

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ФАН ДОКТОРИ ИЛМИЙ ДАРАЖАСИНИ БЕРУВЧИ
№DSc.03/30.12.2019.I.03.05. РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ

МУХИТДИНОВА КАМОЛА АЛИШЕРОВНА

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ ИНВЕСТИЦИОН
ФАОЛИЯТИ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ**

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2020

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
диссертацияси автореферати мундарижаси**

**Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD)
по экономическим наукам**

**Content of dissertation abstract of doctor of philosophy (PhD)
on economical sciences**

Мухитдинова Камола Алишеровна Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш.....	3
Мухитдинова Камола Алишеровна Повышение эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий.....	23
Mukhitdinova Kamola Alisherovna Increasing the efficiency of investment activity of autotransport companies.....	43
Эълон қилинган ишлар рўйхати Список опубликованных работ List of published works.....	47

**ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ
ФАН ДОКТОРИ ИЛМИЙ ДАРАЖАСИНИ БЕРУВЧИ
№DSc.03/30.12.2019.I.03.05. РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ**

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ

МУХИТДИНОВА КАМОЛА АЛИШЕРОВНА

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ ИНВЕСТИЦИОН
ФАОЛИЯТИ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ**

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

**Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси
АВТОРЕФЕРАТИ**

Тошкент – 2020

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В2019.2PhD/Iqt644 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат техника университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус ва инглиз(резюме)) веб-саҳифанинг www.tdtu.uz ва "Ziyonet" ахборот - таълим портали www.ziyonet.uz манзилларига жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:

Саидов Мухаммадали Ҳакимович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Расмий оппонентлар:

Саматов Гаффор Аллакулович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Қосимова Дилором Собировна
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Етакчи ташкилот:

Тошкент шаҳридаги Турин политехника университети

Диссертация ҳимояси Тошкент давлат техника университети ҳузуридаги DSc.03/30.12.2019.I.03.05 рақамли Илмий кенгашнинг 2020 йил «20» 11 соат 1400 даги мажлисида бўлиб ўтади. (Манзил: 100095, Тошкент ш., Университет кўчаси, 2-уй. Тел./факс: (99871) 246-03-41, e-mail: tstu_info@edu.uz).

Диссертация билан Тошкент давлат техника университети Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (168 рақами билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100095, Тошкент, Университет кўчаси, 2-уй. Тел.: (99871) 246-03-41).

Диссертация автореферати 2020 йил «22» 10 куни тарқатилди.
(2020 йил «22» 10 даги 7 рақамли реестр баённомаси).



Т.З.Тешабаев

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

Г.Ж.Аллаева

Илмий даражалар берувчи Илмий кенгаш котиби, и.ф.ф.д. (PhD), доцент

М.А.Маҳкамova

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

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон ва миллий иқтисодиётнинг самарали ривожда транспорт тизими, жумладан автомобиль транспорти алоҳида ўрин тутди. Жаҳон банки маълумотига кўра, «дунё автомобиль транспорт хизматларининг ЯИМдаги улуши 6,9 фоизни ёки 4300 млрд. АҚШ долларини ташкил этган ҳолда, йилига 110 млрд. тонна юк, 1,0 трлн.дан ортиқ йўловчилар ташилган ва транспорт инфратузилмасида банд бўлган ходимлар сони 100 млн. кишини ташкил этган»¹. Шу жиҳатдан ҳам жаҳон миқёсида транспорт тизимини ривожлантириш, транспорт соҳаларини тўлиқ рақамлаштириш, транспорт хизматлари ҳажмини ошириш ва хизматлар сифатини оширган ҳолда замонавий турларини кўпайтириш, соҳада иқтисодий муносабатларни такомиллаштириш каби масалаларга катта аҳамият берилмоқда.

Жаҳонда иқтисодиётнинг етакчи тармоқларидан бири бўлган транспорт-коммуникация тизимларини илмий асосларда ривожлантиришга алоҳида аҳамият қаратилмоқда. Бу борада, жумладан қуйидаги устувор йўналишларда тадқиқотлар амалга оширилмоқда: инвестицион фаолиятни рағбатлантирган ҳолда хавфсиз, арзон ва қулай транспорт хизматлари кўрсатишни ижтимоий қўллаб-қувватлаш, инвестиция манбаларининг самарали воситаси сифатида давлат-хусусий шериклик ва ностандарт иқтисодий шароитларда транспорт харажатларини қоплаш механизмларини такомиллаштириш, минтақалараро ва жаҳон миқёсидаги лойиҳалар, масалан «Буюк ипак йўли» бўйича транспорт-коммуникация тизимларини янада ривожлантириш устувор масала сифатида қаралмоқда.

Мустақиллик йилларида, айниқса янги Ўзбекистонни барпо этиш шароитида автомобиль транспортини замонавий асосларда ривожлантириш, бу борада самарали инвестицион фаолиятни ташкил қилишга алоҳида эътибор қаратилмоқда. «Маҳсулотларимизни ички ва ташқи бозорларга етказиш, уларнинг таннархини тушириш учун транспорт-логистика соҳасини ривожлантиришимиз зарур»². Бу ўз навбатида инвестицион имкониятлардан мақсадли ва самарали фойдаланиш, ишлаб чиқариш ресурсларидан натижадор фойдаланиш, автокорхоналарни фаолиятини оптималлаштириш, транспорт воситаларини оптимал эксплуатация қилиш ва айланма маблағлардан инвестиция манбаларининг самарали механизми сифатида фойдаланиш юзасидан илмий изланишларни амалга оширишнинг мақсадга мувофиқлигини шартлайди.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги Фармони, 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сон «2018-2021 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялашга доир чора-тадбирлар

¹ The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>.

² Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. 24 январь 2020 йил.

тўғрисида»ги ва 2019 йил 6 мартдаги ПҚ-4230-сон «Юк ва йўловчи ташиш тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарорлари ҳамда бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Диссертация тадқиқоти республика фан ва технологиялар ривожланишининг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналишига мувофиқ бажарилган.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Инвестицион фаолият самарадорлигининг назарий-методологик ва амалий жиҳатлари бўйича хориж олимлари Ж.М.Кейнс, Г.Марковиц, Р.Мертон, Е.Бём-Баверк, И.Фишер, Р. Харрод ва Й.Шумпетерлар³, МДХ олимлари А. Ю. Андрианов, А. И. Бирюкова, И.А. Бланк, И. В. Гришина, Д. А. Ендовицкий, Ю. А. Корчагин, Т. В. Крамин, И. Ю. Новикова, И. Ройзман, С.А.Егоров, М.Г.Джавадов, С.Е.Грулев⁴ ва бошқаларнинг илмий тадқиқот ишларида ўрганилган.

Мамлакатимиз олимларидан И.С.Аликулов, Д.С.Сатторов, Т.М.Қоралиев, Ғ.Ғ.Ғозибеков, Н.Х.Ҳайдаров⁵лар тадқиқот ишларида инвестициялар назарияси ва амалиётига қўшган ҳиссаларини алоҳида таъкидлаш мумкин. Шу жумладан бевосита автомобиль транспорти

³ Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег. Избранное. –М.: Эксмо, 2007. –960 с.; G.Markowits (1959) Efficient Diversification of investment, Wiley. –New York. –P.19-32; Robert K. Merton (1936) The Unanticipated Consequences of Purposive Social Action. // American Sociological Review. Vol 1, №6. –P. 894-904; Eugen Bohn Bawek Pozitiv Theory of Capital. // Economic Logic. –3rd ed. –Washington Capital Press, 2010/ –P. 265-266; Fisher Irving (1930) The theory of interest. // –New York. The Macmillan company. –P. 35-40; Harrod R.F. (1934) Doctrines of imperfect Competition. // Quarterly Journal of Economics, –P. 442-470; Шумпетер Й. Теория экономического развития. Капитализм, социализм, демократия. –М. Эксмо. 2007. –137 с.

⁴ Андрианов А. Ю. Инвестиции: учеб. для бакалавров.–М.: Проспект, 2013. –592 с.; Бирюкова А. И. Оценка инвестиционной привлекательности промышленного сектора региона: автореф. дис. канд. экон. наук –Иркутск, 2004. –25 с.; Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент – Киев : Никацентр, 2005. –28 с.; Гришина И. В. Комплексная оценка инвестиционной привлекательности и инвестиционной активности регионов: методика определения и анализа взаимосвязей. // Инвестиции в России. –2000. –№ 4. –С. 13-20.; Ендовицкий Д. А. Анализ инвестиционной привлекательности организации: науч. Издание. – М., 2010. –34 с.; Корчагин Ю. А. Инвестиции и инвестиционный анализ: учеб. пособие. –Ростов н/д.: Феникс, 2010. –601с.; Крамин Т. В. Развитие методики управления инвестиционной привлекательностью регионов. // Вестник Астраханского государственного технического университета. –2012. –№ 1. –С. 41–47.; Новикова И. Ю. Инвестиционный потенциал хозяйствующего субъекта в системе основных категорий инвестиций. // Baikal Research Journal. 2016. №5, –С. 45-56; Ройзман И. Типология инвестиционного климата регионов на новом этапе развития российской экономики. // Инвестиции в России. –2003. –№ 3. –С. 3–15.; Егоров С.А. Эффективность инвестирования в автомобильной промышленности и пути её повышения: автореф. дис. канд. экон. наук – М., 2007. –23 с.; Джавадов М.Г. Опыт привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобильную промышленность России: автореф. дис.канд. экон. наук –М., 2004. –23 с.; Грулев С.Е. Управление инвестиционным процессом в автомобильной промышленности : автореф. дис. канд. экон. наук –М., 2003. – 27 с.

⁵ Аликулов И.С., Сатторов Д.С. Инвестициянинг мазмун-моҳияти ва тавсифланиши. // Иқтисодиёт ва инновацион технологиялар. –№ 5, 2012. июль; Ғ.Ғозибеков Ғ., ҚоралиевТ.М. Инвестицион фаолиятни ташкил этиш ва давлат томонидан тартибга солиш. –Т.: Молия нашриёти, 2003. – 332 б.; Ҳайдаров Н.Х. Иқтисодиётни эркинлаштириш шароитида корхоналар инвестициявий фаолиятидаги молия-солик муносабатларини такомиллаштириш масалалари: иқт. фан. док. дисс. автореф. –Т.: Ўзб. Рес. Президенти ҳузуридаги ДЖҚА, 2003. – Б. 12.

корхоналари фаолиятини ташкил этиш ва бошқариш соҳасида хорижлик олимлар З.И.Аксенова, В.П.Бычков, Н.К.Горшенин, Ю.Х.Гукетлев, И.Демьянович, В.И.Табаков, Л.Б.Миротинлар⁶, мамлакатимиз олимларидан автомобиль транспортида инновацион ва инвестицион жараёнларни ташкил этиш ва бошқа масалалар бўйича Ғ.А.Саматов, Т.У.Қодиров, М.Н.Равшанов, М.Н.Ирисбекова, М.Б.Калонов, Д.Х.Суюнов, Э.А.Камалова, З.К.Усманов, А.М.Мерганов, Р.Ғ.Саматовлар томонларидан илмий изланишлар олиб борилган⁷.

Аммо, юқорида номлари келтирилган олим ва мутахассисларнинг илмий асарларида автомобиль транспорт корхоналари инвестицион фаолиятини оптималлаштиришнинг назарий ва услубий асослари етарлича тадқиқ этилмаган.

Диссертация тадқиқотининг диссертация бажарилаётган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Тошкент давлат техника университетининг илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ №Ф1-100 «Ўзбекистон иқтисодиётининг инновацион ривожланиши ва модернизация шароитида мамлакатнинг инвестицион салоҳияти назариясини ишлаб чиқиш ва унинг шаклланиш механизмларини яратишнинг илмий асослари» мавзусидаги илмий лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари:

⁶ Аксёнова З.И., Анализ производственно-хозяйственной деятельности автомобильно-транспортных предприятий. –М.:Транспорт, 1990, –48 с.; Бычков В.П. Экономика предприятий автомобильного транспорта. – М: Инфра, 2010. –56-61 с.; Демьянович И. В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг. // Проблемы современной экономики, –2011. –№1, –С. 342-346.; Горшенин В.И. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. –Мичуринск: изд-во Мичуринского госагроуниверситета, 2009, –С. 6-7; Гукетлев Ю.Х. Формирование систем регулирования региональных транспортных комплексов: Автор. дис.докт. экон. наук. – М: МАДИ, 2009. – 41 с.; Табаков Н. К. Стратегии развития транспорта. // Транспорт Российской Федерации, –№4, 2006. –С 6.; Миротина Л. Б. Транспортная логистика. –М.: Транспорт, 1996. –74-78 с.; Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник. –М.: Бизнес-школа Интел-Синтез, 2000. – 71-75 с.

⁷ Саматов Ғ.А. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: Автор. дисс. док. экон. наук, –М.: МАДИ, 1990. –39 с.; Қодиров Т. Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш жараёнлари бошқарувини ташкил этишга услубий ёндашув. // ТАЙИ хабарномаси. –Тошкент, 2017. – №2. – Б. 83-89.; Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. –209 б., Қаххоров А.Ж. Ўзбекистон автомобиль транспорти тизимида инновацион маркетинг фаолиятини такомиллаштириш. Иқт.фан. фалс.док. автор. ТДИУ, 2018. – 57б, Ирисбекова М.Н. (DSc) Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш: иқт. фан. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2017. –84 б.; М.Б.Калонов (PhD) Автомобиль транспорти корхоналарида ҳаражатлар ҳисобини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТМИ, 2017. –54 б.; Суюнов Д.Х. Бизнес муҳитнинг ривожланишига корпоратив бошқарув механизмини жорий этишни такомиллаштириш. и.ф.д. дисс. – Т., 2008 – 261 б.; Э.А.Камалова (PhD) Юқларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2019. –62 б.; З.К.Усманов (PhD) Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши ва уни такомиллаштириш: геог. фан. фалс. док. дисс. автореф. ЎЗМУ, 2019. –65 б.; А.М.Мерганов (PhD) Темир йўл транспортида идиш-кадоқли юқларни ташишни ташкиллаштириш жараёнлари технологиясини такомиллаштириш: тех. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТАЙЛҚЭИ, 2020. –57 б.; Р.Ғ.Саматов (PhD) Логистик тамойиллар асосида автомобиль транспорт хизматлари сифатини баҳолаш услуги: тех. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТАЙЛҚЭИ, 2019. –61 б.

автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти моҳиятини жадал иқтисодий ривожланиш талаблари асосида таҳлил қилиш;

автомобиль транспорти соҳасида инвестицион фаолият синергетик самарадорлигини баҳолашни танқидий таҳлил қилиш ва автомобиль транспорти корхоналари ҳаракатдаги таркибига жалб этилган инвестициялар қиёсий таҳлилини амалга ошириш;

автомобиль транспорти соҳасига жалб этилган инвестициялар самарадорлигини баҳолаш;

автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион манбалари ва уларга бўлган эҳтиёжини аниқлаш модели ва инвестиция сиёсатини амалга оширишнинг механизмини такомиллаштириш;

ички захиралар ҳисобига автомобиль транспорти корхонаси фаолиятини инвестициялаш манбаларини кенгайтириш йўллари аниқлаш;

автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида «ЎртаОсиёТранс» ва «Тошшаҳартрансхизмат» акционерлик жамиятларининг фаолияти олинган.

Тадқиқотнинг предмети бўлиб автомобиль транспорти корхоналари фаолиятини оптималлаштирувчи инвестицион жараёнларга боғлиқ иқтисодий муносабатлар ҳисобланади.

Тадқиқотнинг усуллари. Диссертацияда гуруҳлаш, қиёсий, иқтисодий монографик, статистик ва корреляцион-регрессион таҳлил ҳамда иқтисодий-математик моделлаштириш ва прогнозлаш каби усуллардан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

транспорт хизматлари истиқбол бозор конъюнктураси, инвестицияларни асосий воситалар, устувор равишда транспорт воситаларини янгилашга самарали йўналтириш ва ишлаб чиқариш ресурсларидан натижадор фойдаланиш асосида автобус саройларини оптималлаштиришнинг иқтисодий самарадорлиги асосланган;

автомобиль транспорти корхонаси инвестицион фаолиятида синергетик самарадорликка эришишнинг иқтисодий модели ички жараёнлар таркибида қиймат занжирини интеграциялаш ва кенг қамровли тежамкорлик талабларини қўллаш асосида такомиллаштирилган;

транспорт воситалари, технологик ускуналар ва эҳтиёт қисмларига сифат жиҳатдан қўйилган талабларни эътиборга олган ҳолда оптимал харид нархларини қўллаш асосида автомобиль транспорти корхонасининг инвестицияга бўлган эҳтиёжини аниқлаш модели такомиллаштирилган;

транспорт воситаларини оптимал эксплуатация қилган ҳолда айланма маблағлардан инвестиция манбаларининг самарали механизми сифатида фойдаланиш асосида автобус саройлари айланма маблағларининг мақбул нормаси асосланган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион жозибадорлигига таъсир этувчи омиллар баҳоланган;

автомобиль транспорти корхоналарининг ҳаракатдаги таркибига жалб этиладиган инвестицион манбалар самарадорлиги баҳоланган ва мавжуд муаммолар очиб берилган;

автомобиль транспорти корхоналари инвестицион жозибadorлигини ошириш бўйича амалий тавсиялар ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, статистик маълумотлар расмий манбалардан олинганлиги, берилган илмий-назарий таклиф ва тавсиялар амалда синовдан ўтказилганлиги, амалиётга жорий этилганлиги ва уларнинг натижаларини ваколатли давлат органлари томонидан тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини баҳолаш бўйича ишлаб чиқилган тавсияларнинг мазкур йўналишдаги услубий асосларини такомиллаштиришга хизмат қилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти диссертациядаги тавсиялардан транспорт соҳасида тармоқлараро инновацион ривожланиш ва маркетинг дастурларини ҳамда соҳани ривожлантиришнинг ҳудудий ва тармоқ дастурларини ишлаб чиқишда, автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини оширишда фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини ошириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

транспорт хизматлари истиқбол бозор конъюнктураси, инвестицияларни асосий воситаларни янгилашга мақсадли ва самарали йўналтириш ҳамда ишлаб чиқариш ресурсларидан натижадор фойдаланиш асосида автобус саройларини оптималлаштириш бўйича таклифлар «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ фаолиятига жорий этилган («Тошшаҳартрансхизмат» АЖ нинг 2019 йил 30 октябрдаги 7-17/410-сон маълумотномаси). Илмий натижалардан фойдаланиш асосида 12 та автобус саройи негизида 8 та автобус саройи ташкил этилгани иқтисодий самарадорлик ва инвестицион фаолиятнинг синергетик самарадорлигининг ошишига хизмат қилган;

автомобиль транспорти корхонаси инвестицион фаолиятида синергетик самарадорликка эришиш иқтисодий моделини такомиллаштириш бўйича таклифлар «ЎртаОсиёТранс» АЖ амалиётга жорий этилган (АЖнинг 2019 йил 18 ноябрга 229-сон маълумотномаси). Мазкур таклифларнинг амалиётга жорий қилиниши натижасида АЖ қиймат занжирини интеграциялаш ва кенг қамровли тежамкорликни амалга ошириш ҳисобига инвестициялар ҳажмининг ортиши, жумладан 2019 йилнинг биринчи ярим йиллигида ички манбалар ҳисобидан 91 млн. сўм миқдорида инвестиция киритиш имконини берган;

транспорт воситалари, технологик ускуналар ва эҳтиёт қисмларига сифат жиҳатдан қўйилган талабларни эътиборга олган ҳолда оптимал харид

нархларини қўллаш бўйича таклифлар «ЎртаОсиёТранс» АЖ амалиётига жорий этилган (АЖнинг 2019 йил 18 ноябрга 229-сон маълумотномаси). Акционерлик жамиятида сифатга қўйилган талабларни эътиборга олган ҳолда тегишли параметрларни қўллаш ҳисобига 2019 йилнинг 1-ярим йиллигида ташиш ҳажми 3,9 фоизга ошган ҳамда қўшимча олинган 174 млн. сўм маблағ GPRS-навигация тизими фаолиятини такомиллаштиришни молиялаштиришга хизмат қилган;

транспорт воситаларини оптимал эксплуатация қилган ҳолда айланма маблағлардан инвестиция манбаларининг самарали механизми сифатида фойдаланиш асосида автобус саройлари айланма маблағларининг мақбул нормаси «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ фаолиятига жорий этилган («Тошшаҳартрансхизмат» АЖнинг 2019 йил 30 октябрдаги 7-17/410-сон маълумотномаси). Таклифнинг амалга оширилиши натижасида ҳар бир корхона бўйича 2019 йилда 200 млн. сўмдан ортиқ айланма маблағни тежаш имкони яратилган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Тадқиқот натижалари 3 та халқаро ва 12 та республика миқёсидаги илмий-амалий анжуманларда муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Диссертация мавзуси бўйича 26 та илмий ишлар, шулардан ОАКнинг диссертациялар асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган илмий нашрларда 7 та, жумладан, 3 та республика, 4 та халқаро журналларда нашр этилган.

Диссертациянинг ҳажми ва тузилиши. Диссертация кириш, учта боб, ўн та параграф, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан ташкил топган бўлиб, унинг умумий ҳажми 141 бетдан иборат.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

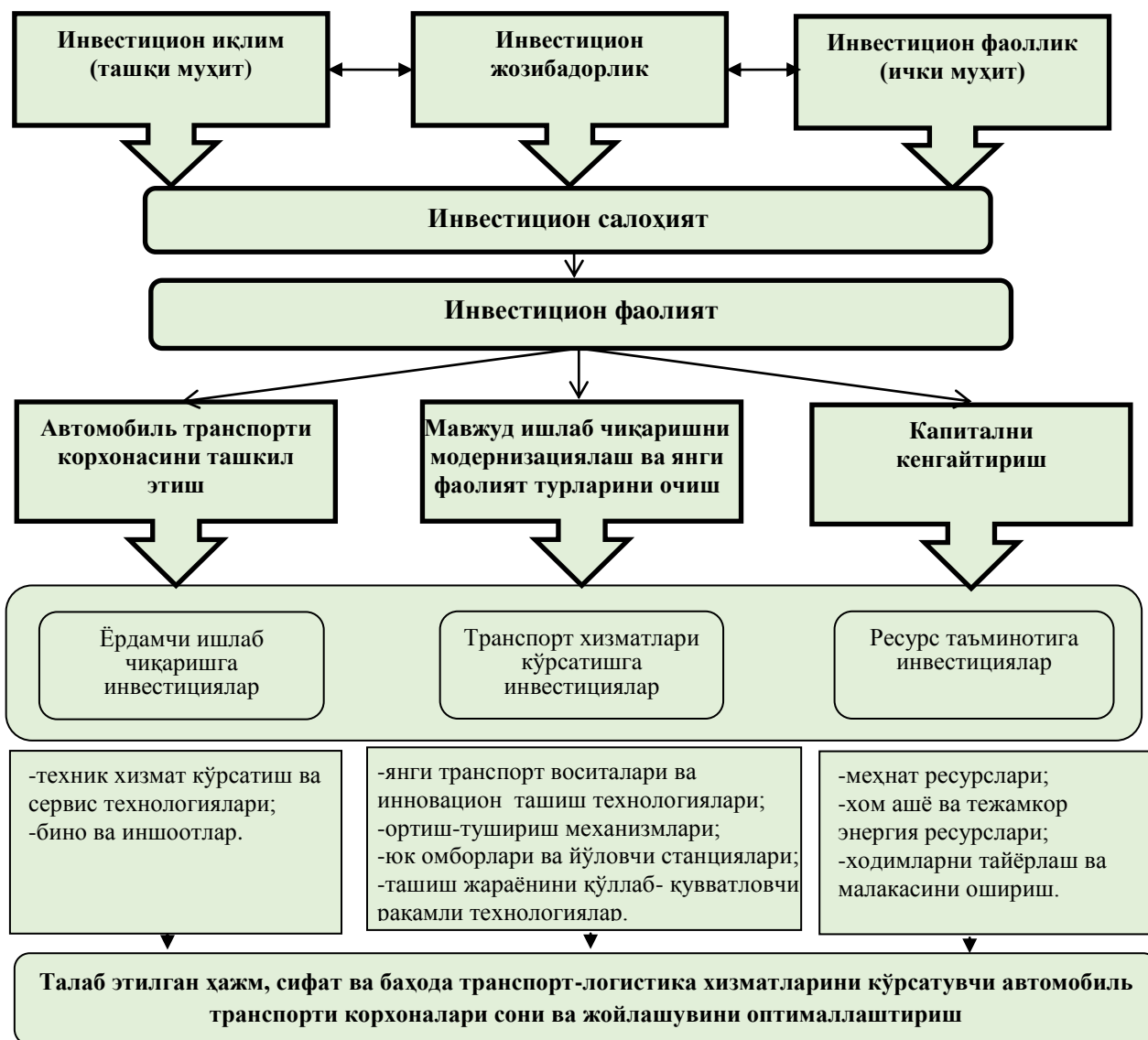
Кириш қисмида диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати асосланган, тадқиқотнинг мақсади ва вазифалари ҳамда объект ва предмети шакллантирилган. Республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига боғлиқлиги кўрсатилган. Тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён этилган, тадқиқот натижаларини амалиётга жорий этиш, нашр этилган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг «**Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолиятини ташкил этишнинг илмий-услубий асослари**» деб номланган биринчи бобида инвестицион фаолият ва уни тавсифловчи категорияларга оид замонавий ёндашувлар, автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти самарадорлигини таъминлашнинг иқтисодий асослари ҳамда инвестицион таъминоти ва ундан самарали фойдаланиш йўллари тадқиқ этилган.

Транспорт хизматлари кўрсатишда инвестицион фаолиятнинг назарий ва амалий масалаларини ҳал қилишда тизимли ёндашув амалга оширилиб, инвестицион фаолиятга оид тушунчаларга берилган таъриф ва тавсифлар

нисбий тавсифлар тизими сифатида олиниб, уларни ўзаро уйғунлаштириш ҳисобига корхоналарнинг инвестицион салоҳияти ва ундан фойдаланиш қобилиятини очиб беришга эътибор қаратилди.

«Инвестицион муҳит», «инвестицион жозибadorлик» ва «инвестицион фаоллик» тушунчалар моҳиятини белгиловчи умумлаштирилган категориялардан бири «инвестицион салоҳият» категорияси ҳисобланиб, у хўжалик юритувчи субъектни рационал ҳамда самарали бошқариш ва унда мавжуд бўлган барча иқтисодий ресурсларни ишлаб чиқиш, моддий, молиявий ҳамда интеллектуал эҳтиёжларини қондиришни таъминлай оладиган инвестицион имкониятларни ўзида мужассамлаштиради.



1-расм. Транспорт воситалари ва ишлаб чиқариш ресурсларидан натижадор фойдаланишга йўналтирилган инвестициялар асосида автомобиль транспорти корхоналарини оптималлаштиришнинг иқтисодий модели⁸

Таъкидлаш жоизки, инвестицион салоҳият кўп қиррали ёндашув доирасида бир томондан хўжалик юритувчи субъектнинг мавжуд ресурслар

⁸Муаллиф ишланмаси

йиғиндиси, иккинчи томондан хўжалик юритувчи субъектнинг инвестицион потенциали сифатида тавсифланиши мумкин (1-расм).

Инвестицион жараён доирасида автомобиль транспорти корхонаси транспорт хизматларига бўлган талабни максимал даражада қондириш ҳисобига бир қанча муҳим натижаларга эришиши талаб этилиб, пировард натижада корхона бозор қийматининг ўсишини таъминлаши лозим. Мазкур ғоя асосида илмий ишда автомобиль транспорти корхонасининг талаб этилган транспорт хизматлари хилма-хиллиги ва ҳажми, сифати ва баҳосига эришишини таъминловчи инвестицион фаолиятнинг асосий йўналишлари асослаб берилди.



2-расм. Автомобиль транспорти корхонаси инвестицион фаолиятида синергетик самарадорликка эришишнинг иқтисодий моделини такомиллаштириш⁹

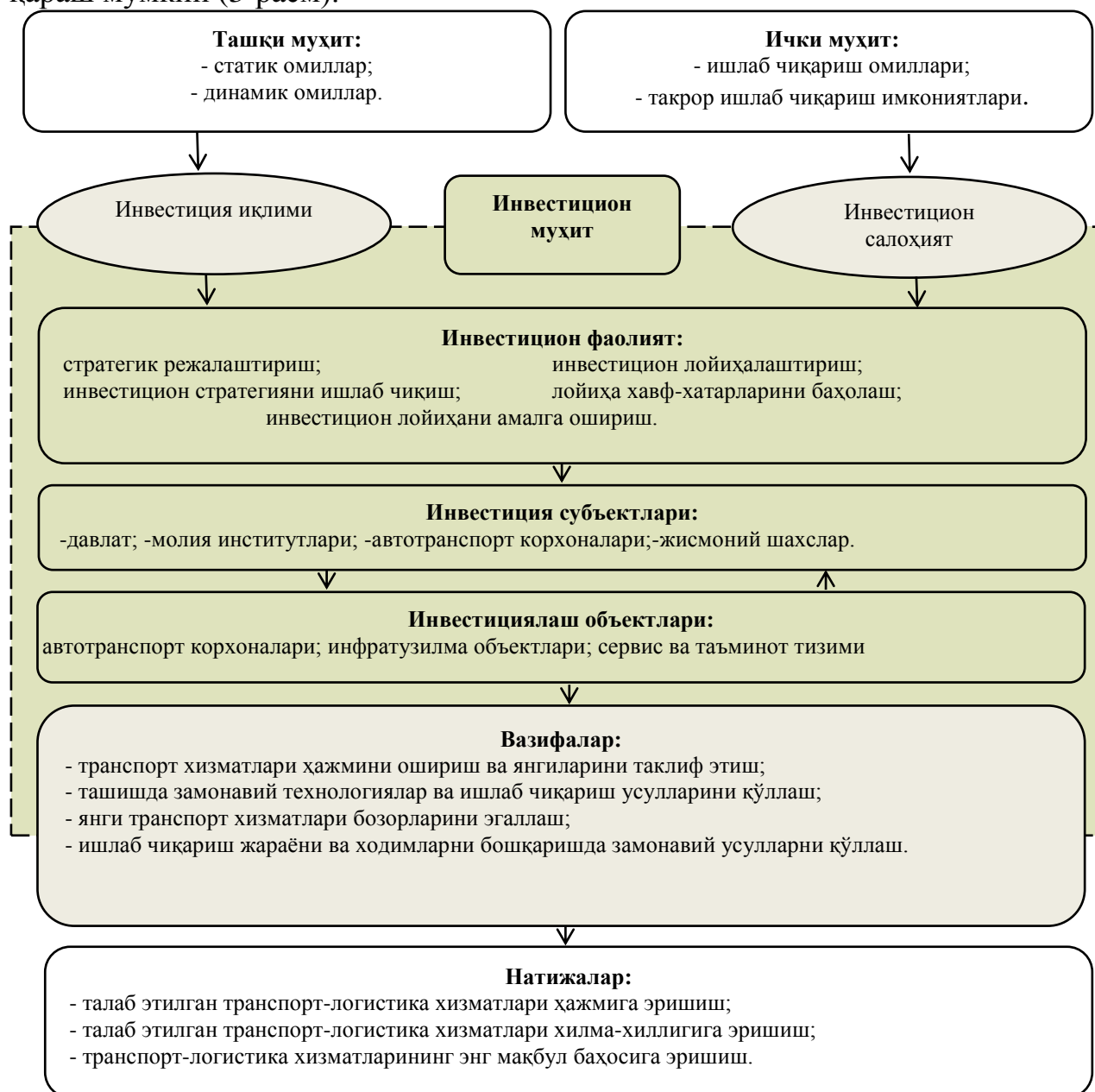
Маълумки, бугунги транспорт иқтисодиётига оид илмий адабиётларда транспорт хизматлари кўрсатиш 3 та базавий жараёнларга: ташиш, ёрдамчи хизматлар ва таъминот жараёнларига бўлиб ўрганилади. Базавий ташкилий жараёнларни бошқариш нисбатан бир қатор мустақил, аммо бир-бирига боғлиқ функциялардир¹⁰. Шунинг учун автомобиль транспорти корхоналарида горизонтал интеграциялашган ва диверсификацияланган тузилмаларни яратишнинг стратегик эҳтиёжи иқтисодий фаолиятнинг синергетик самарадорлигига эришиш зарурлиги билан асосланади (2-расм).

⁹Муаллиф ишланмаси

¹⁰ Кодиров Т.У. Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш жараёнлари бошқарувини ташкил этишга услубий ёндашув. // ТАЙИ хабарномаси. –Тошкент, 2017. – №2. – Б. 83-89.

Синергетика атамаси қадимги юнон тилидан келиб чиққан бўлиб, биргалик, бирлашган холда, ҳамкорлик, кўмаклашиш, иштирокчилик ёки кўмаклашувчи, ёрдам берувчи деган маъноларни англатади¹¹.

Инвестиция жараёнининг асосий категориялари ва уларнинг ўзаро бири-бирига боғлиқлигидан келиб чиқиб, тизимли ёндашув асосида автомобиль транспорти корхоналарида инвестициявий жараёнларни ташкил этиш элементларининг ўзаро алоқадорликдаги тузилмавий механизми сифатида қараш мумкин (3-расм).



3-расм. Автомобиль транспорти корхоналарида инвестиция жараёнларини ташкил этишнинг тузилмавий механизми¹²

Диссертациянинг «Автомобиль транспортида инвестицион фаолиятнинг жорий ҳолати таҳлили ва уни фаоллаштиришнинг имкониятларини баҳолаш» деб номланган иккинчи бобида транспорт

¹¹ <http://uz.denemetr.com>

¹² Муаллиф ишланмаси

тизимига жалб этилган инвестициялар натижадорлиги таҳлил қилиниб, уларнинг инвестицион жозибадорлигини диагностика қилишнинг иқтисодий модели ишлаб чиқилди.

Мамлакатимиз транспорт тизими автомобиль, темир йўл, ҳаво ва қувур транспортларидан ташкил топиб, автомобиль транспорти юк ва йўловчи ташиш бўйича етакчи транспорт тури ҳисобланади. 2019 йилда транспортнинг барча турлари бўйича юк ташиш 1318,9 млн. тонна ёки ўсиш суръати 106,1 фоизни ташкил этган. Шундан автомобилда юк ташиш 1176,8 млн. тонна (ўсиш суръати 106,8%), ҳаво йўлида юк ташиш 9,6 минг тонна (ўсиш суръати 73,6%), қувур йўлида юк ташиш 72,0 млн. тонна (ўсиш суръати 99,4%) ҳамда темир йўлида юк ташиш 70,1 млн. тонна (ўсиш суръати 102,5%)га тўғри келади. Шунингдек 2019 йилда транспорт турлари бўйича юк айланмаси таркибида автомобиль транспортининг улуши 22,2 фоизни ташкил этиб, темир йўл транспортига 32,2 фоиз, қувур транспортига 45,4 фоиз ва ҳаво транспортига эса 0,2 фоиз тўғри келади¹³.

1-жадвал

Ўзбекистон Республикаси ялпи ички маҳсулоти ва асосий капиталга киритилган инвестициялар динамикаси¹⁴

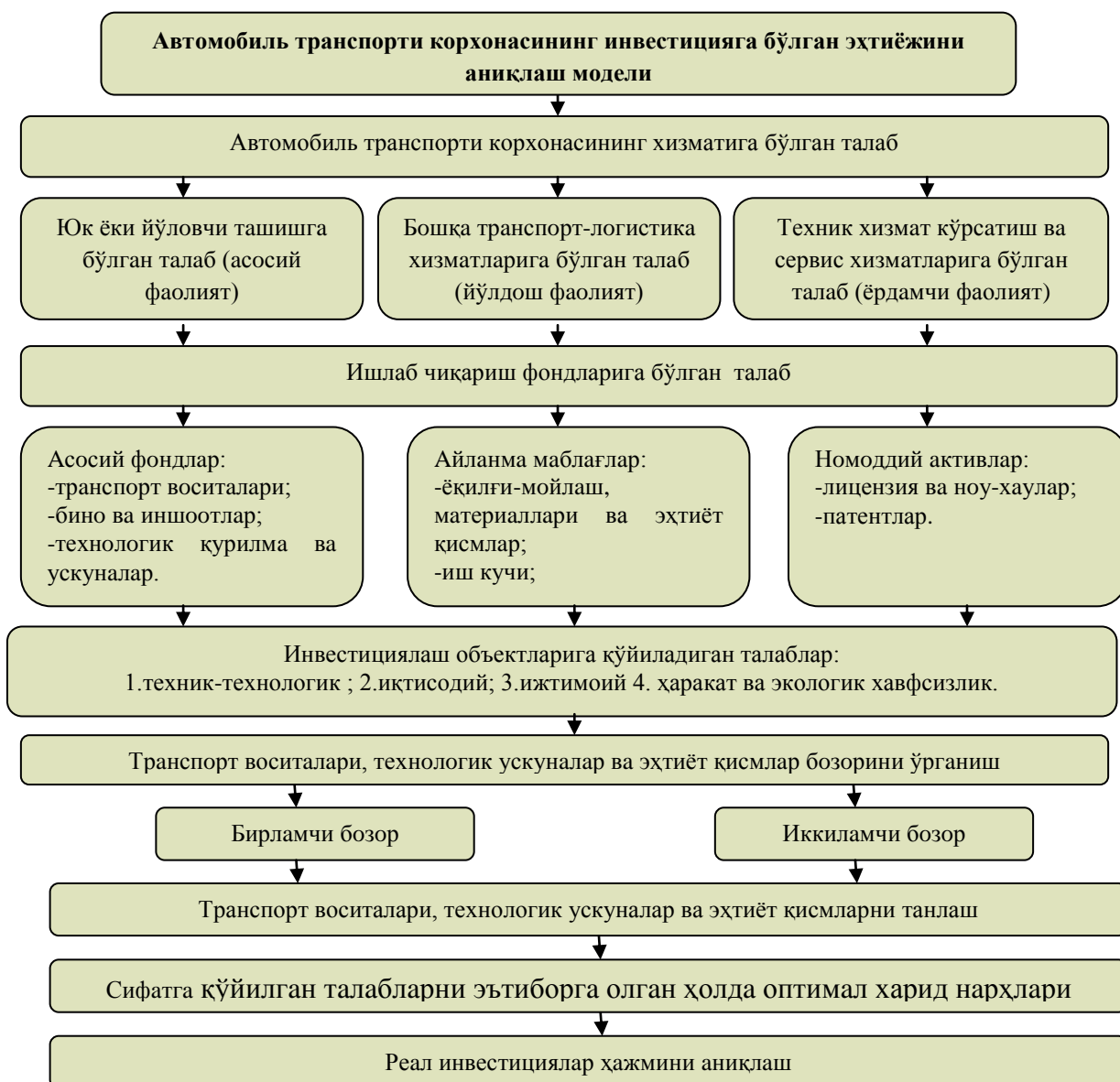
№	Йиллар	ЯИМ, млрд. сўм.		ЯИМда транспорт ва алоқа, млрд. сўм		Асосий капиталга инвестициялар, млрд. сўм		Транспорт ва алоқа соҳасига жалб этилган инвестициялар, млрд. сўм	
		2019 йил баҳосида	Ўсиш суръати, %	2019 йил баҳосида	ЯИМда транспорт ва алоқа улуши, %	2019 йил баҳосида	Ўсиш суръати, %	2019 йил баҳосида	Ўсиш суръати, %
1.	2010	242052,4	108,5	28465,4	11,8	42346,3	107,9	12365,1	29,2
2.	2011	262142,8	108,3	31195,0	11,9	46242,1	109,2	10913,1	23,6
3.	2012	283638,5	108,2	34320,3	12,1	51606,2	111,6	9443,9	18,3
4.	2013	306329,6	108,0	37004,6	12,1	56663,6	109,8	14732,5	26,0
5.	2014	321646,1	105,0	37471,8	11,7	62839,9	110,9	8986,1	14,3
6.	2015	347056,1	107,9	38696,8	11,2	68872,6	109,6	8746,8	12,7
7.	2016	368573,6	106,2	38700,2	10,5	75484,3	109,6	9058,1	12,0
8.	2017	387739,4	105,2	32182,4	8,3	90883,1	120,4	8452,1	9,3
9.	2018	407514,1	105,1	29830,0	7,3	107333,0	118,1	7942,6	7,4
10.	2019	511838,1	105,6	33834,2	6,6	189924,3	133,9	9145,1	4,8

Корреляцион таҳлилдан фойдаланган ҳолда (1-жадвал) республикамиз бўйича ялпи ички маҳсулот (ЯИМ) ўсиш суръатига асосий капиталга киритилган инвестициялар ҳамда транспорт тизимига жалб этилган инвестицияларнинг таъсири ўрганилди.

2010-2019 йиллар оралиғида ЯИМ ва инвестициялар ўртасида боғлиқлик даражасининг жуда кучли эканлиги, яъни детерминация коэффициенти $R^2=0.93$ га тенглиги аниқланди.

¹³ Ўзбекистон Республикасининг ижтимоий-иқтисодий ҳолати. XI ТРАНСПОРТ ВА АЛОҚА, -Т. 2019 -293-297 б.

¹⁴ Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисоб-китоб қилинган



4-расм. Автомобиль транспорти корхонасининг инвестицияга бўлган эҳтиёжини аниқлашнинг такомиллаштирилган модели¹⁵

Бироқ, транспортда яратилган қўшилган қиймат билан тармоққа жалб этилаётган инвестициялар ҳажми ўртасидаги боғлиқлик сўнгги ўн йилликда кучли эмаслиги, яъни детерминация коэффиценти $R^2=0,42$ эканлиги аниқланди. Бундан транспорт тизимида жалб этилаётган инвестициялар самарадорлиги умумиқтисодий кўрсаткичга нисбатан пасайган деган хулоса қилиш тўғри бўлавермайди. Чунки, 2010 йилларга келиб транспорт тизимининг асосий капиталига инвестициялар максимал даражага етказилган, иқтисодиёт талаб этадиган даражага уларнинг қуввати жавоб берган.

Соҳада инвестицион жараёнларни фаоллаштиришда инвестицияларни жалб этишнинг манбаларини ўрганишнинг методологик аҳамияти катта. Шундан келиб чиқиб, транспорт хизматларига бўлган талаб асосида

¹⁵Муаллиф ишланмаси

инвестициялаш объектлари аниқланади ва уларни молиялаштириш учун зарур бўлган манбалар баҳоланади (4-расм).

Инвестициялаш манбаини танлашда ҳаракатдаги таркибни харид қилиш вариантларининг (ўз маблағлари, банк кредити, лизинг) камчиликлари ва афзалликларини баҳолаш орқали улардан бири танланиб, инвестицион лойиҳаларнинг иқтисодий кўрсаткичлари аниқланади. Ҳаракатдаги таркибни сотиб олишни инвестициялашнинг бир неча эҳтимолли вариантларини кўриб чиқиш ҳамда энг мақбулини ва иқтисодий жиҳатдан ўзини оқлайдиган вариантни танлаш зарур.

Агар иқтисодий конъюнктура ўзгармас деб қабул қилинса, инвестицион манбаларни табақалаштириш, биринчи энг мақбул кўрсаткичлар лизинг олувчида активни ҳисобга олган ҳолда молиявий лизингдан фойдаланишда эришилади, бу эса лизинг корхоналарининг манфаатларига тўғри келмайди. Иккинчи – ҳаракатдаги таркибни ўз маблағлари ҳисобидан харид қилиш, учинчи - ҳаракатдаги таркибни узоқ муддатли банк кредити ҳисобидан харид қилиш, шунингдек сўнгги ўринда - лизинг олувчи балансида лизинг объекти борлигини ҳисобга олган ҳолда молиявий ижарани қўллаш.

Корхона тўғрисидаги объектив ва ишончли маълумотлар инвестицияни жалб қилишда катта аҳамият касб этади. Чунки, корхонанинг ишлаб чиқариш қуввати, меҳнат ва молиявий салоҳияти, иқтисодий самарадорлик даражаси каби маълумотлар корхонанинг қандай ишлаётганини кўрсатса, корхона рақобатчилари таҳлили ва уларга нисбатан қандай ютуқ ҳамда камчиликларга эга эканлиги бу корхонани келажакда ривожлантириш имконияти мавжуд ёки мавжуд эмаслигини белгилайди. Инвесторлар учун эса, бу корхонага инвестиция киритса қандай манфаат кўриш мумкин, ёхуд умуман инвестиция киритса бўладими? деган саволларга жавоб топиш учун зарурдир.

Шу сабабли, корхонанинг инвестицион жозибadorлигини комплекс таҳлил қилиш, яъни ташхисни амалга ошириш мақсадга мувофиқдир. Бундай таҳлил ўз ичига автомобиль транспортининг ривожланиш даражаси, самарали ишлаб чиқариш даражаси, молиявий - иқтисодий ҳолати, кадрлар малакаси, бошқарув ва маркетинг сиёсати каби кўрсаткичларни ўз ичига олиши лозим. Бундай таҳлил энг аввало корхонанинг умумий салоҳиятини белгилаш орқали, корхона учун инвестиция зарурлигини аниқлатса, шу билан бирга инвесторлар учун келажакда корхонани ривожлантириш учун қайси йўналишларда иш олиб бориши лозимлигини кўрсатади.

Диссертациянинг **«Автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицион фаолияти самарадорлигини оширишнинг услубий асосларини такомиллаштириш»** деб номланган учинчи бобида автомобиль транспорти корхоналари инвестицион сиёсатини шакллантириш ва уни амалга оширишнинг алгоритмик модели ҳамда унинг инвестицион жозибadorлигига таъсир қилувчи омилларнинг эконометрик модели ишлаб чиқилган, автотранспорт корхоналари инвестицион жозибadorлигини баҳолаш услубиётини такомиллаштириш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилиб, мавжуд ички захиралар ҳисобига автомобиль транспорти корхонаси

инвестицион салоҳиятини ошириш йўллари ва унинг иқтисодий самараси ҳисоб-китоб қилинган.

Ҳар қандай корхонада инвестицион фаолият алоҳида ўзига хос хусусиятга эга бўлса-да, умумиқтисодий инвестицион фаолиятнинг таркибий қисми ҳисобланади. Ўз навбатида автомобиль транспорти корхонаси инвестицион фаолияти энг аввало унинг рақобат устунлигини таъминлаш, ҳаракатдаги таркибни модернизациялаш, янгилаш орқали транспорт хизматларининг янги турлари билан ички ва ташқи бозорлардаги мижозларни жалб этиш каби устувор вазифалар ечимини ижобий ҳал қилишда муҳим аҳамият касб этади. Бунда натижадорлик бевосита юритиладиган инвестицион сиёсатга боғлиқдир.

Таҳлилларимиз шуни кўрсатдики, инвестицион сиёсатга маркетинг сиёсати концепцияси асосида корхонанинг рақобатбардошлик стратегиясини шакллантириш сифатида қараш мумкин. Демак, автомобиль транспорти корхоналари инвестицион сиёсатни шакллантиришга энг аввало рақобат устунликларини кучайтириш, инвестор, транспорт оператори ҳамда мижозлар нуқтаи назаридан ёндашдилар.

Автомобиль транспорти хизматлари бозорининг ривожланиш тенденцияларини ўрганиш автотранспорт корхоналари инвестицион сиёсатининг мақсад ва вазифаларини белгиловчи конъюнктура омилларини аниқлашга имкон беради. Уларнинг инвестицион жозибадорлиги қуйидаги омиллар билан белгиланади: ҳаракатдаги таркибнинг баҳоси, ташиш тарифлари ва уларни ўрнатиш шартлари, иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари харажатлари таркибида транспорт ташкил этувчисининг улуши ҳамда бошқа омиллар.

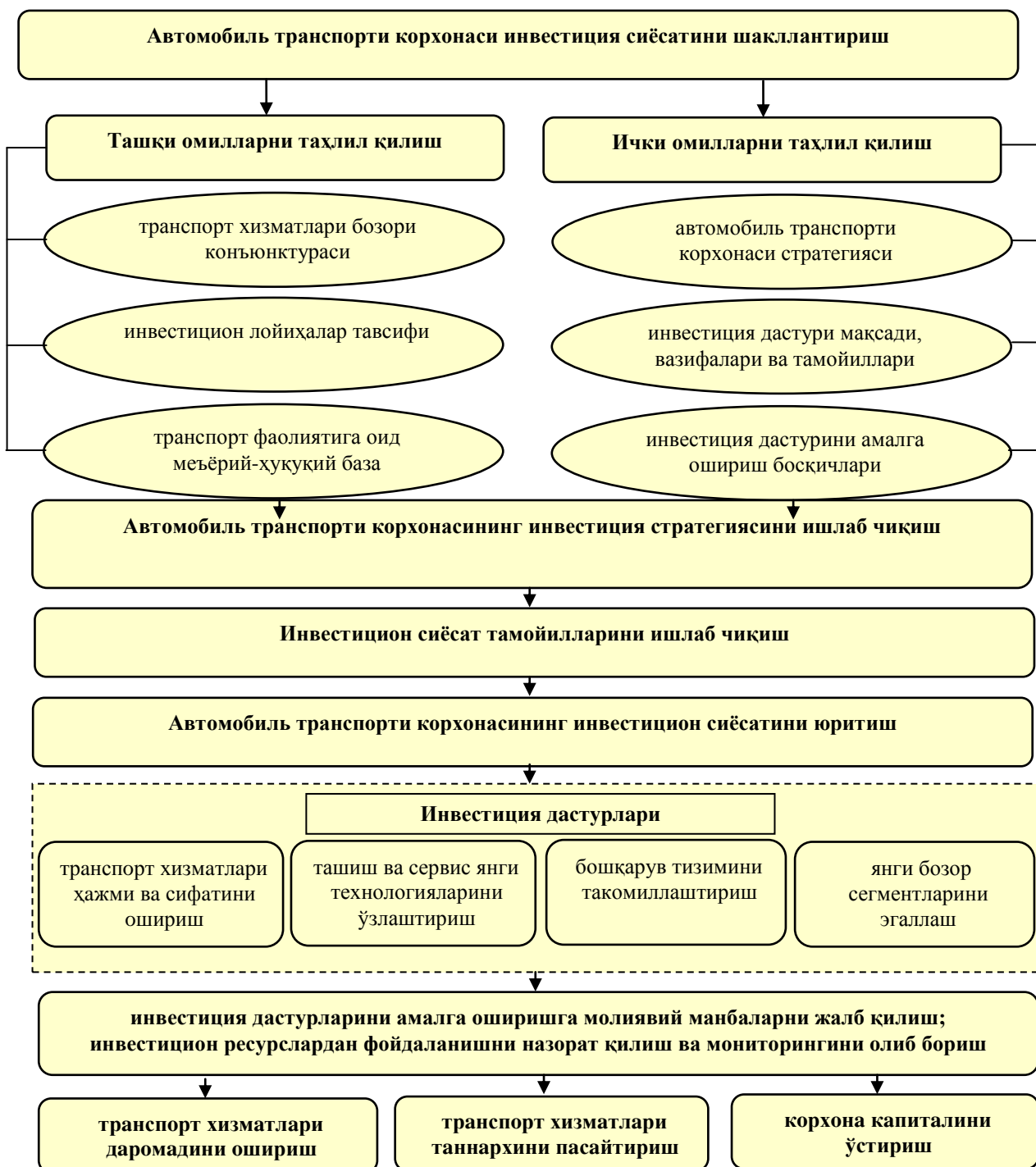
Автомобиль транспорти корхоналари ўз инвестицион сиёсатини ишлаб чиқишда автомобиллар саройи тузилмаси, ташилаётган юк ва йўловчилар тури кесимида бозорнинг айрим сегментларида ривожланиш стратегияларини табақалаштиришлари лозим бўлади.

Юқорида таъкидланганлардан келиб чиқиб, автомобиль транспорти корхонасининг инвестицион сиёсати деганда ишлаб чиқариш фаолиятига жалб қилинган капитални ўстириш ҳамда ташқи инвесторлар учун инвестицион жозибадорликни ошириш мақсадида фаолиятнинг айрим турлари, биринчи навбатда юк ва йўловчи ташиш фаолияти бўйича инвестицияларнинг зарур даражаси ва тузилмасини таъминлаш бўйича ўзаро мувофиқлаштирилган дастурлар, лойиҳалар ва тадбирлар йиғиндиси тушунилади (5–расм).

Инвестицион сиёсатни амалга ошириш воситаси бўлиб, унинг аниқ мақсадларига эришиш учун инвестицион лойиҳалар тизими хизмат қилади.

Корхона инвестицион дастурини шакллантириш қуйидаги вазифалардан бир ёки бир нечтасининг ечимини таъминлаши керак:

- даромадларнинг юқори суръатлар билан ўсишига эришишга доимий равишда тўлов қобилиятини кўллаб-қувватлаш учун шароит яратувчи юқори даромадли лойиҳаларни амалга ошириш орқали ечилади;
- рентабеллиги юқори бўлган лойиҳаларни амалга ошириш;
- капиталнинг юқори суръатларда ўсишига эришиш.



5-расм. Автомобиль транспорти корхонаси инвестицион сиёсатини амалга оширишнинг алгоритми¹⁶

Бозор талабларидан келиб чиқиб бир вақтнинг ўзида бир нечта стратегияни қўллаш мумкин. Бунда инвестицион сиёсат стратегиясини самарали амалга оширишни қўллаб-қувватловчи тизимли шартлар қуйидагилардан иборатдир:

- транспорт воситалари ва уларга сервис хизматларини кўрсатувчи ускуналарни ишлаб чиқарувчилар ёки уларнинг диллерлари томонидан ҳаракатдаги таркиб ва технологик ускуналарнинг оқилона баҳоларда етказиб берилиши. Демак транспорт воситалари бозорида ҳам тўлақонли рақобат ва қулай инвестицион муҳитни шакллантириш талаб этилади;

¹⁶Муаллиф ишланмаси

- инвесторлар ва транспорт операторлари мижозларининг транспорт-логистика хизматларига бўладиган талаблари, бозор конъюнктурасининг ўзгариши, товар етказиб бериш шарт-шароитлари тўғрисида, мижозларнинг эса бундай хизматларнинг сифати, баҳоси ва тақдим этиш шартлари тўғрисидаги ахборотларга эга бўлишини таъминловчи мукамал ахборот-коммуникация сиёсатининг юритилиши;

- транспорт корхоналарини ривожлантириш бўйича инвестицион фаолиятни амалга оширувчи малакали менежер, муҳандис-техник ходимлар ва ишчи кучининг мавжудлиги ва уларни узлуксиз тайёрлаш ҳамда малакасини ошириш тизимининг мавжудлиги;

- илмий-тадқиқот, инновацион ва услубий ишланмаларни ишлаб чиқаришга жорий этиш механизмларининг самарали ишлаши ва бошқалар.

Шунингдек, 2010-2019 йиллар оралиғида «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ бўйича даромаднинг кўп омиллилиги асосида, унга таъсир этувчи омиллар сифатида харажатлар таркиби бўйича таҳлил қилинган (2-жадвал).

2-жадвал

«Тошшаҳартрансхизмат» АЖ автобус корхоналарининг молиявий кўрсаткичлари ва улар таркибининг ўзгариш динамикаси, млн. сўм¹⁷

Йиллар	Умумий даромад	Умумий харажат	Харажатлар					Зарар
			Ёқилғи-мойлаш харажатлари	Транспорт воситалари амортизацияси	Техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш харажатлари	Давр харажатлари	Солиқ ва тўловлар	
	Y1	Y2	X1	X2	X3	X4	X5	Y3
2010	98266,5	111034,1	33753,2	19368,1	24325,9	2597,9	8597,1	-12767,7
2011	116263,7	132596,0	43341,3	22271,1	29493	13912,7	8597,1	-16332,3
2012	135011,0	162934,0	47572,6	30278,5	37195,4	17818,7	11748,1	-27923,0
2013	149571,6	192904,6	45602,9	32196,5	46093,4	30291,3	22915,1	-43332,8
2014	152583,8	218621,5	69982,2	31367,6	47598,5	30997,1	23301,6	-66037,7
2015	189130,0	237149,9	64069,6	32650,1	51994,7	40799,3	29485,6	-48020,0
2016	194832,2	238221,6	57295,4	34025,1	49885	50964,1	38187,1	-433893,4
2017	214692,6	315968,2	74774,8	35696,6	70381,7	75314,2	60373,6	-101275,7
2018	291696,7	395867,3	96994,8	46699,2	93423,7	89415,1	69334,5	-104170,6
2019	346962,9	435877,5	114995,9	53778,2	96013,7	97473,1	73616,6	-88914,6

Бу омилларнинг даромадга таъсирини кўриш учун чизиқли корреляцион-регрессион модель ишлаб чиқилган. Унинг регрессия тенгламаси қуйидаги кўринишга эга:

$$Y=63722,7-0,331X_1-2,39X_2-1,21X_3-1,97X_4-0,29X_5 (1);$$

Бу ерда: Y– даромад, млн. сўм;

X₁-ёқилғи-мойлаш материалларига харажатлар, млн.сўм;

X₂- амортизация ажратмалари, млн. сўм;

X₃-техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш харажатлари, млн.сўм;

X₄-давр харажатлари, млн.сўм;

X₅- солиқлар ва мажбурий тўловлар, млн.сўм.

¹⁷ «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ маълумотлари асосида муаллиф томнидан тузилган.

Даромад ва омиллар ўртасидаги корреляция коэффиценти $R=0,96$ ни, детерминация коэффиценти $R^2=0,92$ ни ташкил этган. Юқори даражадаги корреляция коэффиценти ўрганилаётган омиллар бир бири билан узвий боғлиқлигини кўрсатади. Детерминация коэффиценти автобус корхоналари даромади 92% омиллар вариациясига боғлиқлигини кўрсатади. F –Фишер мезони қиймати $\alpha = 0,05$ хатоликдаги ҳолатига жадвалда келтирилган ($F_{\text{ҳақиқий}} = 10,05 > F_{\text{жадвал}} = 0.09 \cdot 10^{-9}$) юқори, бу эса тенгламадан мақсадли функция равишда фойдаланиш мумкинлигини кўрсатади.

Регрессия тенгламаси натижаларига асосан хулоса қилиб шунини айтиш мумкинки, даромадга энг кўп таъсир кўрсатадиган омил бу амортизация харажатлари, кейинги ўринда давр харажатлари омили турса, 3-ўринда техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш харажатлари, энг кам таъсир кўрсатадиган омил эса солиқ ва мажбурий тўловлар омилидир. Демак, «Тошшаҳартрансхизмат»АЖ автомобиль транспортида йўловчи ташиш соҳасига инвестиция киритиш учун даромадга юқори таъсир кўрсатувчи харажатларни қисқартиришга қаратилган чора-тадбирлар ишлаб чиқиш лозимдир.

Ташкилотнинг муваффақиятли фаолият юритиши ва даромад кўрсаткичларининг ўсиб бориши доимий равишда ташқи капитални жалб қилишни талаб қилади. Чунки ҳар қандай инвестор учун даромадлилик ва хавфларни ҳисобга олиш, унинг келгусидаги сармояларидан олинadиган даромадлари муҳимдир. Инвестор йўқотишлар эҳтимоллигини тамоман бартараф этиш учун барча саъй-ҳаракатларни амалга оширади ва бунда инвестицион жозибадорликни баҳолашга алоҳида эътибор қаратади.

Корхонанинг инвестицион жозибадорлигини баҳолашнинг асосий мақсади бир нечта солиштирма объектлар орасидан энг яхшисини танлаш ҳисобланади. Бундай танловни амалга ошириш учун инвестор қуйидаги методологияга таяниши керак:

-корхонанинг инвестицион жозибадорлиги индикаторининг миқдор кўрсаткичини олиш;

-потенциал инвестиция объектлари учун олинган натижаларни солиштириш.

Шунинг учун, энг мураккаб ва ишончли усул умумлаштирувчи (интеграл) мезонлардан фойдаланган ҳолда - корхона инвестицион жозибадорлик коэффиценти бўлиши мумкин. Ушбу усулда корхонанинг молиявий ва ишлаб чиқариш ҳолатини таҳлил қилиш гуруҳга бўлинади ва корхона фаолиятининг турли хил сифатли компонентлари ҳам ҳисобга олиниши мумкин.

Инвестиция лойиҳасини амалга ошириш учун ўз эркин маблағларини шакллантириш хўжалик юритувчи субъектнинг инвестицион фаоллигини ошириш сиёсатининг долзарб вазифаларидан бири ҳисобланади.

Фикримизча, корхонанинг инвестицион салоҳиятини оширишга хизмат қилувчи ўз ресурсларини шакллантиришда, «ташкилотнинг молиявий ҳолатига путур етказмаган ҳолда айланма маблағларнинг қандай қисмини ёки улушини оборотдан чиқариш мумкин» деган саволга илмий асосланган

жавоб топиш ушбу тадқиқот ишимиз олдига қўйилган вазифаларни ҳал этишдаги асосий ечимлардан бири деб ҳисоблаймиз.

Юқоридагиларга асосан, корхонанинг молиявий сиёсатини шакллантиришда айланма маблағларни бошқариш сиёсатини муҳим восита сифатида қўллаш керак. Ушбу ёндашувнинг мақсадга мувофиқлигини қуйидагича изоҳлаймиз:

-инвестицион сиёсат соҳасидаги ҳар қандай қарор корхона қийматининг ўсишига ёрдам бериши керак;

-айланма маблағларни шакллантиришнинг мақсади корхонанинг молиявий барқарорлиги ва тўлов қобилиятини таъминлашдан иборат бўлиши лозим;

- айланма капитал тузилишини молиявий таҳлил қилиш, уни молиялаштириш манбалари ҳажми ва таркибининг ўзаро боғлиқлигини баҳолаш имконини беради.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1997 йил 25 февралдаги «Вазирликлар, идоралар ва корхоналарнинг айланма маблағлари нормативлари тўғрисида»ги 108-сон Қарорига асосан «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ тизимидаги корхоналар учун айланма маблағларнинг айланиш меъёри кунларда – 40 кун, 1 сўм харажат таркибида эса – 11,1 тийин қилиб белгиланган.

3-жадвал

«Тошшаҳартрансхизмат»АЖ тизимидаги автобус корхоналарида айланма маблағлар ҳажмини стандартлаштириш(2019 йил маълумотлари асосида)¹⁸

№	Кўрсаткичлар	АС-1	АС-2	АС-4	АС-5	АС-7	АС-8	АС-12	АС-18
1.	Йиллик харажатлар миқдори, млн. сўм	28818,3	55496,0	31038,1	24104,1	29529,7	26324,8	38592,0	34984,0
2.	Айланма маблағларнинг ўртача амалдаги миқдори, млн.сўм	8061,6	24651,5	11942,8	8980,5	9527,2	10013,6	22576,8	11086,7
3.	1 сўм харажатга тўғри келувчи айланма маблағлар, тийин	28,0	44,0	38,0	37,0	32,0	38,0	59,0	32,0
4.	1 сўм харажатга тўғри келувчи айланма маблағларни стандартлаштириш, тийин	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0
5.	Айланма маблағларнинг ўртача стандарт миқдори, млн.сўм	8061,6	15538,9	8690,7	6749,1	8268,3	7370,9	10805,8	9795,5
6.	Айланма маблағлар таркибида кечиктирилган ўртача харажатлар улуши	0,85	0,68	0,68	0,88	0,84	0,75	0,67	0,76
7.	Тежаш мумкин бўлган айланма маблағлар, млн. сўм $(y_2-y_5) \cdot (y_1-y_5)$	0,0	2916,0	1040,7	267,8	201,4	660,7	3884,4	309,9
	«Тошшаҳартрансхизмат»АЖ бўйича жами, млн. сўм	9280,9							

Харажатларни тежаш стратегиясини амалга оширишда қўлланиладиган самарали тизимлардан бири Кайзен тизимидир. У «режалаштириш-бажариш-текшириш-таъсир ўтказиш» доирасига амал қилиб: такомиллаштириш мақсадларини белгилаш («режа»); режани амалга ошириш («бажариш»); жараённи кузатиш ва натижани таҳлил қилиш, жараённи такомиллаштириш

¹⁸«Тошшаҳартрансхизмат» АЖ маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисоб-китоб қилинган

ёки муаммоларни бартараф этишга қаратилган янги стандартларни яратишдан («таъсир») иборат. Агар гап янги жараён ҳақида борадиган бўлса, унинг энг мақбул вариантыни танлаш ва уни стандартлаштириш амалга оширилади.

3-жадвал маълумотларига мурожаат этадиган бўлсак, айланма маблағлардан фойдаланиш самарадорлигининг энг юқори кўрсаткичи 1-автобус саройида, энг пастси эса 12-автобус саройида кузатилади.

Кайзен усулига кўра жорий эксплуатация шароитлари учун энг дастлабки стандарт қилиб, 1-автобус саройи кўрсаткичларини қабул қилиш мумкин. Унинг ҳисобига «Тошшаҳартрансхизмат»АЖ бўйича йилига жами 9280,9 млн. сўмлик айланма маблағларни тежаб, уларни ички инвестициялаш манбаига айлантириш мумкин.

ХУЛОСА

1. Тадқиқот ишида «инвестиция», «инвестицион муҳит», «инвестицион жозибадорлик» ва «инвестицион фаоллик» каби иқтисодий категорияларнинг умумэътироф этилган мазмун ва моҳиятини автомобиль транспорти соҳасига трансформация қилиш орқали инвестиция фаолиятига инвестицион салоҳиятдан фойдаланиш нуқтаи назаридан муаллифлик ёндашуви амалга оширилди.

2. Автомобиль транспорти корхоналарининг базавий жараёнларини инвестицион фаолиятини мутаносиблаш асосида синергетик самарадорликка эришишнинг иқтисодий модели такомиллаштирилди.

3. Инвестицион жараённинг асосий категориялари ва уларнинг ўзаро бир-бирига боғлиқлигидан келиб чиқиб, автомобиль транспорти корхоналарида инвестицион жараёнларни ташкил этишнинг тузилмавий механизми ва иқтисодий самарадорлигини баҳолаш кўрсаткичлари тизими ишлаб чиқилди.

4. Транспорт хизматларига бўлган талаб ва таклиф мувозанатини таъминлаш мақсадида автомобиль транспорти корхоналарининг инвестицияларга бўлган эҳтиёжини аниқлаш модели такомиллаштирилди.

5. Инвестиция манбаларининг қиёсий таҳлили амалга оширилиб, ҳаракатдаги таркибни харид қилиш вариантларининг камчиликлари ва афзалликларини баҳолаш орқали улардан бири танланиб, инвестицион лойиҳаларнинг иқтисодий кўрсаткичлари аниқланди.

6. Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион жозибадорлигига таъсир этувчи омилларнинг эконометрик таҳлили амалга оширилиб, «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ автомобиль транспортида йўловчи ташиш соҳасига инвестиция киритиш учун даромадга юқори таъсир кўрсатувчи харажатларни қисқартиришга қаратилган чора-тадбирлар ишлаб чиқиш лозимлиги асосланди.

7. Айланма маблағларни стандартлаштириш ҳисобига автомобиль транспорти корхоналарида инвестициялаш манбаларини кенгайтириш ва унинг иқтисодий самарадорлигини баҳолаш усули таклиф этилди.

Диссертация ишида келтирилган услуб асосида «Тошшаҳартрансхизмат»АЖ бўйича йилига жами 9,28 млрд. сўмлик айланма маблағларни тежаб, уларни ички инвестициялаш манбаига айлантириш мумкин.

**НАУЧНЫЙ СОВЕТ № DSc.03/30.12.2019.I.03.05. ПО ПРИСУЖДЕНИЮ
УЧЕНЫХ СТЕПЕНЕЙ ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ
ТЕХНИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ**

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

МУХИТДИНОВА КАМОЛА АЛИШЕРОВНА

**ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

08.00.03 – Экономика промышленности

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам**

Ташкент – 2020

Тема диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам зарегистрирована за номером B2019.2PhD Iqt644 в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном техническом университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.tdtu.uz) и информационно-образовательного портала «ZiyoNet» www.ziyo.net).

Научный руководитель: Саидов Мухаммадали Хакимович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: Саматов Гаффор Аллакулович
доктор экономических наук, профессор

Косимова Дилором Собировна
доктор экономических наук, профессор

Ведущая организация: Туринский политехнический университет в городе Ташкенте

Защита диссертации состоится «20» 11 2020 г. в 1400 часов на заседании Научного совета DSc.28.02.2019.I.03.06 при Ташкентском государственном техническом университете по адресу: 100095, г.Ташкент, ул.Университетская, 2. Тел: (99871) 246-46-00; факс: (99871) 227-10-32; e-mail: tstu_info@tdtu.uz.

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентского государственного технического университета (зарегистрировано №168). Адрес: 100095, г. Ташкент, ул. Университетская, 2. Тел.: 246-03-41.

Автореферат диссертации разослан «22» 10 2020 г.
(протокол реестра рассылки № 7 от «22» 10 2020 г.)



Т.З.Тешабаев
Председатель Научного совета по
присуждению учёных степеней, д.э.н.,
профессор

Г.Ж.Аллаева
Ученый секретарь Научного совета по
присуждению учёных степеней, д.ф.э.н.
(PhD), доцент

М.А.Махкамова
Председатель Научного семинара при
Научном совете по присуждению учёных
степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD))

Актуальность и востребованность темы диссертации. Особую роль в эффективном развитии мировой и национальной экономики играет транспортная система, в том числе автомобильный транспорт. По данным Всемирного банка, «доля услуг мирового автомобильного транспорта в ВВП составляет 6,9 процентов или 4300 млрд. долларов США - это 110 миллиардов тонн груза в год, более 1,0 трлн. перевезенных пассажиров и 100 миллионов сотрудников, занятых в транспортной инфраструктуре"¹. В связи с этим большое внимание уделяется развитию транспортной системы в мировом масштабе, полной цифровизации транспорта, увеличению объема транспортных услуг и количества современных видов услуг, совершенствованию экономических отношений в этой сфере.

Особое значение придаётся развитию на научной основе транспортно-коммуникационных систем, которые являются одними из ведущих отраслей экономики в мире. В этой области проводятся исследования по следующим приоритетным направлениям: социальная поддержка предоставления безопасных, доступных и удобных транспортных услуг путем стимулирования инвестиционной деятельности, совершенствование государственно-частного партнерства как эффективного инструмента источников инвестирования и механизмов покрытия транспортных расходов в нестандартных экономических условиях, дальнейшее развитие транспортно-коммуникационных систем по межрегиональным и глобальным проектам, таким как «Великий шелковый путь».

В годы независимости, особенно в условиях построения нового Узбекистана, особое внимание уделяется развитию автомобильного транспорта на современной основе, организации эффективной инвестиционной деятельности в этой сфере. «В целях своевременной доставки нашей продукции на внутренний и внешний рынки, снижения её себестоимости нам необходимо развивать сферу транспорта и логистики»². Это, в свою очередь, обосновывает целесообразность проведения научных исследований по целевому и эффективному использованию инвестиционных возможностей, рациональному использованию производственных ресурсов, оптимизации деятельности авторанспортных предприятий, оптимальной эксплуатации транспортных средств и использованию оборотных средств как эффективного механизма источников инвестирования.

Данная диссертационная работа в определённой степени служит выполнению задач, изложенных в Указе Президента Республики Узбекистан № УП-4947 от 7 февраля 2017 года «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан», Постановлениях Президента № ПП-3422 от 2 декабря 2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов в 2018-2022 годах» и № ПП-4230 от 6 марта 2019 года «О мерах по

¹ The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>.

² Послание Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису. 24 января 2020 года.

кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок» и других нормативно-правовых актах.

Соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий республики. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с приоритетным направлением развития науки и технологий республики I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Теоретические, методологические и практические аспекты эффективности инвестиционной деятельности изучались в научно-исследовательских работах зарубежных ученых, таких как Дж.М.Кейнс, Г.Марковиц, Р.Мертон, Э.Бём-Баверк, И.Фишер, Р.Харрод и Я.Шумпетер³, а также учёных СНГ, таких, как А.Ю.Андрианов, А.И.Бирюкова, И.А.Бланк, И.В.Гришина, Д.А.Ендовицкий, Ю.А.Корчагин, Т.В.Крамин, И.Ю.Новикова, И.Ройзман, С.А.Егоров, М.Г.Джавадов, С.Е.Грулев⁴ и др.

Особо следует отметить вклад ученых нашей страны И.С.Аликулова, Д.С.Сатторова, Т.М.Каралиева, Г.Г.Гозибекова, Н.Х.Хайдарова⁵ в развитие теории и практики инвестирования. В том числе из зарубежных ученых внесли свой вклад в области организации и управления непосредственно предприятиями автомобильного транспорта З.И.Аксенов, В.П. Бычков, Н.К.

³Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег. Избранное. –М.: Эксмо, 2007. –960 с.; G.Markowits (1959) Efficient Diversification of investment, Wiley. –New York. –P.19-32; Robert K. Merton (1936) The Unanticipated Consequences of Purposive Social Action. // American Sociological Review. Vol 1, №6. –P. 894-904; Eugen Bohn Bawek Pozitiv Theory of Capital. // Economic Logic. –3rd ed. –Washington Capital Press, 2010/ –P. 265-266; Fisher Irving (1930) The theory of interest. // –New York. The Macmillan company. –P. 35-40; Harrod R.F. (1934) Doctries of imperfect Competition. // Quarerly Journal of Economics, –P. 442-470; Шумпетер Й. Теория экономического развития. Капитализм, социализм, демократия. –М. Эксмо. 2007. –137 с.

⁴ Андрианов А. Ю. Инвестиции: учеб. для бакалавров.–М.: Проспект, 2013. –592 с.; Бирюкова А. И. Оценка инвестиционной привлекательности промышленного сектора региона: автореф. дис. канд. экон. наук –Иркутск, 2004. –25 с.; Бланк И. А. Инвестиционный менеджмент – Киев : Никацентр, 2005. –28 с.; Гришина И. В. Комплексная оценка инвестиционной привлекательности и инвестиционной активности регионов: методика определения и анализа взаимосвязей. // Инвестиции в России. –2000. –№ 4. –С. 13-20.; Ендовицкий Д. А. Анализ инвестиционной привлекательности организации: науч. Издание. – М., 2010. –34 с.; Корчагин Ю. А. Инвестиции и инвестиционный анализ: учеб. пособие. –Ростов н/д.: Феникс, 2010. –601с.; Крамин Т. В. Развитие методики управления инвестиционной привлекательностью регионов. // Вестник Астраханского государственного технического университета. –2012. –№ 1. –С. 41–47.; Новикова И. Ю. Инвестиционный потенциал хозяйствующего субъекта в системе основных категорий инвестиций. // Baikal Research Journal. 2016. №5, –С. 45-56; Ройзман И. Типология инвестиционного климата регионов на новом этапе развития российской экономики. // Инвестиции в России. –2003. –№ 3. –С. 3–15.; Егоров С.А. Эффективность инвестирования в автомобильной промышленности и пути её повышения: автореф. дис. ... канд. экон. наук –М.:, 2007. –23 с.; Джавадов М.Г. Опыт привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобильную промышленность России: автореф. дис. канд. экон. наук –М.:, 2004. –23 с.; Грулев С.Е. Управление инвестиционным процессом в автомобильной промышленности : автореф. дис. канд. экон. наук –М.:, 2003. –27 с.

⁵ Аликулов И.С., Сатторов Д.С. Инвестициянинг мазмун-моҳияти ва тавсифланиши. // Иқтисодий ва инновацион технологиялар. –№ 5, 2012. июль; Ғозибеков Ғ., ҚоралиевТ.М. Инвестицион фаолиятни ташкил этиш ва давлат томонидан тартибга солиш. –Т.: Молия нашриёти, 2003. – 332 б.; Хайдаров Н.Х. Иқтисодий эркинлаштириш шароитида корхоналар инвестициявий фаолиятидаги молия-солик муносабатларини такомиллаштириш масалалари: Иқт. фан. док. дисс. автореф. –Т.: Ўзб. Рес. Президенти ҳузуридаги ДЖҚА, 2003. – Б. 12.

Горшенин, Ю.Х. Гукетлев, И.Демьянович, В.И. Табаков и Л. Б.Миротин⁶. Ученые нашей страны, такие как Г.А.Саматов, Т.Ю.Кадыров, М.Н.Равшанов, М.Н.Ирисбекова, М.Б.Калонов, Г.А.Абдилакимов, Е.А.Камалова, З.К.Усманов, А.М.Мерганов, Р.Г.Саматов⁷ проводили научные исследования в области организации инновационных и инвестиционных процессов на автомобильном транспорте.

Однако, в научных трудах вышеуказанных ученых и специалистов недостаточно исследованы теоретические и методологические основы оптимизации инвестиционной деятельности предприятий автомобильного транспорта.

Связь диссертационного исследования с планом научно-исследовательских работ вуза, в котором выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с планом НИР Ташкентского государственного технического университета в рамках исследовательского проекта № Ф1-100 «Научные основы разработки теории инвестиционного потенциала страны в условиях инновационного развития и модернизации экономики Узбекистана и создание механизмов его формирования».

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий.

Задачи исследования:

⁶ Аксёнова З.И., Анализ производственно-хозяйственной деятельности автомобильно-транспортных предприятий. –М.:Транспорт, 1990, –48 с.; Бычков В.П. Экономика предприятий автомобильного транспорта. – М: Инфра, 2010. –56-61 с.; Демьянович И. В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг. // Проблемы современной экономики, –2011. –№1, –С. 342-346.; Горшенин В.И. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. –Мичуринск: изд-во Мичуринского госагроуниверситета. 2009, –С. 6-7; Гукетлев Ю.Х. Формирование систем регулирования региональных транспортных комплексов: Автор. дис.докт. экон. наук. – М: МАДИ, 2009. – 41 с.; Табаков Н. К. Стратегии развития транспорта. // Транспорт Российской Федерации, –№4, 2006. –С 6.; Миротина Л. Б. Транспортная логистика. –М.: Транспорт, 1996. –74-78 с.; Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник. –М.: Бизнес-школа Интел-Синтез, 2000. – 71-75 с.

⁷ Саматов Г.А. Повышение эффективности функционирования регионального пассажирского автотранспортного комплекса: Автор. дисс. док. экон. наук, –М.: МАДИ, 1990. –39 с.; Қодиров Т. Автомобиль транспортида ишлаб чиқариш жараёнлари бошқарувини ташкил этишга услубий ёндашув. // ТАЙИ хабарномаси. –Тошкент, 2017. – №2. – Б. 83-89.; Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иктисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. –209 б., Қаххоров А.Ж. Ўзбекистон автомобиль транспорти тизимида инновацион маркетинг фаолиятини такомиллаштириш. Иқт.фан. фалс.док. автор. ТДИУ, 2018. – 57б, Ирисбекова М.Н. (DSc) Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш: иқт. фан. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2017. –84 б.; М.Б.Калонов (PhD) Автомобиль транспорти корхоналарида ҳаражатлар ҳисобини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТМИ, 2017. –54 б.; Суёнов Д.Х. Бизнес муҳитнинг ривожланишига корпоратив бошқарув механизмни жорий этишни такомиллаштириш. и.ф.д. дисс. – Т., 2008 – 261 б.; Э.А.Камалова (PhD) Юқларни ташишнинг логистик бошқарувини такомиллаштириш: иқт. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТДИУ, 2019. –62 б.; З.К.Усманов (PhD) Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши ва уни такомиллаштириш: геог. фан. фалс. док. дисс. автореф. ЎЗМУ, 2019. –65 б.; А.М.Мерганов (PhD) Темир йўл транспортида идиш-кадоқли юқларни ташишни ташкиллаштириш жараёнлари технологиясини такомиллаштириш: тех. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТАЙЛҚЭИ, 2020. –57 б.; Р.Г.Саматов (PhD) Логистик тамойиллар асосида автомобиль транспорти хизматлари сифатини баҳолаш услуби: тех. фан. фалс. док. дисс. автореф. ТАЙЛҚЭИ, 2019. –61 б.

анализ сущности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий исходя из требований стремительного экономического развития;

критический анализ оценки синергетической эффективности инвестиционной деятельности в области автомобильного транспорта и сравнительный анализ привлечённых инвестиций в изменяющуюся структуру автотранспортных предприятий;

оценка эффективности инвестиций в сфере автомобильного транспорта; совершенствование модели определения потребностей в инвестициях и их источников автотранспортных предприятий и механизма реализации инвестиционной политики;

выявление путей расширения источников инвестирования деятельности автотранспортных предприятий за счет внутренних резервов;

разработка предложений и рекомендаций по повышению эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий.

Объектом исследования является деятельность акционерных обществ «УртаОсиёТранс» и «Тошшахартрансхизмат».

Предметом исследования являются экономические отношения, связанные с инвестиционными процессами в оптимизации деятельности автотранспортных предприятий.

Методы исследования. В диссертации использованы методы группировки, сравнительного, экономико-монографического, статистического и корреляционно-регрессионного анализа, а также методы экономико-математического моделирования и прогнозирования.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

обоснована экономическая эффективность оптимизации автобусных парков на основе будущей рыночной конъюнктуры транспортных услуг, эффективного направления инвестиций на основные средства, обновление транспортных средств и результативного использования производственных ресурсов;

усовершенствована экономическая модель достижения синергетической эффективности в инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий на основе интеграции цепочки создания стоимости в составе внутренних процессов и применения масштабных требований экономии;

усовершенствована модель определения потребностей в инвестициях автотранспортного предприятия на основе применения оптимальных закупочных цен с учётом требований к качеству транспортных средств, технологического оборудования и запасных частей;

обоснована оптимальная норма оборотных средств автобусных парков на основе использования оборотных средств как эффективного механизма источников инвестирования при оптимальной эксплуатации транспортных средств.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

дана оценка факторам, влияющим на инвестиционную привлекательность автотранспортных предприятий;

оценена эффективность источников инвестиций, привлечённых в меняющийся состав автотранспортных предприятий, и выявлены имеющиеся проблемы;

разработаны практические рекомендации по повышению инвестиционной привлекательности автотранспортных предприятий.

Достоверность полученных результатов исследования подтверждается целесообразностью применённых подходов и методов, использованием статистических данных из официальных источников, практической апробацией разработанных научно-теоретических предложений и рекомендаций, их внедрением и утверждением результатов уполномоченными государственными органами.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования заключается в том, что разработанные рекомендации по оценке эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий служат совершенствованию методологических основ в данной области.

Практическая значимость результатов исследования объясняется тем, что рекомендации, приведённые в диссертации, могут быть использованы при разработке межотраслевых программ инновационного развития и маркетинговых программ в транспортной сфере, а также региональных и отраслевых программ развития сферы, в повышении эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий.

Внедрение результатов исследований. На основе полученных научных результатов по совершенствованию инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий:

предложения по обоснованию экономической эффективности оптимизации автобусных парков на основе будущей рыночной конъюнктуры транспортных услуг, эффективного направления инвестиций на основные средства, обновление транспортных средств и результативного использования производственных ресурсов внедрены в деятельность АО «Тошшахартрансхизмат» (справка № 7-17/410 АО «Тошшахартрансхизмат» от 30 октября 2019 г.). На основе использования научных результатов создание 8 автобусных парков на базе 12 автобусных парков способствовало повышению экономической эффективности и синергетической эффективности инвестиционной деятельности;

предложения по совершенствованию экономической модели достижения синергетической эффективности в инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий внедрены в практику АО «УртаОсиёТранс» (справка № 229 АО «УртаОсиёТранс» от 18 ноября 2019 г.). В результате внедрения в практику данных предложений в АО увеличены объёмы инвестиций за счет интеграции цепочки добавленной стоимости и реализации масштабной экономии, в частности в первой половине 2019 года появилась возможность инвестирования 91 млн. сум из внутренних источников;

предложения по применению оптимальных закупочных цен с учетом требований к качеству транспортных средств, технологического

оборудования и запасных частей внедрены в практику АО «УртаОсиёТранс» (справка № 229 АО «УртаОсиёТранс» от 18 ноября 2019 г.). В акционерном обществе, учитывая требования к качеству, за счет применения соответствующих параметров в первом полугодии 2019 года объем перевозок увеличился на 3,9 процентов, а также дополнительно полученные 174 млн. сум прибыли послужили финансированию совершенствования деятельности системы GPRS-навигации;

оптимальная норма оборотных средств автобусных парков на основе использования оборотных средств как эффективного механизма источников инвестирования при оптимальной эксплуатации транспортных средств внедрена в деятельность АО «Тошшахартрансихизмат» (справка № 7-17/410 АО «Тошшахартрансихизмат» от 30 октября 2019 г.). В результате реализации предложения в 2019 году появилась возможность экономии оборотных средств более чем на 200 млн. сумов по каждому предприятию.

Апробация результатов исследования. Результаты диссертационного исследования обсуждены в 3 международных и 12 республиканских научно-практических конференциях.

Публикация результатов исследования. По теме диссертации опубликовано 26 научных работ, в том числе 3 статьи в республиканских журналах, 4 статьи в международных журналах рекомендованных Высшей Аттестационной Комиссией.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трёх глав, десяти параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений, общий объем работы составляет 141 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и востребованность темы диссертации, обозначены цели и задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан, изложены научная новизна и практические результаты исследования, обоснована достоверность полученных результатов, раскрыты их научная и практическая значимость, приведены сведения о внедрении полученных результатов в практику, опубликованных работах и структуре диссертации.

В первой главе диссертации под названием **«Научно-методологические основы организации инвестиционной деятельности предприятий автомобильного транспорта»** исследованы современные подходы к инвестиционной деятельности и категориям, характеризующим её, экономические основы обеспечения эффективности инвестиционной деятельности предприятий автомобильного транспорта и пути их эффективного использования.

В решении теоретических и практических вопросов инвестиционной деятельности в сфере предоставления транспортных услуг применен системный подход, при этом определения и характеристики, данные понятиям по инвестиционной деятельности показаны как система

относительных определений, основное внимание при этом уделено раскрытию инвестиционного потенциала предприятий и возможности его использования.

Одной из обобщённых категорий, определяющих сущность понятий «инвестиционный климат», «инвестиционная привлекательность» и «инвестиционная активность», является категория «инвестиционный потенциал», которая включает в себя рациональное и эффективное управление хозяйствующими субъектами и разработку всех возможных экономических ресурсов, а также инвестиционные возможности, которые могут обеспечить удовлетворение материальных, финансовых и интеллектуальных потребностей.

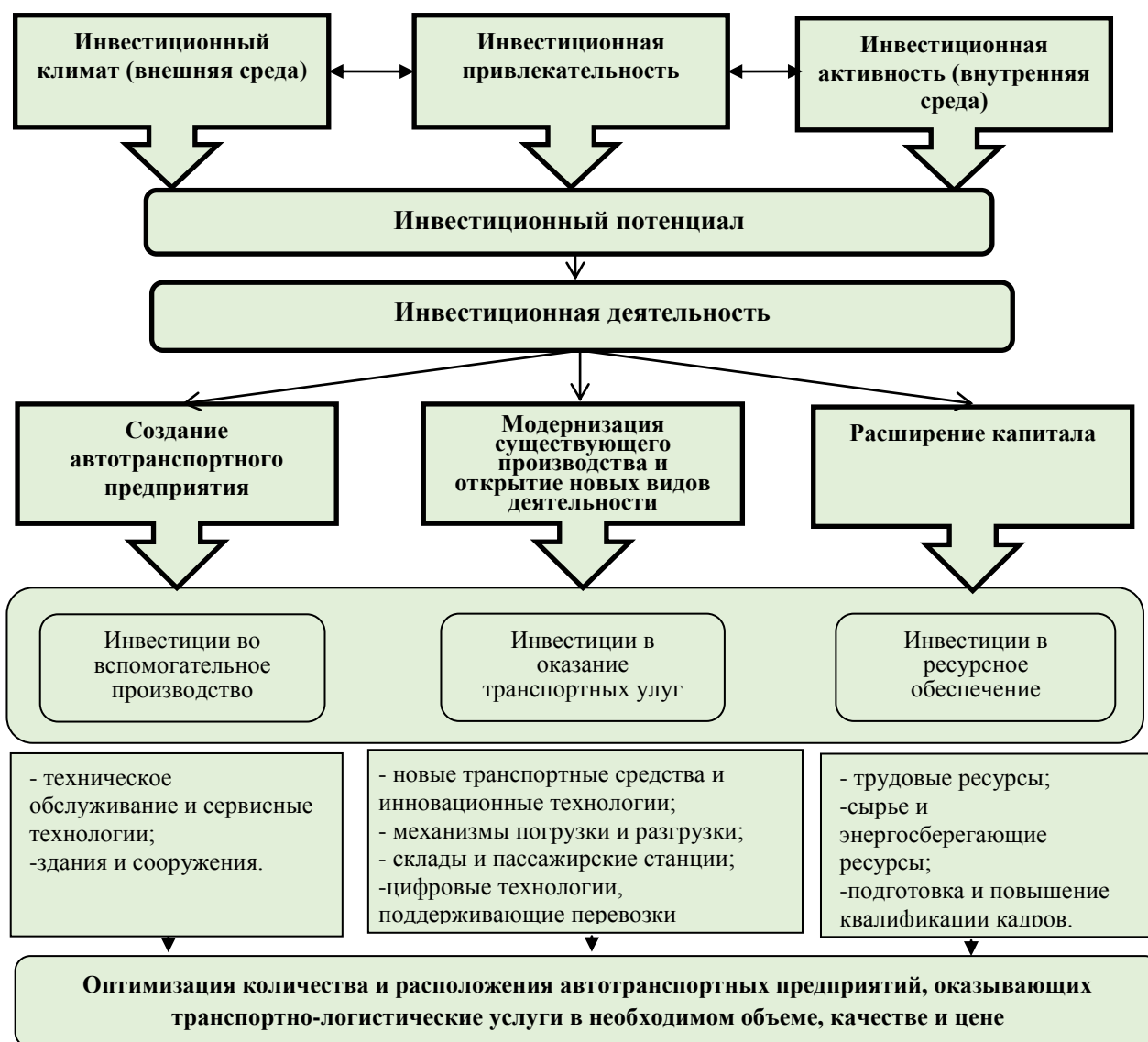


Рис. 1. Экономическая модель оптимизации автотранспортных предприятий на основе инвестиций, направленных на результативное использование транспортных средств и производственных ресурсов⁸

Следует отметить, что в рамках многостороннего подхода инвестиционный потенциал может быть охарактеризован, с одной стороны,

⁸ Разработка автора.

как совокупность имеющихся у хозяйствующего субъекта ресурсов, а с другой стороны, как его инвестиционный потенциал (рис. 1).

В рамках инвестиционного процесса от автотранспортного предприятия требуется достижение ряда важных результатов за счет максимального удовлетворения спроса на транспортные услуги и, в конечном итоге, обеспечить рост рыночной стоимости предприятия. На основе данной идеи в научной работе обоснованы основные направления инвестиционной деятельности, обеспечивающие достижение разнообразия и объёма, качества и стоимости транспортных услуг, требуемых от автотранспортного предприятия.



Рис.2. Совершенствование экономической модели достижения синергетической эффективности в инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия⁹

Известно, что в современной научной литературе по экономике транспорта предоставление транспортных услуг изучается с делением на три базовых процесса: перевозка, вспомогательные услуги и процессы снабжения. Управление основными организационными процессами является сравнительно самостоятельными, но взаимосвязанными функциями¹⁰.

⁹ Разработка автора.

¹⁰ Кодиров Т.У. Методологический подход к организации управления производственными процессами на автомобильном транспорте. // ТАЙИ хабарномаси. –Тошкент, 2017. – №2. – Б. 83-89.

Поэтому стратегическая потребность в создании горизонтально интегрированных и диверсифицированных структур на автотранспортных предприятиях обоснована необходимостью достижения синергетической эффективности экономической деятельности (рис. 2).

Термин синергетика происходит от древнегреческого языка и означает вместе, объединившись, сотрудничество, помощь, участие или способствование, помощник¹¹.

Исходя из основных категорий инвестиционного процесса и их взаимосвязанности, на основе системного подхода взаимосвязь элементов организации инвестиционных процессов на автотранспортных предприятиях можно рассматривать как структурный механизм (рис. 3).

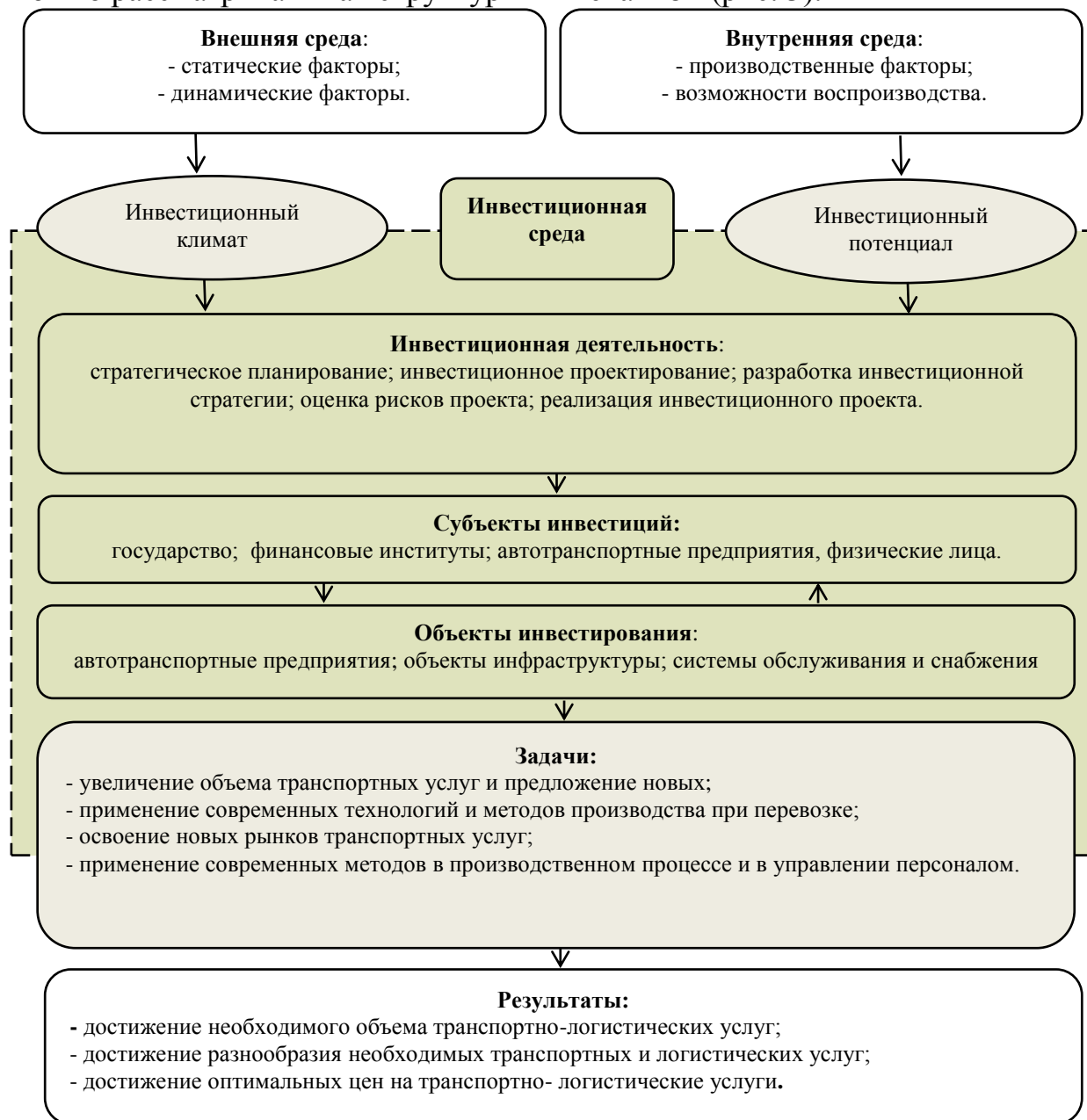


Рис. 3. Структурный механизм организации инвестиционных процессов на предприятиях автомобильного транспорта¹²

¹¹ <http://uz.denemetr.com/>

¹² Разработка автора.

Во второй главе диссертации под названием «Анализ текущего состояния инвестиционной деятельности на автомобильном транспорте и оценка возможностей её активизации» проведён анализ результативности привлечённых в транспортную систему инвестиций и разработана экономическая модель диагностики их инвестиционной привлекательности.

Таблица 1.

Динамика валового внутреннего продукта и инвестиций в основной капитал Республики Узбекистан¹³

Годы	ВВП, млрд. сум.		Транспорт и связь в ВВП, млрд. сум		Инвестиции в основной капитал, млрд. сум		Инвестиции в транспорт и связь, млрд. сум	
	В ценах 2019 года	Темп роста, %	В ценах 2019 года	Доля транспорта и связи в ВВП, %	В ценах 2019 года	Темп роста, %	В ценах 2019 года	Темп роста, %
2010	242052,4	108,5	28465,4	11,8	42346,3	107,9	12365,1	29,2
2011	262142,8	108,3	31195,0	11,9	46242,1	109,2	10913,1	23,6
2012	283638,5	108,2	34320,3	12,1	51606,2	111,6	9443,9	18,3
2013	306329,6	108,0	37004,6	12,1	56663,6	109,8	14732,5	26,0
2014	321646,1	105,0	37471,8	11,7	62839,9	110,9	8986,1	14,3
2015	347056,1	107,9	38696,8	11,2	68872,6	109,6	8746,8	12,7
2016	368573,6	106,2	38700,2	10,5	75484,3	109,6	9058,1	12,0
2017	387739,4	105,2	32182,4	8,3	90883,1	120,4	8452,1	9,3
2018	407514,1	105,1	29830,0	7,3	107333,0	118,1	7942,6	7,4
2019	511838,1	105,6	33834,2	6,6	189924,3	133,9	9145,1	4,8

Выявлено, что в период 2010-2019 годы связь между ВВП и инвестициями оказалась очень тесной с коэффициентом детерминации $R^2=0,93$.

Транспортная система нашей страны состоит из автомобильного, железнодорожного, воздушного и трубопроводного транспорта, среди которых автомобильный транспорт является ведущим видом грузовых и пассажирских перевозок. В 2019 году грузооборот всех видов транспорта достиг 1318,9 млн. тонн или темп роста составил 106,1 процентов. Из них перевозка на автомобилях составила 1176,8 млн. тонн груза (темп роста 106,8%), авиаперевозка 9,6 тыс. тонн груза (темп роста 73,6%), трубопроводная перевозка 72,0 млн. тонн (темп роста 99,4%) и железнодорожная перевозка 70,1 млн. тонн груза (темп роста 102,5%). А также в 2019 году доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота по всем видам транспорта составила 22,2 процента, железнодорожного транспорта - 32,2 процента, трубопроводного транспорта - 45,4 процента и воздушного транспорта - 0,2 процента¹⁴.

Используя корреляционный анализ (табл.1), было изучено влияние инвестиций в основной капитал и инвестиций в транспортную систему на темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

¹³ Рассчитано автором на основе данных Госкомстата Республики Узбекистан

¹⁴ Социально-экономическое состояние Республики Узбекистан. XI. ТРАНСПОРТ ВА АЛОҚА, -Т. 2019. - 293-297 с.

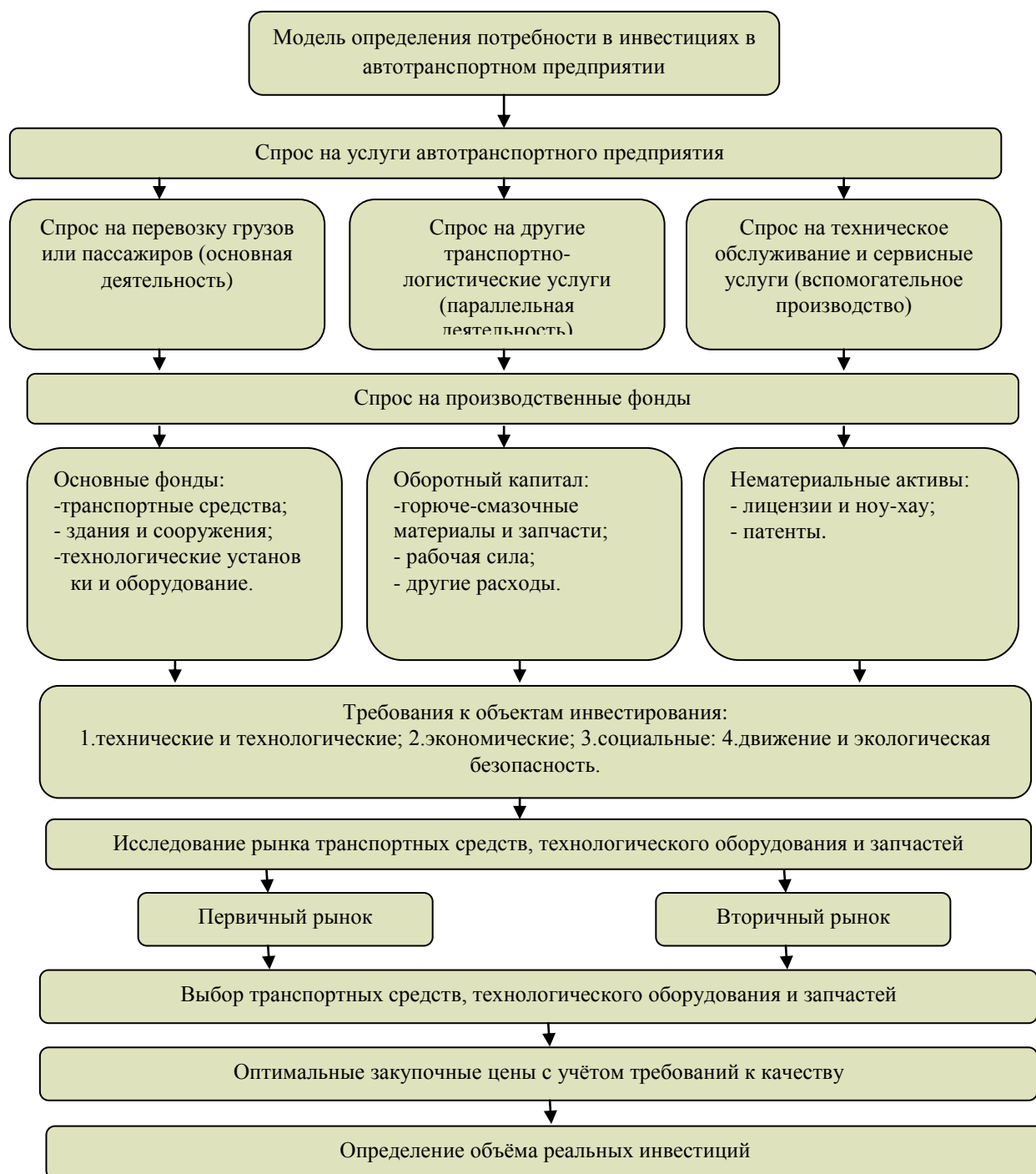


Рис. 4. Усовершенствованная модель определения потребностей в инвестициях автотранспортного предприятия¹⁵

Однако обнаружено, что корреляция между созданной в этой отрасли добавленной стоимостью и объемом привлечённых инвестиций в последние десять лет не была сильной, то есть коэффициент детерминации равен $R^2=0,42$. При этом делать вывод, что эффективность инвестиций в транспортную систему снизилась по сравнению с общими экономическими показателями, не совсем верно, так как к 2010 году инвестиции в основной

¹⁵ Разработка автора

капитал транспортной системы достигли максимального уровня, а их мощность соответствовала потребностям экономики.

Изучение источников привлечения инвестиций в активизации инвестиционных процессов в данной сфере имеет большое методологическое значение. Исходя из этого, на основе спроса на транспортные услуги определяются объекты инвестирования и оцениваются источники, необходимые для их финансирования (рис. 4).

При выборе источника инвестирования посредством оценки недостатков и преимуществ различных вариантов покупки (собственные средства, банковские кредиты, лизинг) выбирается один из них и определяются экономические показатели инвестиционных проектов. Необходимо рассмотреть несколько вероятных вариантов инвестирования покупки меняющейся структуры и выбрать наиболее экономически выгодный вариант.

Если полагать, что экономическая конъюнктура не будет меняться, дифференцированием источников инвестиций можно достичь оптимальных показателей в использовании финансового лизинга при учёте актива у лизингополучателя, что не соответствует интересам лизинговых компаний. Второе - покупка меняющейся структуры за счёт собственных средств, третье - покупка меняющейся структуры за счёт долгосрочного банковского кредита и, наконец, использование финансовой аренды с учетом того, что объект лизинга находится на балансе лизингополучателя.

Объективная и достоверная информация о предприятии имеет важное значение в привлечении инвестиций. Поскольку такие сведения, как производственная мощность предприятия, трудовой и финансовый потенциал, а также уровень экономической эффективности предприятия показывают как работает предприятие, а анализ конкурентов предприятия, их достижений и недостатков определяет, есть ли возможность развития предприятия в будущем. Для инвесторов это необходимо для того, чтобы найти ответ на вопрос, какую выгоду они будут иметь от инвестирования в данное предприятие или можно ли инвестировать вообще.

По этой причине целесообразно провести комплексный анализ инвестиционной привлекательности предприятия, то есть поставить диагноз. Такой анализ должен включать такие показатели, как уровень развития автомобильного транспорта, уровень эффективного производства, финансово-экономическое состояние, кадровые ресурсы, управленческая и маркетинговая политика. Такой анализ указывает, в первую очередь, на необходимость инвестиций в предприятие путем определения общей мощности предприятия, а также показывает инвесторам, в каких направлениях они должны работать в будущем.

В третьей главе диссертации под названием **«Совершенствование методологических основ повышения эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий»** разработана алгоритмическая модель формирования и реализации инвестиционной политики автотранспортных предприятий, а также эконометрическая модель факторов, влияющих на их инвестиционную привлекательность, разработаны

рекомендации по повышению инвестиционной привлекательности автотранспортных предприятий, рассмотрены пути повышения инвестиционного потенциала автотранспортных предприятий и рассчитан экономический эффект.

Хотя инвестиционная деятельность любого предприятия имеет свою особенность, экономические инвестиции являются неотъемлемой частью бизнеса. В свою очередь, инвестиционная деятельность автотранспортного предприятия должна иметь первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности рынка, модульности его структуры, привлечения клиентов на внутреннем и международном рынках. В результате эффективность напрямую связана с законом об инвестиционной политике.

Анализ показывает, что, основываясь на концепции маркетинговой политики в инвестиционной политике, стратегию развития предприятия можно рассматривать как конкурентную стратегию. Таким образом, предприятия автомобильного транспорта, скорее всего, смогут сформулировать инвестиционную политику, прежде всего, для усиления конкуренции, инвестора, транспортного оператора и клиента.

Изучение тенденций развития рынка автомобильных транспортных услуг позволит выявить факторы, определяющие цели и задачи инвестиционной политики транспортных предприятий. Факторами, влияющими на инвестиционную привлекательность, являются: транспортные расходы, тарифы на транспортировку и условия установки, а также факторы, которые составляют транспортные расходы свободных секторов экономики.

При развитии предприятий автомобильного транспорта необходимо дифференцировать стратегии развития отдельных сегментов рынка в виде автостоянок, салонов и залов в рамках инвестиционной политики.

Исходя из вышесказанного, инвестиционная политика автотранспортного предприятия - это совокупность согласованных программ, проектов и мероприятий для обеспечения необходимого уровня и структуры инвестиций в определенные виды деятельности, прежде всего, в грузовую и пассажирскую деятельность, с целью увеличения капитала, задействованного в производственной деятельности, и повышения инвестиционной привлекательности для иностранных инвесторов (рис. 5).

Инвестиционная политика является инструментом действий и служит инвентарем инвестиционных проектов для достижения конкретных целей.

Одна или несколько задач, которые необходимо разработать предприятию для составления руководства по инвестициям:

- достижение высоких темпов роста доходов решается за счет реализации проектов с высокими доходами, которые способствуют поддержанию платежеспособности;
- снижение текущих затрат достигается за счет реализации проектов с экономичными эксплуатационными расходами;
- реализация высокодоходных проектов;
- достижение высоких темпов роста капитала.

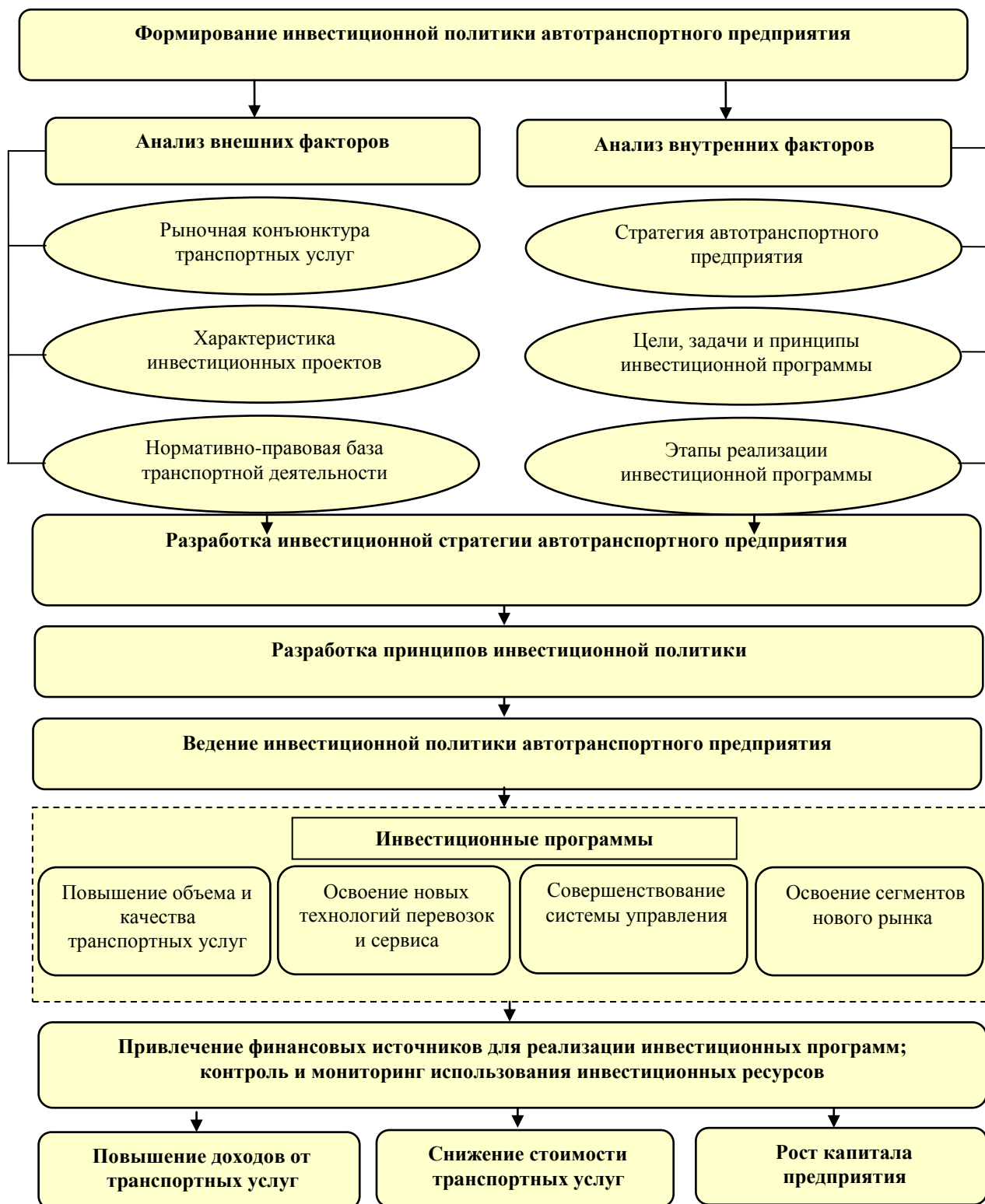


Рис. 5. Алгоритм реализации инвестиционной политики автотранспортного предприятия¹⁶

Несколько стратегий могут применяться одновременно, в зависимости от требований рынка. Ниже приведены структурные условия, обеспечивающие эффективную реализацию стратегии инвестиционной политики:

-разумное предоставление производителями и их дилерами действующего и технологического оборудования для транспортных средств и оборудования.

¹⁶ Разработка автора.

Следовательно, на рынке транспортных средств также требуется полная рыночная конкуренция и благоприятный инвестиционный климат;

-проведение комплексной информационной и коммуникационной политики, чтобы гарантировать, что инвесторы и клиенты транспортных операторов имеют доступ к информации о транспортных и логистических услугах, изменениях рыночных условий, условий поставки, а также клиенты к качеству, цене и условиям таких услуг;

-наличие квалифицированных менеджеров, инженеров и техников и рабочей силы, занимающейся инвестиционной деятельностью для развития транспортных предприятий и системы непрерывного обучения и профессионального развития;

-эффективное функционирование механизмов внедрения научных, инновационных и методических разработок в производство и т.д.

Таблица 2.

Финансовые показатели и динамика изменения их структуры по автобусным предприятиям АО «Тошшахартрансхизмат», млн. сум¹⁷

Годы	Совокупный доход	Совокупные расходы	Расходы					Убыток
			Расходы на горюче-смазочные материалы	Амортизация транспортных средств	Затраты на тех обслуживание и ремонт	Расходы периода	Налоги и обязательные платежи	
	Y ₁	Y ₂	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	Y ₃
2010	98266,5	111034,1	33753,2	19368,1	24325,9	2597,9	8597,1	-12767,7
2011	116263,7	132596,0	43341,3	22271,1	29493	13912,7	8597,1	-16332,3
2012	135011,0	162934,0	47572,6	30278,5	37195,4	17818,7	11748,1	-27923,0
2013	149571,6	192904,6	45602,9	32196,5	46093,4	30291,3	22915,1	-43332,8
2014	152583,8	218621,5	69982,2	31367,6	47598,5	30997,1	23301,6	-66037,7
2015	189130,0	237149,9	64069,6	32650,1	51994,7	40799,3	29485,6	-48020,0
2016	194832,2	238221,6	57295,4	34025,1	49885	50964,1	38187,1	-433893,4
2017	214692,6	315968,2	74774,8	35696,6	70381,7	75314,2	60373,6	-101275,7
2018	291696,7	395867,3	96994,8	46699,2	93423,7	89415,1	69334,5	-104170,6
2019	346962,9	435877,5	114995,9	53778,2	96013,7	97473,1	73616,6	-88914,6

Важно оценить влияние стоимости транспортных услуг на повышение эффективности деловой инвестиционной деятельности, связанной с улучшением объема, доступности и качества транспортных услуг для городского населения.

В многомерном анализе доходов для АО «Тошшахартрансхизмат» за период 2010-2019 гг. получена структура затрат как факторов, влияющих на нее (табл. 2).

Для оценки влияния этих факторов на доход была разработана линейная корреляционно-регрессионная модель. Уравнение регрессии выглядит следующим образом:

$$Y = 63722,7 - 0,331X_1 - 2,39X_2 - 1,21X_3 - 1,97X_4 - 0,29X_5 \quad (1);$$

где: Y - доход, млн.сум;

X₁ - расходы на горюче-смазочные материалы, млн.сум;

X₂ - амортизационные отчисления, млн.сум;

¹⁷ Рассчитано автором на базе ОАО «Тошшахартрансхизмат».

X_3 - затраты на тех.обслуживание и ремонт, млн.сум;

X_4 - расходы периода, млн.сум;

X_5 - налоги и обязательные платежи, млн.сум.

Коэффициент корреляции между доходом и факторами, также коэффициент детерминации составили соответственно $R = 0,96$ и $R^2 = 0,92$. Высокий коэффициент корреляции указывает на то, что изучаемые факторы неразрывно связаны. Коэффициент детерминации показывает что вариация выручки автобусных компаний определяется вариацией факторов введенных в модель на 92%. Значение F - Фишер со значением $\alpha = 0,05$ выше значения, представленного в таблице ($F_{\text{наст}} = 10,05 > F_{\text{табл}} = 0,09 * 10^{-9}$), что указывает на то, что уравнение можно использовать в качестве целевой функции.

Исходя из результатов уравнения регрессии, мы можем сделать вывод, что наиболее значимым фактором, влияющим на доход, являются расходы на амортизацию, за которыми следуют расходы периода, в то время как затраты на обслуживание и ремонт - следующие, а налоговые и платежи наименее вероятны. Таким образом, для инвестирования в сектор пассажирских перевозок АО «Тошшахарттрансхизмат» необходимо разработать меры, направленные на снижение затрат, оказывающих сильное влияние на доходы.

Успешная деятельность организации и рост ее прибыли требуют постоянных иностранных инвестиций. Для любого инвестора важно учитывать прибыльность и риски, а также отдачу от своих будущих инвестиций. Инвестор приложит все усилия, чтобы полностью исключить возможность потерь, с упором на оценку инвестиционной привлекательности.

Основной целью оценки инвестиционной привлекательности предприятия является выбор лучшего из нескольких сравнительных объектов. Чтобы сделать такой выбор, инвестор должен опираться на следующую методологию:

-получение количественного показателя инвестиционной привлекательности предприятия;

-сравнение результатов, полученных для потенциальных объектов инвестирования.

Поэтому наиболее сложным и надежным методом может быть коэффициент инвестиционной привлекательности предприятия с использованием обобщающих критериев. В этом методе анализ финансового и операционного состояния предприятия может быть сгруппирован, и различные качественные компоненты бизнеса также могут быть рассмотрены.

Формирование собственных средств для реализации инвестиционного проекта является одной из приоритетных задач политики повышения инвестиционной активности субъекта хозяйствования.

По нашему мнению, в формировании собственных ресурсов, способствующих инвестиционному потенциалу предприятия, нахождение научно обоснованного ответа на вопрос «какую часть или долю оборотного капитала можно исключить, не нанося ущерба финансовому положению

организации», является одним из ключевых решений задач нашего исследования.

Исходя из вышеизложенного, политика управления оборотным капиталом должна использоваться в качестве важного инструмента формирования финансовой политики предприятия. Целесообразность такого подхода заключается в следующем:

-любое решение по инвестиционной политике должно способствовать росту стоимости предприятия;

-целью формирования оборотного капитала должно быть обеспечение финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия;

-финансовый анализ структуры оборотного капитала позволяет оценить соотношение между объемом и структурой источников его финансирования.

Согласно Постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан №108 «О нормативах оборотных средств министерств, ведомств и предприятий» от 25 февраля 1997 года, для предприятий системы «Тошшахартрансхизмат» норма оборачиваемости оборотных средств установлена в 40 дней, а в составе на 1 сум расходов - 11,1 тийин.

Одной из наиболее эффективных систем, применяемых при реализации стратегии экономии расходов, является система Кайзена. Она следует рамкам «планирование-исполнение-контроль-воздействие»: состоит из определения цели совершенствования («план»), реализация плана («исполнение»), наблюдение за процессом и анализ результатов, создание новых стандартов, направленных на совершенствование процесса или устранении проблем. Если речь идёт о новом процессе, осуществляется выбор наиболее оптимального варианта и его стандартизация.

Таблица 3.

Стандартизация объёмов оборотных средств в автобусных предприятиях АО «Тошшахартрансхизмат»(по данным 2019 года)¹⁸

№	Показатели	АС-1	АС-2	АС-4	АС-5	АС-7	АС-8	АС-12	АС-18
1.	Годовые расходы, 1 млн. сум	28818,3	55496,0	31038,1	24104,1	29529,7	26324,8	38592,0	34984,0
2.	Среднее значение оборотных средств, млн.сум	8061,6	24651,5	11942,8	8980,5	9527,2	10013,6	22576,8	11086,7
3.	Оборотные средства на 1 сум расходов, тийин	28,0	44,0	38,0	37,0	32,0	38,0	59,0	32,0
4.	Стандартизация оборотных средств на 1 сум расходов, тийин	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0
5.	Средний стандартный размер оборотных средств, млн.сум	8061,6	15538,9	8690,7	6749,1	8268,3	7370,9	10805,8	9795,5
6.	Доля просроченных затрат в структуре оборотных средств	0,85	0,68	0,68	0,88	0,84	0,75	0,67	0,76
7.	Оборотные средства, которые можно сэкономить, млн.сум /((с2-с5)*(с1-с5)/	0,0	2916,0	1040,7	267,8	201,4	660,7	3884,4	309,9
	Всего по АО «Тошшахартрансхизмат», млн. сум	9280,9							

Данные таблицы 3 свидетельствуют о том, что самый высокий показатель эффективности использования оборотных средств наблюдался в 1-м автобусном парке, а самый низкий – в 12-м автобусном парке.

¹⁸ Рассчитано автором на основе данных АО «Тошшахартрансхизмат».

Согласно методу Кайзена, в качестве первоначального стандарта для текущих условий эксплуатации можно принять показатели 1-го автобусного парка. За счёт него по АО «Тошшахартрансхизмат» можно сэкономить 9280,9 млн. сум оборотных средств в год и превратить их во внутренний источник инвестирования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенных исследований по диссертационной работе сформулированы следующие выводы:

1. В исследовательской работе представлен авторский подход с точки зрения использования инвестиционного потенциала в инвестиционной деятельности посредством трансформации к сфере автомобильного транспорта общепризнанного содержания и сущности таких экономических категорий, как «инвестиции», «инвестиционный климат», «инвестиционная привлекательность» и «инвестиционная активность».

2. Усовершенствована экономическая модель достижения синергетической эффективности на основе обеспечения сбалансированности инвестиционной деятельности в базовых процессах автотранспортных предприятий.

3. Исходя из основных категорий инвестиционного процесса и их взаимосвязи разработана система показателей оценки экономической эффективности и структурный механизм организации инвестиционных процессов в автотранспортных предприятиях.

4. В целях обеспечения равновесия спроса и предложения на транспортные услуги усовершенствована модель определения потребности в инвестициях автотранспортных предприятий.

5. Проведён сравнительный анализ источников инвестиций, посредством оценки недостатков и преимуществ различных вариантов покупки меняющейся структуры выбран один из них и определены экономические показатели инвестиционных проектов.

6. Проведён эконометрический анализ факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность предприятий автомобильного транспорта и для инвестирования средств в сферу перевозки пассажиров автомобильным транспортом АО «Тошшахартрансхизмат» обоснована необходимость разработки мер по сокращению затрат, имеющих большое влияние на доходы.

7. Предложен метод расширения источников инвестирования и оценки экономической эффективности в автотранспортных предприятиях за счёт стандартизации оборотных средств. На основе методики, приведённой в диссертационной работе, можно сэкономить 9,28 млрд. сумов в год по АО «Тошшахартрансхизмат» и превратить их во внутренний источник инвестирования.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING THE SCIENTIFIC DEGREES
№DSc.03/30.12.2019.I.03.05 AT TASHKENT STATE TECHNICAL
UNIVERSITY**

TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY

MUKHITDINOVA KAMOLA ALISHEROVNA

**INCREASING THE EFFICIENCY OF INVESTMENT ACTIVITY OF
AUTOTRANSPORT COMPANIES**

08.00.03 - Industrial Economics

ABSTRACT

of the dissertation of the doctor of philosophy (PhD) on economical sciences

Tashkent – 2020

The theme of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economics was registered at the Supreme Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number B2019.2PhD/Iqt644.

The doctoral dissertation has been prepared in the Tashkent State Technical University.

The abstract of dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, and English (resumel)) on the website of the Scientific Council (www.tdtu.uz) and on the website "ZiyoNet" information and educational portal (www.ziyo.net).

Scientific supervisor: Saidov Muhammadali Hakimovich
Doctor of economic science, professor

Official opponents: Samatov Gaffor Allakulovich
Doctor of economic science, professor

Kasimova Diloram Sobirovna
Doctor of economic science, professor

Leading organization: Turin Polytechnic University in Tashkent

The defense of the dissertation will take place on 20.11, 2020 at 14:00 the meeting of the Scientific Council DSc.03/30.12.2019.1.03.05 at the Tashkent state Technical University. (Address: 100095, Tashkent city, University street, 2. Tel.: (+99871) 246-46-00; Fax: (+99871) 227-10-32. E-mail: tstu_info@tdtu.uz).

The dissertation of doctor of philosophy can be reviewed at the Information resource centre of the Tashkent state Technical University (registered under number 168). (Address: 100095, Tashkent city, University street, 2. Tel.: (99871) 246-46-00; Fax: (99871) 227-10-32. E-mail: tstu_info@tdtu.uz).

The abstract of the dissertation was distributed on 20.10, 2020.
(mailing report No. 7 dated "20.10" 2020)



T.Z. Teshabaev

Chairman of the Scientific Council
for awarding scientific degrees,
doctor of economic sciences, professor.

G.J. Allaeva

Scientific Secretary of the Scientific
Council for awarding academic degrees,
Ph.D., associate professor

M.A. Makhkamova

Chairman of the Scientific Seminar
under the Scientific Council for awarding
scientific degrees, doctor of economic
sciences, professor.

INTRODUCTION (abstract of the thesis of PhD)

The aim of the research work is to develop proposals and recommendations to improve the efficiency of investment activity of auto transport enterprises.

The objectives of the research work are as following:

analysis of the essence of investment activities of auto transport enterprises based on the requirements of rapid economic development;

a critical analysis of the assessment of the synergistic efficiency of investment activities in the automobile industry and a comparative analysis of investments in existing road transport enterprises;

evaluation of the efficiency of investments in the field of road transport;

improving the search model for investment opportunities and trucking enterprises and the implementation of investment policies;

identifying ways to increase the volume of work in road transport enterprises at the expense of internal reserves;

development of proposals and recommendations to improve the efficiency of investment activities of road transport enterprises.

The object of the research was the economic activity of motor transport enterprises of the Republic of Uzbekistan.

The subject of the research is the economic and investment activity of motor transport enterprises.

Research methods. The dissertation uses methods such as group, comparative, economic-monographic, statistical and correlation-regression analysis, as well as economic and mathematical modeling and forecasting.

The scientific novelty of the research is as follows:

justified the profitability of optimization of bus fleets on the basis of promising market conditions for transport services, the effective focus of investments on the modernization of vehicles and the efficient use of production resources;

improved economic model for achieving synergistic investment performance of road transport enterprises on the basis of the integration of the value chain in the internal processes and the application of comprehensive requirements of austerity;

the model for determining the investment needs of a motor transport company has been improved on the basis of the application of optimal purchase prices, taking into account the quality requirements for cars, technological equipment and spare parts;

substantiated the optimal rate of working capital of bus fleets based on the use of working capital as an effective mechanism for sources of investment with optimal operation of cars.

Implementation of research results. Based on the scientific results obtained to improve the investment activities of road transport enterprises:

incorporated into the activities of JSC « Toshshakhartranskhizmat » proposals for the optimization of bus fleets, taking into account the promising market

conditions of transport services, targeted and effective investment of fixed assets and the efficient use of production resources (Reference of JSC No. 7-17/410 dated October 30, 2019). The creation of 8 bus fleets on the basis of 12 bus fleets, based on the use of scientific results, contributed to an increase in economic efficiency and synergistic efficiency of investment activities;

Introduced into the practice of JSC «OrtaOsiyoTrans» proposals for improving the economic model of achieving synergetic efficiency of investment activities of motor transport enterprises (Reference of JSC No.229 dated November 18, 2019). As a result of the implementation of these proposals, the JSC will increase the volume of investments by integrating the value chain and implementing large-scale savings, including in the first half of 2019 it became possible to invest 91 million soums from internal sources;

Introduced into the practice of JSC «OrtaOsiyoTrans» proposals for the use of optimal purchase prices, taking into account the requirements for the quality of cars, technological equipment and spare parts (Reference of JSC No. 229 dated November 18, 2019). Taking into account the quality requirements in JSC, due to the application of the relevant parameters in the first half of 2019, the volume of transportation increased by 3.9%, which made it possible to receive an additional 174 million soums of profit, which was invested in improving the GPRS navigation system;

an acceptable rate of working capital of bus fleets was introduced on the basis of the use of working capital as an effective mechanism for sources of investment with optimal operation of vehicles in the activities of «Toshshakhartranskhizmat» JSC (Reference of JSC No.7-17/410 dated October 30, 2019). As a result of the implementation of the proposal in 2019, more than 200 million soums were saved in all parks.

Publication of research results. On the topic of the dissertation, 26 scientific works have been published, including 3 articles in local journals recommended by the Supreme Attestation Commission, 4 articles in international journals, 5 theses in international and 14 republican scientific and practical conferences.

The volume and structure of the thesis. The thesis consists of an introduction, three chapters, 10 paragraphs, a conclusion, a list of references; the total volume of the work is 141 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Мухитдинова К.А. Транспорт тармоғига инвестицияларни жалб қилиш: ҳозирги ҳолати ва истиқболлари // Молия. 2012. –№. –Б. 64-70 (08.00.00; №12)
2. Мухитдинова К.А. Автомобиль транспорти корхоналари фаолиятини ривожлантиришнинг инвестицион таъминоти ва ундан самарали фойдаланишнинг иқтисодий асослари // Бизнес-эксперт. 2019. –№4(136), –Б. 65-69 (08.00.00; №3)
3. Мухитдинова К.А. Ўзбекистонда инвестицион салоҳиятни ривожлантириш ва инвестицияларнинг мамлакат автотранспорт саноатидаги ўрни // Агроиқтисодиёт. Илмий-амалий агроиқтисодий журнал, 2019. –№1(9), –Б. 89-92 (08.00.00; №25)
4. Мухитдинова К.А. The role of investment in the countries transportation industry // Journal of Marketing Strategy. 2019. (impact factor 4.905), –P. 34-38 (08.00.00; №43)
5. Мухитдинова К.А. Investment support for the activities of motor transport enterprises and their effective unilization // Asian Journal of multidimensional reseach. 2018. (№2; SJIF;IF=6.053), –P. 466-472
6. Мухитдинова К.А. Analysis and evaluation of sources of investment in automotive transport enterprises // South Asian Journal of Marketing and Management Research. 2020. №Vol.10 (№2; SJIF;IF=7.11), –P. 74-78
7. Мухитдинова К.А. Analysis of investment attractiveness of the enterprise // Экономика и социум. 2020. –№4(71) –С. 20.
8. Мухитдинова К.А. Способы привлечения инвестиций в автотранспортный сектор // “Мамлакатимиз иқтисодиётида таркибий ўзгаришлар жараёнларини амалга ошириш шароитида статистик тизим фаолиятининг ривожланиш истиқболлари” мавзусидаги вазирлик миқёсидаги илмий-амалий конференция материаллари. –ТМИ.: 10 декабрь 2016 йил. –Б. 327-328
9. Мухитдинова К.А. Ўзбекистон транспорти тармоғига хорижий инвестицияларни жалб этиш муаммолари ва ечимлари // Корпоратив бошқарув: назария ва замонавий амалиёт. Республика илмий семинари. –ТДТУ, 23 январь 2019 йил. –Б. 260-262
10. Мухитдинова К.А. Инновации в автомобильный транспорт, как один из главных элементов транспортной системы страны // Инновационное развитие Российской экономики // Материалы международной-практической конференции. 25-27октября. 2017. –С. 130-132

11. Мухитдинова К.А. The importance of sources of financing of transportation system // Наука 2020. Теория и практика. Материалы II международной научно-практической конференции, 2 апреля 2020, –С.23-25.

II бўлим (Ичасть; Part)

12. Мухитдинова К.А. Ўзбекистон транспорт соҳасига инвестицияларни жалб этиш истиқболлари // Миллий иқтисодиёт ва иқтисодиёт назариясининг долзарб муаммолари. Республика олий ва ўқув юртлараро илмий-амалий конференция материаллари. –Тошкент: ТМИ, 18 май 2012. –Б. 337-339

13. Мухитдинова К.А. Ўзбекистон транспорт соҳасига инвестицияларни жалб этиш истиқболлари // Рақобатбардош иқтисодиётни ривожлантириш шароитида бухгалтерия ҳисоби, иқтисодий таҳлили ва аудитнинг долзарб масалалари. Республика илмий-амалий конференцияси тезислар тўплами. –Тошкент: ТДИУ, 2013. –Б. 181-184

14. Мухитдинова К.А. Инвестиция-иқтисодий ўсиш омили // Ўзбекистон молиявий секторининг ролини ошириш ва унда илғор хориж тажрибасидан фойдаланиш. Халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўлами. –Тошкент: ТМИ, 2 апрель 2015йил. –Б. 631-632

15. Мухитдинова К.А. Проблемы и пути развития инвестиционной инфраструктуры // Материалы международной научно-практической интернет-конференции. Проблемы и перспективы развития науки в начале третьего тысячелетия в странах Европы и Азии. –Переяслав-Хмельницкий, 2015. –30-31 марта. –С.54-55

16. Мухитдинова К.А. Инвестиционная привлекательность автомобильного сектора // Корпоратив молияни бошқаришнинг замонавий усуллари: қўлланилиш ва ривожлантириш масалалари. Республика илмий-амалий анжуман материаллари тўплами. –ТДИУ, 3 март 2016. –Б. 410-412

17. Мухитдинова К.А. Инвестиции в автомобильный транспорт в Узбекистане // Иқтисодиёт назарияси муаммолари: талқини ва ечимлари. Республика олий ўқув юртлараро илмий-амалий конференция материаллари. –ТДИУ, 10 май 2016 йил. –Б. 94-96

18. Мухитдинова К.А. Инвестиции в автомобильном транспорте // Иқтисодиётни модернизациялаш шароитида ишлаб чиқариш инфраструктурасини мутаносиб ривожлантиришнинг асосий йўналишлари мавзусидаги грант доирасидаги илмий-амалий конференция материаллари. –ТМИ.:2 апрель 2017 йил. –Б. 94-97

19. Мухитдинова К.А. Инвестиции в инновационный процесс: состояние, проблемы и перспективы развития // Инновационное развитие Российской экономики // Материалы международной практической конференции. 25-27октября. 2017. –С. 215-219

20. Мухитдинова К.А. Акционерлик жамиятларида инвестицияларни бошқариш механизмини такомиллаштириш // Иқтисодийнинг етакчи тармоқларини модернизациялаш ва рақобатбардошлигини ошириш ҳамда унинг суғурта хизматлари бозорини такомиллаштиришдаги ўрни. Илмий-амалий конференция материаллари. 28 ноябрь 2017 йил. –Б. 479-481

21. Мухитдинова К.А., иқтидорли талаба Нурмахашев. Анализ законодательной базы деятельности иностранных инвестиционных компаний // Фермер хўжаликлари билан минерал ўғит таъминоти корхоналари ўртасидаги иқтисодий муносабатларнинг ташкилий-иқтисодий ва молиявий механизмини такомиллаштириш. Илмий-амалий анжуман материаллари. – ТМИ, 14 декабрь 2018 йил.-Б. 601-604

22. Мухитдинова К.А. Инвестициялар ва унинг автомобиль саноатининг ривожланишидаги ўрни // Глобаллашув жараёнида корпоратив бошқарув: муаммо ва ечимлар. Республика илмий-амалий конференция материаллари. –ТДТУ, 30 апрель 2019 йил. –Б. 280-283

23. Мухитдинова К.А. Автомобиль транспорти корхоналари инвестицион фаолияти моҳиятини тадқиқ этиш ёндашуви // Ўзбекистон Республикаси йўл-транспорт соҳасини ижтимоий ривожлантиришда ёшларнинг ўрни. Илмий-техник анжуман. –ТАЙЛҚЭ, 14-15май 2019 йил. –Б.30-31

24. Мухитдинова К.А., Юлдашева С.А. Development of transport and logistics services market // Epra International Journal of Research and Development. 2020. №Volume-5, Issue-5, May. –P. 464-466 (№2; SJIF;IF=7.001)

25. Мухитдинова К.А., Вильданова Л.А. Transport improvement of the method of assessing the attractiveness of investment in automotive enterprises // Journal of Critical Revies. 2020. –№Vol 7, Issue 5, –P.824-826 (№3; scopus; IF=0.74)

26. Мухитдинова К.А. Автомобиль транспорти корхоналарининг рақобатбардошлигини таъминлашда синергетик самарадорликка эришининг иқтисодий модели // Республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами, 29 апрель 2020 йил, –Б.143-145.

Автореферат ТошДТУ ТИБ бўлимида таҳрирдан ўтказилди ҳамда ўзбек,
рус ва инглиз тиллардаги матнларини мослиги текширилди.

Босишга рухсат этилди: 20.10.2020 йил.
Бичими 60x84 ¹/₁₆, «Times New Roman»
гарнитурда рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табағи 3,7. Адади: 100. Буюртма: № 14.

«HUMOYUNBEK-ISTIQLOL MO‘JIZASI»
босмахонасида чоп этилди.
100000, Тошкент, Амир Темур кўчаси, 60^А.