральная Азия» (The Central Asia-Caucasus Institute) и «One Belt, one Road» (The Center for China & Globalization), которые предусматривают создание альтернативных коридоров для стран, не имеющих прямого выхода к морским путям; разработаны механизмы использования современных подходов к международным перевозкам, в частности, интермодальные и мультимодальные логистические перевозки (TRACECA); создана интеллектуальная транспортная система, представляющая собой интерактивную автоматизированную систему, выполняющую функции мониторинга и управления через спутник процессом транспортировки, дорожного движения, предоставления необходимой информации гражданам и компаниям в организации транспортных услуг в регионе (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism).

В настоящее время ведутся научные исследования в рамках следующих приоритетных направлений по совершенствованию транспортных коммуникаций и развитию транспортных коридоров международного значения: строительство интеллектуальных дорог, создание альтернативных транспортных коридоров с оптимальными возможностями, строительство и эксплуатация универсальных железных дорог для стран и регионов с разными стандартами по ширине колеи железнодорожных путей.

Степень изученности проблемы. Вопросы эффективного управления освещены в научных работах представителей школы научного менеджмента, таких как Р.Акофф, Ф.Тейлор, М.Мескон, П.Друкер, А.Файоль и Л.Берталанфи²³. Однако эти работы в целом носят фундаментальный

²³ Акофф Р. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.; Тейлор Ф. Принципы научного менеджмента. США. 1911. – 77 с.; Мескон М. и др. Основы менеджмента. Перевод с англ. М.: Дело, 2007; Друкер П. Задачи менеджмента в XXI веке = Challenge management in 21 century. – М.: «Вильямс», 2007. – 272с.; Файоль А. Общее и промышленное управление. – М.: Букинистическое изд, 1992. – 112 с.; Берталанфи Л. Общая теория систем – обзор проблем и результатов // Системные исследования: Ежегодник. – М.: Наука, 1969. – 30-54 с.

характер и в них отдельно не раскрываются проблемы управления транспортной системой.

Проведенные исследования, непосредственно посвященные совершенствованию управленческого процесса транспортной системы, вопросам развития транспортной отрасли, можно условно разделить на следующие три группы: исследователи Узбекистана, стран СНГ и других зарубежных стран.

Так, проблемы развития транспортной системы Узбекистана освещены в работах отечественных исследователей: Я.Карриевой, К.Ульджабоева, М.Икрамова, А.Шермухамедова, Г.Косимова, Г.Саматова, К.Зиядуллаева и Т.Кодирова²⁴. Также можно перечислить ряд исследований, посвященных проблемам региональных и международных транспортных систем, проведенных К.Рашидовым, У.Мавлоновым, К.Ахмедовым, И.Акбаровым, Б.Ходжаевым, З.Ахмаджановым, С.Примбетовым, Р.Саматовым, А.Строковым.²⁵ Кроме того, в список исследователей, изучивших проблемы транспортных коммуникаций в разрезе политических наук, можно включить работы Ю.Ю.Артикова, И.Кодирова, Р.С.Мирзаева, Р.М.Сарбаева, А.Тураева.²⁶

Исследователи стран СНГ: Т.Станкович, А.А.Сычѳв, А.Г.Гранберг, И.Рунов, С.Жуков, М.Бекмагамбетов, Ж.Курганбаев, А.Колесников, Б.Балчи,

²⁴ Корриева Ё.К. Ўзбекистонни жахон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Иқт. фан. док. ... дис. автореф., Тошкент 2004; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте - Тошкент, «Мехнат», 1999г.; Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. –С. 28-36; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. - Берлин: Изд. LAP, 2012. - 90 с.; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и современные автомагистрали. // Экономика и статистика. №6, 2005; Қосимов Г.М. Логистика в международных автомобильных грузоперевозках. // Экономический вестник Узбекистана, №3, 2003, -С.56-60; Саматов Г.А. Дороги, которые мы выбираем. Они приближают Узбекистан к самым отдаленным частям света. // Рахбар-Менеджер, №32-33, 1999; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.

²⁵ Рашидов К. Проблемы правового регулирования отношений по международной перевозке пассажиров и грузов. Автореф. дисс. доктора юридических наук. -Ташкент, –2004. -32 с.; Мавлонов Ё.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиш ва ривожланиш босқичлари. Монография. –Тошкент: «Академия», 2008, -432 б.; Ахмедов К.Х. Повышение эффективности автотранспортных международных перевозок. – Ташкент. «Мехнат», 1990, -174 с.; Акбаров И.Т. Халқаро транспорт тизими: унинг ривожланиш истикболлини баҳолашнинг математик модели // «Ўзбекистон иқтисодий ахборотномаси», №4, 2000, -С.56-60; Ходжаев Б.А. Развитие транспортных коммуникаций инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральная Азия, №6, 2008.; Ахмаджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии – Тошкент, Ўзбекистон, 1985.; Примбетов С. Перспективы интеграции стран Центральной Азии // Центральная Азия и Кавказ, №6, 2006.; Саматов Р.Г. Система логистики и транспортного обеспечения внешней торговли Узбекистана // Вестник СГТУ, 2013, №2 (71), Вып. 2. –С. 272-275; Строков А.В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере // Центральная Евразия, 2009. <http://www.ceasia.ru/ekspertniy-sovet/aleksey-vladimirovich-strokov.html>.

²⁶ Артиков Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Кодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Тураев А.Ж. Темир йўллар инфратузилмаси хавфсизлик ва тарққиёт омили сифатида (Ўзбекистон мисолида). Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути. - М.: «Известия», 2004. -304 с.

Ч.Сяньпин, Р.Мирзаев, М.Алибоева, В.Бережной, Я.Бронштейн, Е.Калиев, С.Панов, Д.Ходжаев, К.Зоидов и А.Медков посвятили свои научные изыскания проблемам транспортной инфраструктуры центральноазиатского региона.²⁷

Кроме того, вопросы развития транспортных систем государств Центральной Азии широко изучаются зарубежными исследователями. В частности, Ф.Старр, М.Рейзер, Ф.Ильдиз исследовали вопросы диверсификации маршрутов по выходу к морским портам²⁸.

В вышеупомянутых исследованиях можно заметить, что транспортные проблемы в странах Центральной Азии изучались на примере отдельных государств или фактор транспорта проанализирован в числе других факторов. В условиях улучшения региональных отношений одним из актуальных вопросов является изучение проблем транспортных секторов государств Центральной Азии как целостной региональной транспортной системой. Также научными проблемами, стоящими перед научным сообществом, являются определение уровня взаимозависимости транспортных сетей государств региона, выявление существующих проблем и факторов по эффективному управлению региональной транспортной системой, разработка научно-обоснованных рекомендаций для решения вышеотмеченных вопросов на основе интересов государств, а также

²⁷ Станкович Т. Русский транзит: альтернативы и конкуренты. – М.: «Комерсант», 2007. -215 с.; Сычёв А.А. Организация работы транспортного узла в составе транспортного коридора: Дис. ... канд. техн. наук. - М, 2009.; Гранберг А.Г. Основы региональной экономики. – М.: ГУВШЭ. 2004. - 495 с.; Рыков А.С. Модели и методы системного анализа: принятие решений и оптимизация. –М.: «МИСИС», 2005. –11 с.; Рунов И.Б. Бросок дракона или новое Путешествие на Запад. – М.:IRU.ORG, 2008. – С. 56-57; Жуков С. Центральная Азия в мировой политике и экономике // США: Экономика, Политика, Идеология. 2003. -№12 -С.72-85; Бекмагамбетов М.М. Использование транзитно-транспортного потенциала стран Центральной Азии: вызовы и возможности. Алматы, 2009, -64 с.; Курганбоев Ж.К. Транспортно-транзитный потенциал стран Центральной Азии: оценка возможности и угроз.// АиФ. Казахстан, №23 2006г.; Колесников А. Центрально-Азиатское сотрудничество стало Евразийским, 7 октября 2007г.; Балчи Б. Транзит - стабилизирующий фактор // Узбекистан и Центральная Азия, №10 2007 г.; Сяньпин Ч. Новкй трансазиатский мост. -М.: «Известия», 2006г.; Мирзаев Р.С. Роль и значение транспортных коммуникаций Шелкового пути в современных международных отношениях: Дис. ... док. полит. наук. – Москва: Дипломатическая академия МИД РФ. 2005. - 496 с.; Строков А.В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере // Центральная Евразия, 2009. <http://www.ceasia.ru/ekspertnyy-sovet/aleksey-vladimirovich-strokov.html>; Алибоева М.М. Формирование и развитие национальной транспортной системы (на примере Республики Таджикистан): Автореф. дис. ... канд. экон. наук. – Душанбе: ТГУК, 2002; Бережной В.И. Международные автомобильные перевозки. Анализ и перспективы развития. – Ставрополь: Интеллект-сервис, 1997, 112с.; Бронштейн Я.Т. Программно-целевые методы в развитии региональной транспортной системы. –Душанбе, «Дониш», 1987. 20с.; Калиев Е. Транспортно-коммуникационный комплекс Казахстана на мировом рынке. Стратегия развития Казахстана до 2030 г: проблемы и пути их реализации, Алматы, «Казахстан», 1998г.; Панов С.А. Совершенствование перевозок на автомобильном транспорте.-М.: Наука, 1983, 152 с.; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан (теория, методология, практика): Дис. ... док. экон. наук. Душанбе: ТГУК, 2016. - 354 с.; Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности// Управление, №3(9), 2015, -С. 39-47; Азимов П.Х. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан // Вестник Удмуртского университета, Экономика и право. 2017, Т 27, Вып.1.

²⁸ Frederick S. Starr, Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance, Silk Road Paper, January 2011. www.silkroadstudies.org/; S. Frederick Starr, Filat Yildiz, Martina Reiser etc. The New Silk roads: Transport and trade in Greater Central Asia. Monograph, Central Asia-Caucasus institute & Silk Road Studies Programm, Johns Hopkins University-SAIS, Washington, D.C., 2007, - 514 p.

оптимальной модели координации и регулирования транспортной системы региона Центральной Азии.

Связь темы диссертации с планами научно-исследовательских работ учреждения высшего образования, где выполнена диссертация. Тема диссертации соответствует Плану научной работы Высшей школы стратегического анализа и прогнозирования Республики Узбекистан и Перспективному плану развития Высшей школы в 2014-2018 годах. В рамках этих планов был реализован исследовательский проект на тему «Транспортный потенциал стран Центральной Азии».

Целью исследования является разработка на основе системного подхода предложений и рекомендаций по совершенствованию эффективного механизма управления транспортной системой Центральной Азии.

Задачи исследования:

изучение теоретико-методологических основ исследования процессов управления региональной транспортной системой;

изучение этапов развития транспортной системы в Центральной Азии и определение тенденций, связанных с региональной транспортной интеграцией;

анализ институциональных основ регулирования транспортных систем государств Центральной Азии;

изучение механизмов двустороннего и многостороннего сотрудничества в регулировании транспортной системы Центральной Азии;

исследование экономической политики стран региона по совершенствованию транспортной системы;

классификация проблем и факторов, связанных с управлением национальными транспортными проектами стран Центральной Азии;

изучение перспектив новых региональных альтернативных маршрутов и традиционных транспортных коридоров в контексте национальных интересов Узбекистана;

изучение современных экономических интересов Узбекистана в транспортной сфере;

изучение зарубежного опыта по координации и управлению региональными транспортными системами;

изучение путей совершенствования эффективного механизма управления региональной транспортной системой;

разработка национальных и региональных моделей управления транспортной системой.

Объектом исследования является процесс интеграции транспортной системы Центральной Азии.

Предметом исследования являются экономические отношения, связанные с процессами эффективной координации автомобильных и железнодорожных транспортных систем стран Центральной Азии в условиях интеграции транспортной системы региона.

Методы исследования. В ходе исследования использованы терминологический анализ, факторный анализ, SWOT-анализ,

сравнительный анализ, корреляционный анализ, классифицирование и моделирование, а также системный, сценарный и индикативный подходы.

Научная новизна заключается в следующем:

разработаны индикаторы, предназначенные для проведения мониторинга автомобильных и железнодорожных транспортных комплексов и определения уровня влияния имеющихся проблем, оценивающие возможности транспортных коридоров, транзитного потенциала и эффективность транспортной логистики, а также установлены их нормативные и пороговые значения;

разработана ситуационная модель, отражающая различие между ожидаемыми результатами и оказываемыми услугами системы, а также проблем, действующего механизма регионального сотрудничества в транспортной сфере;

разработаны оптимистический (полностью соответствующий интересам Узбекистана), пессимистический (не соответствующий интересам республики), а также реалистический (возможность реализации которого велика) сценарии, определяющие перспективы региональных транспортных коридоров;

систематизированы национальные экономические интересы Узбекистана в сфере транспорта и научно обоснованы потенциальные и реальные угрозы им;

разработана восьмиступенчатая концептуальная модель механизма эффективной координации региональной транспортной системы, предусматривающие урегулирования с помощью общерегиональных программ.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

разработаны рекомендации по организационно-правовым проблемам эффективного управления транспортной системой Узбекистана, а также совершенствованию системы международных перевозок через территорию Узбекистана и унификации данной системы в международную практику;

разработаны методические рекомендации, предназначенные для проведения постоянного мониторинга транспортной системы и своевременного выявления проблем транспортной системы, а также выработки соответствующих управленческих решений по их устранению;

на основе классификации транспортных коридоров были разработаны предложения, которые способствуют предотвращению реализации транспортных коридоров, противоречащих интересам Узбекистана;

разработаны предложения по урегулированию и совершенствованию процессов международной перевозки в регионе на основе формирования механизма эффективной координации транспортной системы Центральной Азии.

Достоверность результатов исследования обосновывается методологической базой исследования, реализацией комплекса адекватных методик исследования, надежностью и эффективностью методов исследования и соответствующей интерпретацией его результатов,

надежностью информационной базы, полученной из официальных источников, а также согласованностью выводов и рекомендаций с соответствующими уполномоченными ведомствами в сфере транспорта.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования определяется тем, что они могут быть использованы в качестве источника в специальных научных работах, касающихся управления транспортной системой и совершенствования ее организационно-экономических механизмов, координации региональной транспортной системы.

Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что материалы диссертации могут быть использованы соответствующими министерствами и ведомствами республики при оценке транспортной системы страны, выявлении и мониторинге проблем, определении возможностей и перспектив транспортных коридоров.

Внедрение результатов исследования. На основе научных выводов, полученных в результате исследования эффективных механизмов управления транспортной системой Центральной Азии:

индикаторы, предназначенные для проведения комплексного мониторинга автомобильного и железнодорожного транспорта и определения уровня влияния проблем в данной сфере, а также оценки транспортных коридоров, транзитного потенциала и эффективности транспортной логистики страны широко использованы в рамках научно-исследовательского проекта «Проблемы и перспективы совершенствования транспортно-транзитного потенциала Узбекистана» (Справка Института стратегических и региональных исследований при Президенте Республики Узбекистан от 26 сентября 2017 года). Индикаторы оценки транспортной системы способствуют своевременному выявлению негативных тенденций и выработке эффективных управленческих решений по их устранению. На основе внедрения научных результатов Кабинетом Министров поставлены соответствующие поручения компетентным министерствам и ведомствам за №02/125-43 от 14 декабря 2016 года по развитию данной сферы и устранению имеющихся проблем;

научные результаты, связанные с ситуационной моделью транспортной системы Центральной Азии, включены в План действий, разработанный Узбекским Агентством автомобильного транспорта (совместно с Министерством внешней торговли) на основе указаний Премьер-министра Республики Узбекистан (Справка Узбекского Агентства автомобильного транспорта от 21 декабря 2017 года №3/4667). Ситуационная модель региональной транспортной системы способствует выявлению различий между ожидаемыми результатами от данной системы и услугами, оказываемыми этой системой, уровня зависимости между элементами системы, а также проблем действующего механизма сотрудничества государств региона в транспортной сфере;

сценарии, относительно перспектив региональных транспортных коридоров и проектов, разработанные в контексте национальных интересов

Республики Узбекистан, были использованы в составлении Плана мер АО «Ўзбекистон темир йўллари» (Справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 21 декабря 2017 года №НЗК/5713-17). Эти сценарии использованы при принятии управленческих решений на республиканском уровне по развитию национальной транспортно-транзитной системы путем обеспечения перспективного функционирования транспортных коридоров;

национальные интересы Республики Узбекистан в транспортной сфере и угрозы им включены в проект Концепции национальной безопасности, утверждение которого предусмотрено в Государственной программе реализации «Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах» в «Год поддержки активного предпринимательства, инновационных идей и технологий» (Справка Высшей школы стратегического анализа и прогнозирования Республики Узбекистан от 6 ноября 2017 года). Установление угроз национальным интересам Республики Узбекистан в транспортной сфере способствует разработке соответствующих мер уполномоченными министерствами и ведомствами транспортной отрасли республики по пресечению указанных угроз и минимизации их негативных последствий;

научные результаты, связанные с концептуальной моделью механизма эффективной координации региональной транспортной системы, включены в План практических мер, разработанный Узбекским Агентством автомобильного транспорта (Справка Узбекского Агентства автомобильного и речного транспорта от 21 декабря 2017 года №3/4667). Внедрение научных результатов имеет концептуальное значение в создании эффективного механизма координации транспортной системы региона, в частности, в разработке общерегиональных программ развития транспортной системы Центральной Азии.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования представлены на 28 научных конференциях, в том числе 6 международных, 22 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По основному содержанию диссертации опубликовано 53 научные работы, в том числе 2 монографии, 1 аналитический обзор, 50 научных статей, в том числе 20 статей в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан, из которых 18 – в республиканских и 2 – зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Структура диссертации состоит из введения, пяти глав, включающих 17 параграфов, заключения и выводов, списка использованной литературы в 196 наименованиях и 6 приложений. Общий объем диссертации составляет 249 страницы. Работа содержит 15 рисунков и 45 таблиц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во вводной части диссертации обоснована актуальность и необходимость диссертационной темы, сформированы цели и задачи, объект и предмет исследования, установлены связи исследования с планами научных работ, изложена научная новизна диссертации, научные результаты, научная и практическая значимость, представлена информация о внедрении в практику результатов исследования, а также о публикациях и структуре диссертации. Также даны комментарии зарубежным научным исследованиям по диссертационной теме.

В первой главе диссертации под названием **«Теоретико-методологические основы управления региональной транспортной системой»** исследована общая характеристика региональной транспортной системы, современные подходы по эффективному управлению региональной транспортной системой и методология исследования проблем.

Отсутствие единого толкования терминов в научной среде и международной практике, регулирующих отношения, связанные в сфере транзита и международных перевозок, актуализирует необходимость правильной интерпретации этих терминов.

Исходя из этого, представляется необходимым прояснить смысл авторского подхода к таким терминам, как «региональная транспортная интеграция» и «региональная транспортная система».

Для эффективного функционирования трансграничных транспортных коридоров требуется региональная транспортная интеграция. В этом ключе, в данном направлении на начальном этапе также требуется разработать единое определение понятия «региональная транспортная интеграция». Обобщив мнения ученых и специалистов, рассматриваемому понятию можно дать следующее определение: региональная транспортная интеграция – это процесс усиления взаимовыгодных и стабильных связей в транспортной сфере, координации политических и экономических интересов и усовершенствование её нормативно-правовой базы в данной сфере и состояние, наступающее в результате этого процесса.²⁹

Необходимо отметить, что приведенное определение невозможно напрямую применить ко всем регионам, в том числе и к региону Центральной Азии. Причина в том, что во многих других регионах мира (к примеру, в Европейском Союзе) когда идет речь о транспортной системе в целом, то можно предусмотреть всех видов транспорта. В Центральной Азии условия и необходимость для становления системы имеют лишь автомобильный и железнодорожный транспорт. С этой точки зрения применительно к Центральной Азии «региональная транспортная система» – совокупность координирующих между собой национальных транспортных систем (в разрезе автомобильных и железнодорожных сетей), преследующих интересы стран региона, имеющая независимую систему управления и частные цели. Совершенство и эффективность деятельности данной

²⁹ Авторское определение.

региональной системы зависит от уровня сотрудничества между странами региона в сфере транспорта и условий, созданных для третьих стран.³⁰

В целом, при упоминании в данном исследовании о региональной транспортной системе, транзите и транспортных коридорах, имеются в виду сухопутные виды транспорта – автомобильный и железнодорожный транспорт.

Для принятия наиболее оптимальных управленческих решений необходимо вести постоянный мониторинг сферы. В диссертации разработаны индикаторы мониторинга и выявления проблем региональной транспортной системы и установлены их пороговые значения. Индикаторы систематизированы в следующих группах: общие показатели оценки системы; показатели оценки транспортных коридоров; показатели оценки транзитного потенциала; показатели оценки эффективности транспортной логистики.

Проведение постоянного мониторинга транспортной системы с помощью данной разработки позволит наблюдать тенденции изменений и своевременно выработать необходимые меры.

Во второй главе работы под названием «**Особенности транспортной системы Центральной Азии и проблемы её координации**» дана общая характеристика транспортной системы Центральной Азии, где исследованы этапы формирования региональной транспортной системы (таблица 1), степень взаимозависимости и проблемы отрасли.

Таблица 1

Этапы развития транспортной системы в Центральной Азии³¹

№	Этапы	Краткая характеристика этапа
1.	<i>Первый этап (период со II века до нашей эры до XVI века)</i>	Формирование и развитие Великого шелкового пути
2.	<i>Второй этап (период с XVI века до XIX века)</i>	Период снижения значимости Великого шелкового пути
3.	<i>Третий этап (период с XIX века до XX века)</i>	Транспортные проекты, связанные с Царской Россией (первоначальная региональная интеграция)
4.	<i>Четвертый этап (период с 1917 года до 1990 года)</i>	Развитие транспортных проектов в северном направлении
5.	<i>Пятый этап (период с 1990 года до 2000 года)</i>	Глобальные транспортные проекты в Центральной Азии
6.	<i>Шестой этап (период с 2000 года до 2011 года)</i>	Период диверсификации транспортных маршрутов отдельных стран региона
7.	<i>Седьмой этап (период с 2011 года до 2016 года)</i>	Период развития транспортной дезинтеграции в Центральной Азии
8.	<i>Восьмой этап (с 2017 года по н.вр.)</i>	Период улучшения сотрудничества между государствами в транспортной сфере

³⁰ Авторское определение.

³¹ Систематизировано автором.

Этапы развития региональной транспортной системы были разделены на восемь периодов и доказано относительное ухудшение сотрудничества в сфере транспорта в шестом и седьмом этапах, а также расширение масштаба проблем. Также в данной главе оценена взаимозависимость стран региона в сфере транспорта и выявлено, что данный показатель демонстрирует тенденцию снижения за последние годы. Обосновано, что основным фактором, порождающим данную тенденцию, является введение в строй альтернативных путей, обходящих друг друга (стран региона).

Кроме того, в данной главе дана общая характеристика транспортной системы Центральной Азии по основным показателям и проведен сравнительный анализ транспортного потенциала стран региона (таблица 2).

Таблица 2

Сравнительный анализ основных показателей транспортной системы государств Центральной Азии (по итогам 2016 года)³²

Показатели	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Доля транспорта в ВВП (%)	8	4	11.5*	7.3*	9
Протяженность автомобильных дорог общего пользования (тыс. км)	97.4	18,8	14	13.3	42.67
Протяженность автомобильных дорог международного значения (тыс. км)	13.3	4.16	3.178	2.28	3.981
Протяженность железных дорог общего пользования (тыс. км)	14.5	0.42	0,68	3.6	4.303
Протяженность электрифицированных железных дорог (тыс. км)	4.216	0	0	0	1.353
Плотность транспортных дорог (автомобиль/жел. дор., 100 кв. км/км)	3.6 / 5.5	18.1 / 2.4	18.9 / 4.7	12.5 / 6.1	43.2 / 8.2
Объем перевозок грузов (млн тн)	1999	31	5,4	522	1543
– автомобильным	1667	29.32	4	500	1 473
– железнодорожным	332	1.7	1.4	22	70
Прирост годового объема перевозок грузов(%)	0.1	5	4.8	2	5
Объем транзитных перевозок (млн тн)	18	n/a	0.3	9	8
Объем инвестиций в транспортный сектор (2011-2015 гг., млн \$)	17000	140	210	7000	7000

³² Составлено автором на основе официальных статистических данных государств Центральной Азии.

* Учет ведется вместе с показателями системы связи.

По мнению представителей школы научного управления менеджмента, при глубоком понимании сущности проблемы, целесообразно разработать ситуационную модель. Ситуационная модель является формой отражения действительности и способствует осознанию сложности и неопределенности изучаемого процесса.³³

Так как каждая система включает в себя взаимосвязанные и взаимовлияющие элементы (сложные системы имеют подсистемы³⁴), региональная транспортная система тоже имеет ряд элементов.

На основе системного подхода менеджмента можно охарактеризовать транспортную систему Центральной Азии как сложную и, в свою очередь, плохо управляемую систему. Причиной этого является то, что подсистемы (страны региона) имеют независимую систему управления и собственные цели. Наличие противоречий в их целях и отсутствие координации (не сформирована общая институциональная основа и не гармонизирована нормативная база) в системе регионального управления является причиной неэффективного функционирования данной системы.

Кроме того, подсистемы образуются из элементов, состояние которых также влияет на общее состояние системы. В качестве элементов подсистемы региональной транспортной системы можно отметить транспортную инфраструктуру, транспортные коридоры, межгосударственное сотрудничество в транспортной сфере, транзитные и логистические услуги.

Разработана ситуационная модель координации региональной транспортной системы в целях научно-обоснованной оценки, в частности определения проблем взаимосвязи между подсистемами данной системы (на основе модели Д.Истона) (рис. 1).

Признание региональной транспортной системы неэффективной, связано с тем, что данная система не может дать ожидаемого от нее результата (доля перевозимых грузов через территории Центральной Азии составляет всего лишь 1% от общего объема грузов Европа-Азия, неконкурентоспособность оказываемых транспортных услуг и др.), что касается того, что данная система плохо управляемая, то это объясняется отсутствием единого координирующего института и общей нормативной базы.

В третьей главе диссертации под названием **«Механизмы международного сотрудничества управления транспортной системой Центральной Азии»** проанализировано двустороннее и многостороннее сотрудничество в развитии региональной транспортной системы.

³³ Акофф Р.Л. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.

³⁴ Понятие подсистема подразумевает, что выделяется относительно независимая часть системы, обладающая свойствами системы, и в частности, имеющая подцель, на достижение которой ориентирована подсистема, а также другие свойства – целостности, коммуникативности и т.п., определяемые закономерностями систем. // Системный анализ и принятие решений. Словарь-справочник / Под ред. В.Н.Волковой. – М.: «Высшая школа», 2004. – 378 с.

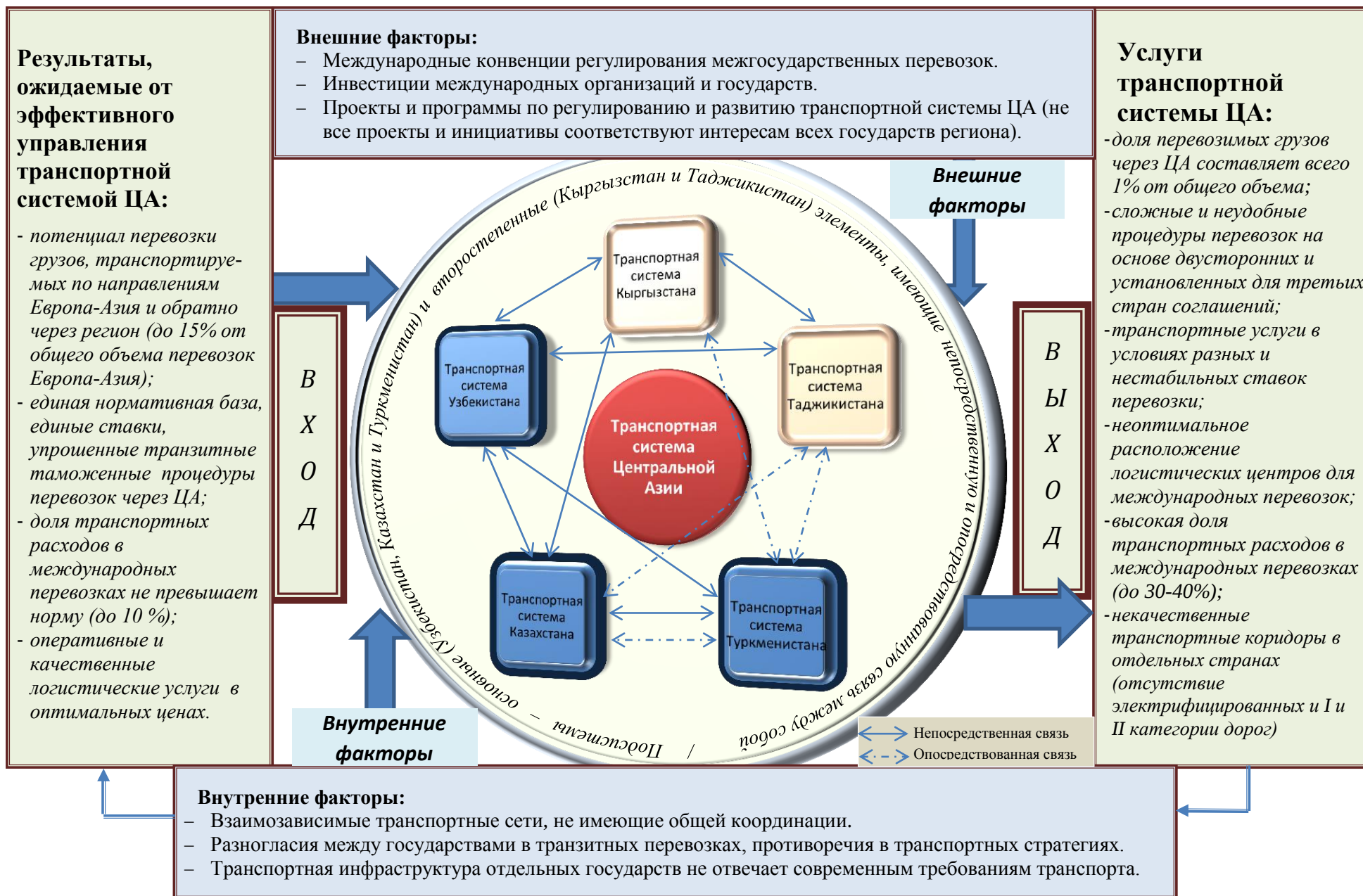


Рис. 1. Ситуационная модель координации транспортной системы Центральной Азии (авторская разработка)

Исследовано многостороннее сотрудничество Узбекистана в сфере транспорта в рамках региональных и международных организаций, в частности: Организация экономического сотрудничества, Шанхайская организация сотрудничества, Содружество независимых государств, Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, ТРАСЕКА, Экономический пояс шелково пути и другие подобные организации, программы и проекты. Помимо этого, было исследовано двустороннее сотрудничество Узбекистана в сфере транспорта в разрезе стран региона. Далее проанализированы сильные и слабые стороны двустороннего и многостороннего сотрудничества (таблица 3).

Таблица 3

Преимущества и недостатки многостороннего и двустороннего сотрудничества в транспортной сфере³⁵

Двустороннее сотрудничество		Многостороннее сотрудничество	
<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>	<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
– Расширится возможность совершенствования соответствующей нормативной базы между двумя странами. – Интересы не зависят от третьих стран. – Появится большая возможность реализации двусторонних проектов. – Появится возможность оперативного принятия совместных управленческих решений.	– Наличие проблем у одного государства, связанная с финансовыми возможностями, приведет к приостановлению проекта. – Ограниченный масштаб реализуемых совместных проектов.	– Реализация проектов в масштабе региона способствует интеграции стран региона. – Расширится возможность привлечения дополнительных инвестиций. – Формируется общая региональная нормативно-правовая база. – Появится возможность разработки проектов международного значения. – Создаются условия для сотрудничества в других сферах.	– Неразвитость транспортных инфраструктур отдельных государств препятствует реализации совместных проектов. – Усложняется принятие совместных управленческих решений.

В данной главе проблемы координации транспортной системы классифицированы по следующим группам: столкновение интересов во внешней политике; кардинальное различие установленных организационных

³⁵ Составлено автором.

нормативов; ненадлежащее состояние международно-значимых коридоров; различие в технических стандартах; нехватка финансовых ресурсов и инвестиций.

Также в данной главе проанализированы инициативы и проекты по возрождению «Великого шелкового пути», и приведены сценарии по их перспективам.

Обосновано, что основным фактором, препятствующим развитию сотрудничества в данном направлении, является нерешенность некоторых проблем на протяжении долгих лет. В частности, отсутствие консолидирующего органа по системному решению данной проблемы является главным фактором. Также некоторые региональные транспортные проекты не завершены. Вместе с тем приостановление некоторых приемлемых для всех стран региона проектов и развитие проектов, выгодных только для отдельных стран региона, негативно сказываются на межгосударственных отношениях.

В четвертой главе исследовательской работы под названием **«Фактор альтернативных коридоров в развитии региональной транспортной системы»** исследованы проектируемые и возводящиеся транспортные коридоры и изучена степень заинтересованности стран региона от них, а также политика, проводимая в этом направлении.

С целью обозначения интересов Узбекистана в альтернативных транспортных коридорах, они были изучены путем деления на три условные группы:

1. *Коридоры, полностью противоречащие интересам Узбекистана:* железнодорожные проекты «Казахстан-Туркменистан-Иран», «Туркменистан-Афганистан-Таджикистан» (ТАТ), «Китай-Кыргызстан-Таджикистан», «Россия-Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан».

2. *Коридор с возможностью частичного пользования:* автомагистраль «Западная Европа - Западный Китай».

3. *Альтернативные коридоры, отвечающие интересам Узбекистана:* железные дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай»; «Узбекистан-Туркменистан-Иран-Оман», Трансафганский коридор, т.е. железная дорога «Узбекистан-Афганистан-Иран/Пакистан» а также автомобильная дорога «Ташкент-Андижан-Ош-Сариташ-Иркиштам-Кашгар».

Основываясь на приведенной классификации, разработаны сценарии относительно перспектив этих коридоров в контексте национальных интересов Узбекистана.

1-й сценарий (реалистический). Тенденции, связанные с развитием транспортных коридоров в обход Узбекистана, то есть проекты «Китай-Кыргызстан-Таджикистан» и «Россия-Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан» в связи со сложностями географического плана и финансовыми трудностями Таджикистана и Кыргызстана не будут реализованы.

В свою очередь, железная дорога «Казахстан-Туркменистан-Иран» будет запущена на полную мощность. Страны-участницы проекта «Таджикистан-Афганистан-Туркменистан» не достигли единого мнения по поводу прохождения маршрута по афганской территории и источников финансирования проекта. Нестабильная ситуация в Афганистане не способствует полной реализации проекта в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

К 2020 году автомагистраль «Западная Европа-Западный Китай» начнет полное функционирование. Это отрицательно отразится на перспективах автомагистрали «Ташкент-Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар».

2-й сценарий (оптимистичный). В среднесрочной перспективе проекты создания железнодорожных маршрутов «Туркменистан – Афганистан – Таджикистан», «Китай – Кыргызстан – Таджикистан» и «Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан» из-за нехватки ресурсов, неблагоприятных географических условий и нестабильности в Афганистане не будут реализованы. Транзитные перевозки товаров участниками этих проектов будут осуществляться через Узбекистан.

В свою очередь, с учетом вышеупомянутых негативных факторов железная дорога «Казахстан – Туркменистан – Иран» будет задействована, в основном, для осуществления перевозок грузов стран-участниц проекта.

Автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай» будет запущена и Узбекистан интегрируется к ее основным веткам на юном направлении. Таким образом, Узбекистан укрепит свои позиции в качестве транзитной территории.

3-й сценарий (пессимистичный). Все коридоры в обход Узбекистана будут полностью функционировать. Таджикистан и Кыргызстан частично освободятся от транспортной зависимости. Строительство в обход Узбекистана коридоров рассматривается как угроза экономической безопасности страны и их развитие негативно отразится на долгосрочных интересах Узбекистана.

В частности, в транзитных доходах Узбекистана будет наблюдаться серьезное снижение, поднимутся тарифы на местные пассажиро- и грузоперевозки, соответственно будет наблюдаться увеличение доли расходов на транспорт в структуре себестоимости товаров. Эти негативные тенденции приведут к частичной транспортной изоляции Узбекистана, уменьшению объема перевозимых через страну транзитных грузов и ухудшению состояния инфраструктуры системы.

В пятой главе диссертации под названием «**Пути повышения эффективности механизма управления транспортной системой Центральной Азии**» исследованы перспективы эффективного управления транспортной системой Центральной Азии. В частности в ней изучена транспортная система Европейского Союза в качестве зарубежного опыта.

Разработаны модели управления транспортной системой на национальном и региональном уровнях.

Кроме того, систематизированы интересы Узбекистана в транспортной сфере, и обозначены современные угрозы им.

В частности, интересы Узбекистана в сфере транспорта проявляются в следующих направлениях:

- эффективное удовлетворение потребностей лица, общества и государства в современных транспортных услугах;

- достижение безопасности транспортных процессов и высокой экономической эффективности хозяйствующих субъектов путём модернизации транспортного комплекса;

- модернизация функционирующих и создание новых транспортных коридоров, связывающих восточные страны с западными и южными странами;

- выведение на уровень международного стандарта транспортной безопасности страны, являющейся важным фактором повышения транзитного потенциала транспортного комплекса;

- в целях повышения экономической эффективности транзитной системы расширение потенциала грузоперевозки транспортных магистралей;

- участие в интеграции транспортной системы региона, повышение и эффективное использование возможностей Узбекистана в данной системе;

- развитие международной торговли путем снижения транспортных расходов в экспортно-импортных операциях;

- профилактика и предупреждение преступлений на транспорте, в том числе террористических актов.

Обобщив изложенное, можно обозначить национальный интерес Узбекистана в сфере транспорта следующим образом:

Стабильное удовлетворение потребностей в дешевых и качественных транспортных услугах, а также развитие связующего Европу и Азию национального транспортного комплекса, и повышение её конкурентоспособности в регионе путем расширения и модернизации имеющихся транспортных дорог и строительства новых.³⁶

В данной главе в целях определения влияния макроэкономических показателей транспортной сферы на экономику Узбекистана разработана эконометрическая модель с помощью программы «Mini tab». Используются статистические данные по основным показателям, таким как объемы ВВП, перевезенных общих и транзитных грузов на автомобильном и железнодорожном транспорте, а также инвестиций в эти сферы (таблица 4).

³⁶ Интересы Республики Узбекистан в транспортной сфере и угрозы им систематизированы автором.

Таблица 4

**Основные показатели транспортной сферы Узбекистана
(за 2007-2017 годы)³⁷**

Годы	ВВП. млн долл.	Объем транзита в ж/д транспорте <i>млн. т.</i>	Объем транзита в автомобильном транспорте, <i>млн. т.</i>	Объем инвестиций в систему перевозок и хранения, <i>млн долл</i>	Объем грузовых перевозок на автомобильном транспорте, <i>млн т:</i>	Объем грузовых перевозок на ж/д транспорте <i>млн т.</i>
2007	22310	9.117	0.448	181.76	253.5	58
2008	29550	9.758	0.459	327.51	283.4	62.9
2009	33690	10.444	0.47	597.46	299.9	65.6
2010	39330	8.38	0.547	560.66	324	56.9
2011	45920	11.221	0.687	415.25	350.7	59.6
2012	51820	11.984	0.904	448.04	379.1	61.5
2013	57690	8.158	0.775	519.87	398.5	63.7
2014	63070	7.881	0.621	454.07	419.1	65.7
2015	66900	7.602	0.513	357.43	440.1	67.2
2016	67220	7.771	0.476	478.89	468.8	67.6
2017	72463.2	7.108	0.602	394.21	499.3	68.1

Результаты анализа по матрице корреляции показали, что все факторы влияют на ВВП с высокой корреляцией.

На основе данной модели можно сделать следующие выводы:

если увеличится объем транзита на железнодорожном транспорте на 1 млн тонн, то объем ВВП увеличится на 783 млн долл США;

если увеличится объем транзита на автомобильном транспорте на 1 млн тонн, то объем ВВП увеличится на 138,81 млн долл США;

если увеличится объем инвестиций в сферу транспортировки на 1 млн долл США, то объем ВВП увеличится на 2,97 млн долл США;

если увеличится общий объем перевезенных грузов на автотранспорте на 1 млн тонн, то объем ВВП увеличится на 187,5 млн долл США;

если увеличится общий объем перевезенных грузов на железнодорожном транспорте на 1 млн тонн, то объем ВВП увеличится на 229.4 млн долл США.

Кроме этого, в данной главе в целях создания системы координации региональной транспортной системы на основании системно-целевого подхода выработана восьмиступенчатая модель (рисунок 2).

Приведенные этапы логически взаимосвязаны между собой и особенность данной модели в том, что она имеет возможность самопроверки. В частности, в случае допущения пробелов на определенном этапе, данный недостаток будет выявлен на соответствующем этапе.

³⁷ Таблица составлена автором на основе статистических данных.

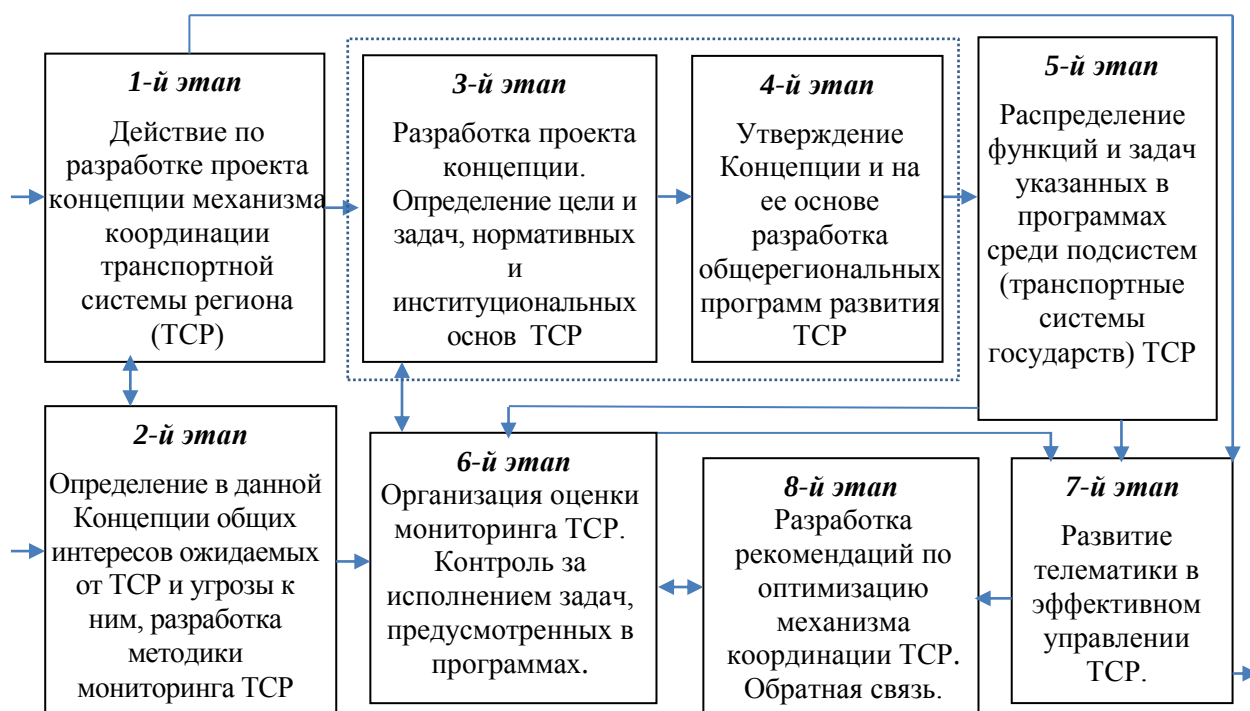


Рис. 2. Модель формирования механизма координации транспортной системы Центральной Азии³⁸

Кроме того, данная модель способствует полноценной реализации возможностей транспортной системы Центральной Азии, т.е. обеспечению соответствия качества оказываемых услуг требованиям, предъявляемым к данной системе, в частности, гармонизации транспортной политики государств региона, устранению разногласий во взаимных и транзитных перевозках, внедрению единых тарифов перевозки и упрощению таможенных процедур, улучшению состояния транспортных коридоров международного значения, активизации пассивных подсистем, увеличению зарубежных инвестиций, ускорению реализации региональных транспортных проектов, росту объема международных перевозок через территорию региона.

В рамках общерегиональных программ, разрабатываемых в соответствии с данной моделью, будет предусмотрена защита интересов всех государств региона. В них будут предлагаться рекомендации в интересах как активных (государствам региона), так и пассивных подсистем. В частности, государства-транзитеры получают больше дохода от транзитных услуг за счет увеличения объема транзитных потоков через их территории, а у государств, имеющих (или отсутствующих) меньший транзитный потенциал, появится возможность использования транзитных услуг на льготных условиях. Поэтому, на основе опыта Европейского союза вопросы минимизации транспортных издержек и увеличения транзитных потоков в регионе должны быть отражены в стратегии развития транспортной системы Центральной Азии в качестве приоритетных направлений. При этом необходимо разработать комплекс совместных мер по увеличению доли региона в

³⁸ Авторская разработка на основе системно-целевого подхода.

перевозках Европа-Азия до 15-20% (на сегодняшний день – около 1%), а также снижению транспортных расходов в международных перевозках до 10% (на сегодняшний день – до 35-40%).

Анализ показывает, в Узбекистане на транспортные расходы за перевозки грузов (текстиль) на 1 км в среднем (приблизительно) тратится в год: 44,86 тыс. долл. США на автомобильном транспорте, 30,31 тыс. долл. США – железнодорожном транспорте. Реализация требований вышеприведенной модели способствует сокращению в год транспортных расходов за перевозки груза (текстиль) на 1 км: до 22,43 тыс. долл. США на автомобильном транспорте, 15,16 тыс. долл. – железнодорожном транспорте.

Кроме того, увеличение объема транзитных грузов по железной дороге Республики Узбекистан на 1% приведет к дополнительному доходу в среднем до 20 млн долл. США в год. Если учесть возможность увеличения транзитных грузов на 15%, то в перспективе дополнительный доход Узбекистану будет составлять до 300 млн долл. США в год.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате изысканий, проведенных в рамках диссертационного исследования, были представлены следующие выводы:

1. Для активизации интеграции транспортной системы стран Центральной Азии к мировой транспортной сети, прежде всего, необходимо достичь внутрирегиональной транспортной кооперации.

2. Необходимость в координации транспортной политики стран региона обуславливается неэффективностью действующего механизма, осуществляемого в основном в рамках двусторонних соглашений. То есть, в условиях повышения спроса на услуги транспортной системы региона в объеме международных грузов наблюдаются не только стабильность, но и негативные тенденции. На это комплексно влияет ряд проблем, изученных в рамках диссертации.

3. Степень воздействия негативных факторов на развитие региональной транспортной системы высока, тогда как положительные факторы нестабильны. В качестве основного фактора можно обозначить развитие в отдельных странах региона транспортных проектов, противоречащих интересам Узбекистана.

4. Любое внерегиональное государство, заинтересованное в пользовании транспортными услугами региона, желает видеть его как единую систему. То есть, при осуществлении международной перевозки грузов через регион на основе единого договора и прохождения через унифицированные требования и процедуры позволит сэкономить время и финансы. В этом ракурсе регион Центральной Азии имеет удобную форму с логистической точки зрения. Оптимизация расположения логистических центров в странах региона и установление сотрудничества между ними повысит транспортную привлекательность. Эти обстоятельства требуют взаимной координации транспортной системы региона.

Исходя из изложенного, в целях организации механизма эффективной координации региональной транспортной системы разработаны следующие предложения и рекомендации:

Для транспортной системы национального уровня:

1. В организационно-правовом направлении для эффективного управления транспортной системой Узбекистана:

в целях комплексного рассмотрения вопросов развития транспортной отрасли организовать деятельность рабочей группы из числа специалистов «Информационно-аналитического департамента по вопросам коммунальной сферы, транспорта, капитального строительства и стройиндустрии» Кабинета Министров Республики Узбекистан, ответственных сотрудников причастных министерств и ведомств, а также ведущих ученых и экспертов в транспортной сфере. В рамках совещаний рабочей группы предлагается обсудить вопрос о возможной организации деятельности органа государственного управления координирующего работу всех видов транспорта и проводящего единую политику в данной отрасли;

необходимо совершенствовать механизм проведения комплексного мониторинга деятельности транспорта страны рабочей группы, при этом представляется целесообразным использование разработанной в рамках диссертационного исследования методики (индикативный подход);

рассмотреть возможность разработки Государственной стратегии развития транспорта в целях формирования и реализации долгосрочной внутренней и внешней политики страны в этой стратегически важной сфере.

2. В плане совершенствования системы международных перевозок через территорию Узбекистана и унификации данного процесса в международную практику:

проведение анализа актов национального законодательства в сфере транзита и транспорта на предмет их соответствия требованиям международных договоров Республики Узбекистан;

проведение инвентаризации договорно-правовой базы Республики Узбекистан в сфере транспорта;

проведение сравнительного анализа нормативно-правовых актов страны в сфере транзита и тарифов с действующими нормативно-правовыми актами стран региона, и разработка предложения по их гармонизации;

исходя из необходимости регулирования процесса транзита в стране разработка и принятие «Закона о транзите»;

внедрение современных технологий обслуживания транспортных предприятий, расширение использования специальных сканеров, предоставляющих возможность проверки груза без смещения с места;

разработка соответствующих мер по увеличению доли национальных транспортных предприятий в импортных и экспортных перевозках;

обеспечение железнодорожных таможенных постов с большим объемом грузопотока сканерами для осмотра;

упрощение списков, указанных в приложениях постановлений Кабинета Министров, регламентирующих порядок проведения таможенного досмотра

грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, также, отмена в пограничных и таможенных постах от процедур повторного таможенного досмотра уже просканированных грузов, за исключение случаев, когда имеются обоснованные подозрения;

применение соответствующих мер по поэтапному снижению действующих в Узбекистане ставок по железнодорожным перевозкам;

увеличение количества поездов-локомотивов АО «Ўзбекистон темир йўллари» и ускорение темпов обновления грузовых вагонов;

в целях укрепления сотрудничества между участниками внешнеэкономической деятельности и фирмами-перевозчиками применение налоговых льгот на прибыль предпринимателей, импортирующих или экспортирующих посредством национальных перевозчиков.

3. В целях повышения значимости транспортной сети страны в регионе, а также для минимизации негативного воздействия обходящих Узбекистан железных дорог на национальные экономические интересы:

на международных конференциях дать научно-обоснованную характеристику в отношении проектов, связанных с Таджикистаном (ТАТ, «Китай-Кыргызстан-Таджикистан» и «РФ-Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан») о том, что рельеф, где планируется строительство этих дорог, является горным, экономические и технические возможности участников проекта ограничены, транзитный потенциал данных маршрутов не высок и функционирует традиционный коридор в данном направлении, который проходит через Узбекистан;

в условиях наличия проблемных моментов, связанных с относительной новизной инфраструктуры железной дороги «Казахстан-Туркменистан-Иран», отсутствием окончательных договоренностей между участниками проекта, а также учитывая, что транзитные грузопотоки осуществляются в условиях предоставления льгот, и дорога возведена на пустынной местности. Принятие соответствующих мер по развитию отечественных транспортных коридоров, имеющих определенную инфраструктуру, предоставление льгот её потенциальным пользователям (Китай, Индия, Пакистан и др.);

достижение договоренностей на региональном уровне, основанных на принципах взаимовыгодного пользования транзитными коридорами соседних стран обходящих друг друга. В частности, пользование транзитными услугами автомагистрали «Западная Европа - Западный Китай» путем соединения к ней через Шымкент, при этом предоставление транзитные услуги Узбекистана для стран Южной и Юго-Западной Азии;

в целях завершения строительства и развития проекта железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай» изучить вопрос о льготном строительстве узбекскими строителями 268-километрового кыргызского отрезка данного маршрута;

для этого под эгидой Информационно-аналитического департамента по вопросам коммунальной сферы, транспорта, капитального строительства и стройиндустрии при Кабинете Министров Республики Узбекистан провести научный семинар на тему «Проблемы реализации проекта дороги «Узбекистан-

Кыргызстан-Китай» и пути их решения» с участием специалистов ведомств по вопросам транспорта, экспертов и ученых;

учитывать, что Узбекистан в равной степени заинтересован в привлечении инвестиций для повторного ремонта кыргызского отрезка автомобильного коридора «Андижан-Ош-Иркиштам».

Для транспортной системы регионального масштаба:

4. В направлении эффективного управления и координации транспортной системы Центральной Азии:

принять необходимые меры на основании восьмиступенчатой концептуальной модели, нацеленные на организацию эффективного механизма управления региональной транспортной системой. В концепции данной модели предусмотреть разработку общерегиональной программы развития транспортной системы;

наладить деятельность единого центра информационного обеспечения и обмена путем применения системы телематики в управлении региональной транспортной системой, предусмотренной на седьмом этапе данной модели;

интерпретация сценариев по применению опыта ЕС, разработанных в рамках диссертационной работы, по развитию транспортной интеграции в странах региона в контексте интересов Узбекистана. В данном случае представляется целесообразным действовать по второму сценарию;

исходя из опыта ЕС, транспортные проблемы региона необходимо решать путем поэтапного внедрения в жизнь соответствующих программ.

5. В направлении урегулирования и совершенствования международной перевозки через регион:

включение в повестку дня заседаний межправительственных встреч государств региона вопроса присоединения к Конвенции о контейнерных перевозках от 1972 и 1994 годов;

подготовка научных статей, аналитических материалов о необходимости пользования общими гармонизированными правилами в сфере транспорта, предусматривающими интересы всех стран региона и их продвижение на форумах, саммитах региональных организаций, проектов и программ (ЦАРЭС, ШОС и др.);

постепенный переход на использование многосторонних соглашений (между странами региона) о взаимных транзитных перевозках и применение единых транзитных тарифов и условий в отношении третьих стран.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING OF SCIENTIFIC DEGREES
DSC.27.06.2017.I.16.01 TASHKENT STATE ECONOMIC UNIVERSITY**

**THE HIGHER SCHOOL FOR STRATEGIC ANALYSIS AND
PROGNOSIS OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

ZOKHIDOV AZAMATJON

**DEVELOPMENT OF THE MECHANISM OF EFFICIENT
MANAGEMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF CENTRAL ASIA**

08.00.13 – Management (economic sciences)

**ABSTRACT OF DOCTORAL (DSc) DISSERTATION
ON ECONOMICAL SCIENCES**

Tashkent – 2018

The theme of the dissertation (DSc) is registered at the Supreme attestation Commission of the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2017.1.DSc/Iqt30.

The doctoral (DSc) dissertation has been prepared at the Higher School for Strategic Analysis and Prognosis of the Republic of Uzbekistan.

The abstract of the dissertation is posted in three (Uzbek, Russian, English) languages on the website of the Scientific Council at www.tdiu.uz and on the website of «ZiyoNet» information and educational portal at www.ziyounet.uz.

Scientific consultant:	Ikramov Murat Doctor of Economical Sciences, professor
Official opponents:	Abdurahmonov Qalandar Academician of the Academy of Sciences of the Republic of Uzbekistan, Doctor of Economical Sciences, Professor Yuldoshev Nuriddin Doctor of Economical Sciences, Professor Saidov Muhammadali Doctor of Economical Sciences, Professor
Leading organization:	Tashkent State Technical University

The defense of the dissertation will be held on «__» _____ 2018, at _____ at the meeting of the Scientific Council №DSc.27.06.2017.I.16.01 on award of scientific degree of doctor of sciences at the Tashkent State University of Economics. Address: 100003, Tashkent city, Islam Karimov street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-43-51; e-mail: tdiu@tdiu.uz.

The doctoral dissertation could be reviewed in the Information-Resource Center of the Tashkent State University of Economics (is registered under №__). Address: 100003, Tashkent city, Islam Karimov street, 49. Tel.: (99871) 239-28-72; fax: (99871) 239-43-51.

The abstract of the dissertation is distributed on «__» _____ 2018 (mailing report №__ dated «__» _____ 2018).

B.Yu.Hodiyev
Chairman of the Scientific Council
Awarding scientific degrees,
Doctor of Economical Sciences, professor

A.N.Samadov
Scientific secretary of the Scientific Council
Awarding scientific degrees,
PhD, assistant professor

M.A.Makhkamova
Chairman of the scientific seminar at the
Scientific Council Awarding scientific degrees,
Doctor of Economical Sciences, professor

INTRODUCTION (annotation of the doctoral dissertation)

The aim of the research work is to develop proposals and recommendations on the evolving of an effective mechanism for managing the transport system of Central Asia on the basis of a system analysis.

The tasks of the research work:

- to study the theoretical and methodological foundations of research the management processes of the regional transport system;

- to study of the development stages of the transport system in Central Asia and the identification of trends related to the integration of the states of the region in the transport sector;

- to analyze the institutional framework of regulating the transport systems of the Central Asian states;

- to study the mechanisms of bilateral and multilateral cooperation of regulating the transport system of Central Asia;

- to analyze the economic policies of the regional countries on improving the transport system;

- to classify the problems and affecting them factors related to the coordination of national transport projects of the Central Asian countries;

- to study the prospects of new regional alternative routes and traditional transport corridors in the context of Uzbekistan's national interests;

- to identify the contemporary threats to Uzbekistan's transport interests;

- to study the foreign experience on coordination and management of regional transport systems;

- to develop of national and regional models of the transport system management;

- to study the ways to form an effective mechanism of managing the regional transport system.

The object of the research work is the process of integration of the transport system of Central Asia.

Scientific novelty of the research work consists of the followings:

- it's developed the system of indicators on the basis of the indicative approach for analyzing and monitoring of road and rail transport complexes, their norms and threshold values have been established;

- it's worked out the Central Asian transport system model on the basis of the system approach;

- it's developed scenarios that determine the prospects of regional transport corridors and projects in the context of Uzbekistan's national interests;

- it's systemized the national economic interests of the Republic of Uzbekistan in transport sphere and was scientifically based the potential and real threats for them;

- it's worked out the model of coordination and effective management of the regional transport system on the basis of the system-target approach.

Implementation of the research results. On the basis of scientific conclusions, obtained consequently the research of the efficient mechanism of management of the transport system of Central Asia:

the results of the research linked with indicators of monitoring the automobile and railway transport were widely used in the framework of the research project on "Problems and prospects of improving the transport and transit potential of the Republic of Uzbekistan", conducted by the Institute of Strategic and Interregional Studies under the President of the Republic of Uzbekistan (reference given on September 26, 2017 by the Institute for Strategic and Regional Studies under the President of the Republic of Uzbekistan, 2017). On the basis of these indicators, the Cabinet of Ministers has placed corresponding instructions (№02/125-43 on December 14, 2016) to the competent ministries and departments;

the scientific results, linked with the situation model of the transport system of Central Asia included to the Plan of actions, worked out by the Uzbek Agency for automobile transport (together with the Ministry of trade) in terms of directives of the Prime Minister of the Republic of Uzbekistan, also to the Plan of practical measures of the Agency (reference number 3/4667 given on December 21, 2017 by the Uzbek Agency for automobile transport);

scenarios regarding to perspectives of regional transport corridors and projects, worked out in section of national interests of the Republic of Uzbekistan, were used by «Uzbekistan Railways» JSC in Planning the extents (reference number H3K/5713-17 given on December 21, 2017 by the «Uzbekistan Railways» JSC). These scenarios were useful in adopting the management decisions on state level linked with development national transport-transit system by ensuring perspective functioning the transport corridors, improving is adequate to interests of the Republic of Uzbekistan;

national interests in the transport sphere of the Republic of Uzbekistan and modern threats to them are defined and included into the draft Security Concept of the Republic (reference given on November 6, 2017 by the Higher School for Strategic Analysis and Prognosis of the Republic of Uzbekistan).

the scientific results, linked with the model of regulation of the Central Asian transport system, included to the Plan of practical measures of the Uzbek Agency for automobile transport (reference number 3/4667 given on December 21, 2017 by the Uzbek Agency for automobile transport).

The outline of the thesis. The structure of the dissertation consists of an introduction, five chapters, including 17 paragraphs, conclusions and recommendations, bibliography in 196 titles and 6 appendices. The total volume of the dissertation is 249 pages with appendices. The work contains 15 figures and 45 tables.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть, I part)

1. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизими: миллий манфаатлар, муаммолар ва ривожланиш истикболлари. Монография. – Тошкент: СТИБОМ, 2014. – 174 б.
2. Зоҳидов А.А. «Давлат-хусусий ҳамкорлик» механизмларини жорий этиш // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2009. – №4, – Б. 71-72 (08.00.00 №14).
3. Зоҳидов А.А. Применение методов «SWOT-анализа» и «сценарного подхода» в изучении проблем транспортного сектора // Иқтисодиёт ва таълим. – Ташкент, 2009. №4, – С. 78-80 (08.00.00 №11).
4. Зоҳидов А.А. Транспортный компонент ШОС: проблемы и перспективы развития региональных надземных транспортных коридоров // Халқаро муносабатлар. – Тошкент. 2010. – №1, – Б.77-83 (08.00.00 №6).
5. Зоҳидов А.А. Проекты ЦАРЭС как важный фактор развития региональной транспортной системы // Халқаро муносабатлар. – Тошкент, 2010. – №3, – Б. 49-54 (08.00.00 №6).
6. Зоҳидов А.А. Взаимосвязь между методами: применение «SWOT-анализа» и «Сценарного подхода» при анализе проблем транспортной системы // Олий мактаб Ахборотномаси. – Тошкент, 2010. – №17, – Б. 19-27 (ОАК Раёсати қарори 30.09.2014, №208/3).
7. Зоҳидов А.А. «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклаш: муаммолар ва истикболлар // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2010. – №4, – Б. 51-54 (08.00.00 №11).
8. Зоҳидов А.А. Европа ва Осиё ўзаро транспорт коммуникациялари: лойиҳалар ва уларнинг ривожланиш истикболлари // Халқаро муносабатлар. – Тошкент, 2011. – №2, – Б.59-65 (08.00.00 №6).
9. Зоҳидов А.А. Новые горизонты Великого шёлкового пути // Экономический вестник Узбекистана. – Ташкент, 2011. – №3, – С.94-96 (08.00.00 №1).
10. Зоҳидов А.А. Транзит Марказий Осиё давлатлари ҳамкорлигининг устувор йўналиши сифатида // Халқаро муносабатлар, – Тошкент, 2012. – №4, -Б.20-26 (08.00.00 №6).
11. Зоҳидов А.А. Современные логистические центры: сущность, особенности и тенденции развития // Экономическое возрождение России. – Москва (Россия). 2012. – №1 (31). -Б. 214 -220 (08.00.13 №36).
12. Зоҳидов А.А. Муқобил транспорт коридорларини баҳолаш методикаси // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент, 2014. – №4, – Б.62-65 (08.00.00 №11).

13. Зоҳидов А.А. Марказий Осиёда транспорт соҳасидаги тенденциялар ва уларнинг Ўзбекистон миллий манфаатларига таъсири // Олий мактаб Ахборотномаси. – Тошкент, 2014. – №26. – Б.15-21 (ОАК Раёсати қарори 30.09.2014, №208/3).

14. Зоҳидов А.А. Жамоат транспортида йўловчи ташиш хизмати сифатини баҳолаш мезонлари // Олий мактаб Ахборотномаси. – Тошкент, 2015. №1 (28), -Б.17-23 (ОАК Раёсати қарори 30.09.2014, №208/3).

15. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимида минтака давлатлари омили: интеграция ёки дезинтеграция? // Олий мактаб Ахборотномаси. –Тошкент, 2017. №5 (31), - Б.76-83 (ОАК Раёсати қарори 30.09.2014, №208/3).

II бўлим (II часть, II part)

16. Икрамов М.А., Зоҳидов А.А., Топалиди В.А. Автомобильно-дорожный сектор государств Центральной Азии: проблемы и перспективы развития. Коллективная монография. – Ташкент: Национальная библиотека им. А.Наваий, 2011. – 200 с.

17. Зоҳидов А.А., Зиядуллаев К.Ш. Координация работ по развитию транспортной сети и логистики в условиях опережающего строительства новых транспортных коммуникаций // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: межвузовский сборник. – СПб.: СЗТУ, 2005. – №4.– Б.106-109.

18. Зоҳидов А.А., Зиядуллаев К.Ш. Исследование путей повышения эффективности работы воздушного транспорта // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: межвузовский сборник. – СПб.: СЗТУ, 2005. – №4.– Б.36-38.

19. Зоҳидов А.А., Икрамов М.М. Особенности реорганизации организационной структуры управления акционерными компаниями // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: межвузовский сборник. – СПб.: СЗТУ, 2005. – №4.– Б.49-52.

20. Зоҳидов А.А. К вопросу повышения эффективности деятельности промышленных предприятий // Материалы международной научно-практической конференции «Трансформация экономической системы и проблемы формирования конкурентной среды в Узбекистане». Фонд им. Фридрих Эберта (Германия). – Ташкент, 2005. – С. 312 -314.

21. Зоҳидов А.А. Перспективы развития авиационной промышленности Республики Узбекистан // Социально-экономические последствия научно-технического прогресса. Сборник научных трудов. – Санкт-Петербург: СЗТУ, 2006. – С. 22-24.

22. Зоҳидов А.А., Зиядуллаев К.Ш. Современные модели управления акционерными компаниями // Девятнадцатые международные Плехановские чтения: Тезисы докладов международной конференции (Москва 2006, 2 феврал). – М.: Российская экономическая академия, 2006. – С. 270-271.

23. Зоҳидов А.А. Қозоғистон транспорт сиёсатида концессия масалалари // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби V илмий-амалий конференция тўплами. СТИБОМ, 16 октябрь. – Тошкент, 2008. – Б. 87-91.

24. Зоҳидов А.А. Проблемы развития транспортной системы Центральной Азии // Материалы республиканской научно-практической конференции «Проблемы развития автомобильно-дорожного комплекса Узбекистана» (Ташкент 2008, 20 ноября) – Ташкент.: ТАДИ, 2008, - С.257-258.

25. Икрамов М.А., Зоҳидов А.А. К вопросу сотрудничества государств ЦА с КНР в сфере транспорта // Социально-психологическое обеспечение профессиональной деятельности. Тематический Сборник региональной общественной организации ученых «Балтийская педагогическая академия». – Санкт-Петербург, 2009. - С. 101-103.

26. Икрамов М.А., Зоҳидов А.А. Применение механизмов концессии в развитии транспортной инфраструктуры страны // Perspectives of innovations, economics and Business. International Cross-Industry Research Journal. – Прага (Чешская Республика), 2009. – №3, – С.68-70 (2010, II, Дальнее зарубежье, №5).

27. Зоҳидов А.А., Уринбоев А. Навоий эркин индустриал-иктисодий зонасининг истиқболи // Иқтисодиёт ва таълим. – Тошкент. 2009. – №5, – Б. 8-11 (08.00.00 №11).

28. Зоҳидов А.А. Современное состояние транспортных коммуникаций государств Центральной Азии и КНР // Двадцать вторые международные Плехановские чтения: Тезисы докладов международной конференции (Москва 2009, 10 апреля). – М.: Российская экономическая академия, 2009. – С. 309-310.

29. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё давлатларининг транспорт сиёсатидаги устувор йўналишлари таҳлили // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби VI илмий-амалий конференция тўплами. СТИБОМ, 16 октябрь. – Тошкент, 2009. – Б. 115-122.

30. Зоҳидов А.А. Перспективы развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия // Материалы международной научно-практической конференции «Новая стратегия Европейского союза для Центральной Азии: современное состояние, проблемы перспективы» (29 января 2010г., Ташкент) – Ташкент: УМЭД. 2010. – С. 53-59.

31. Зоҳидов А.А. Буюк ипак йўли қайта тиклаш бўйича муқобил лойиҳалар ва уларнинг истиқболлари // «Европа Иттифоқи ва Ўзбекистон: янги Буюк ипак йўли бўйлаб сиёсий, иқтисодий ва маданий алоқалар» мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами (29 июнь 2010 й., Тошкент) – Тошкент: ЖИДУ. 2010. – Б.40-46.

32. Зоҳидов А.А. Проблемы и перспективы развития автомобильно-транспортного потенциала государств Центральной Азии. Ахборот-таҳлилий шарҳ, СТИБОМ, 2010 й. – 70 б.
33. Murat A. Ikramov, Azamat A. Zokhidov, Kim Woong-Yi. Prospects for the Development of Alternative Transport Corridors in Central Asia // Korean Journal of Transport Policy and Economics. – The Republic of Korea, – 2010, June, – P. 1-11.
34. Зоҳидов А.А., Махмудхонов О. Трансафғон транспорт коридори – минтақавий интеграция омили // Муҳофаза +. – Тошкент, 2010. – №11 (73), – Б.7-8.
35. Икромов М.А., Зоҳидов А.А. Проблемы и перспективы развития интермодального транспорта // Иқтисодиёт ва таълим. – Ташкент, 2011. – №2, – С. 61-64 (08.00.00 №11).
36. Зоҳидов А.А., Жозилов Б.Э. Минтақа давлатларининг транспорт стратегияси // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2011. – №1, – Б.109-111 (08.00.00 №14).
37. Икромов М.А., Зоҳидов А.А. Сравнительный анализ эффективности отдельных видов транспорта (на примере международных перевозок через ЦА) // Вестник гражданских инженеров. – Санкт-Петербург, – №2(27) 2011. – С.167-171.
38. Зоҳидов А.А. Минтақавий транспорт лойиҳалари: аҳамияти, муаммо ва истиқболлари (Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой темир йўли мисолида) // ТошТЙМИ Ахбороти, – Тошкент, 2011. – №3. – Б. 81-84 (05.00.00 №11).
39. Зоҳидов А.А. Интересы КНР в развитии транспортных коридоров в Центральной Азии // ТАЙИ Хабарномаси, – Тошкент, 2011. – №2, – Б. 99-102 (05.00.00 №15).
40. Зоҳидов А.А. Китай как фактор развития региональных транспортных коммуникаций в рамках ШОС // «Ўзбекистон ва ШХТ: минтақада хавфсизлик ва барқарорликни мустаҳкамлаш йўлида». Илмий амалий анжуман материаллари (29 апрель 2011 й., Тошкент) – Тошкент: ТДЮИ, – Б. 157-165.
41. Zokhidov A.A. The Trans-afghan transport corridor: state interests and development prospects // Central Asia and Caucasus, Sweden, 2012. – №13, Issue 2, – P.74-83.
42. Зоҳидов А.А. Мамлакат транспорт муаммоларини ўрганишда SWOT-таҳлил (Тожикистон Республикаси мисолида) // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби IX илмий-амалий конференция тўплами. СТИБОМ, 16 октябрь. – Тошкент, 2012. – Б. 213-219.
43. Зоҳидов А.А. Мамлакат транспорт тизимини баҳолаш мезонлари (ЕИ тажрибаси мисолида) // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби IX илмий-амалий конференция тўплами. СТИБОМ, 16 октябрь. – Тошкент, 2012. – Б. 207-213.

44. Зоҳидов А.А. Буюк ипак йўли бўйлаб интермодал ташувлар (транспорт турлари бўйича қиёсий таҳлил) // «Буюк ипак йўлининг ўтмиши ва ҳозирги куни: ривожланишининг ижтимоий-маданий, тарихий, сиёсий ва иқтисодий йўналишлари» мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами. ТДШИ, 25 март 2013 й. – Тошкент, 2013. – Б. 269-273.

45. Зоҳидов А.А. Ўзбекистон Республикасининг МДХ доирасидаги интеграция жараёнларида иштироки истиқболлари // Ёш олимларнинг XI илмий-амалий конференцияси тўплами, ДХХ Институти, 15 май. – Тошкент, 2013. – Б.30-36.

46. Zokhidov A.A. Alternative transportation corridors in Central Asia: factors, interdependence, and integration problems // Central Asia and Caucasus, Sweden, 2014. – №15, Issue 1, – P. 149-159.

47. Зоҳидов А.А., Қутбидинов С.А. Ўзбекистонни айланиб ўтувчи минтақавий транспорт коридорлари ривож: манфаатлар ва муаммолар // Ёш олимларнинг XII илмий-амалий конференцияси тўплами, ДХХ Институти, 15 май 2014. – Тошкент. – Б.35-40.

48. Зоҳидов А.А. Енгил автотранспорт воситаларида шаҳарлараро йўловчи ташиш муаммолари // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби XI илмий-амалий конференция тўплами. СТИБОМ, 16 октябрь. – Тошкент, 2014. – Б.47-50.

49. Зоҳидов А.А., Юлдашев Р.А. Марказий Осиёда интеграцион тузилмаларни шакллантириш босқичлари // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар, ТДИУ, илмий-электрон журнал, №3, 2015 йил май-июнь (08.00.00 №10).

50. Зоҳидов А.А., Хамроев М.М. Мамлакат транзит салоҳиятини оширишда электрон транспорт хизматларидан фойдаланиш истиқболлари // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар, ТДИУ, илмий-электрон журнал, 2016 йил май-июнь. №3 (08.00.00 №10).

51. Зоҳидов А.А. Ўзбекистон миллий ташувчиларининг халқаро юklar ташувидаги фаолиятини ривожлантириш муаммолари // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби ёш олимларнинг V илмий-амалий конференцияси тўплами. СТИБОМ, 28 апрель. – Тошкент, 2016. – Б. 35-44.

52. Зоҳидов А.А., Маматкулов Ш.Т. Марказий Осиё минтақасида транспорт лойиҳаларини амалга ошириш муаммолари // Ёш олимларнинг XIV илмий-амалий конференцияси тўплами, ДХХ Институти, 16 май. – Тошкент, 2016. – Б. 44-50.

53. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт лойиҳаларининг ташкилий-ҳуқуқий асослари // Ўзбекистон Республикаси Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби ёш олимларнинг V илмий-амалий конференцияси тўплами. СТИБОМ, 28 апрель. – Тошкент, 2016. – Б. 183-189.

Автореферат «Олий мактаб Ахборотномаси» журнали таҳририятида
таҳрирдан ўтказилди (27.03.2018 йил).

Босишга рухсат этилди: 01.05.2018 йил.
Бичими 60x45 ¹/₈, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 4,2. Адади: 100. Буюртма: 70

Ўзбекистон Республикаси
Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби,
100000, Тошкент, Шарафобод кўчаси, 20.

Ўзбекистон Республикаси
Стратегик таҳлил ва истиқболни белгилаш олий мактаби
босмахонасида чоп этилди.