

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

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ

ЮСУПХОДЖАЕВА ГУЛЧЕХРА БАХАДИРХОДЖАЕВНА

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ РАҚОБАТ
САЛОҲИЯТИДАН САМАРАЛИ ФОЙДАЛАНИШ**

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

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

Тошкент – 2020 йил

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

**Оглавление автореферата докторской диссертации (PhD)
Философии по экономическим наукам**

Content of the Doctoral (PhD) dissertation abstract

Юсупходжаева Гулчехра Бахадирходжаевна Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланиш.....	3
Юсупходжаева Гулчехра Бахадирходжаевна Эффективное использование конкурентного потенциала автотранспортных предприятий.....	32
Yusupkhodjaeva Gulchekhra Bahadirkhodjayevna Effective use of the competitive potential of road transport companies	59
Эълон қилинган ишлар рўйхати Список опубликованных работ List of published works.....	61

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

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ

ЮСУПХОДЖАЕВА ГУЛЧЕХРА БАХАДИРХОДЖАЕВНА

**АВТОМОБИЛЬ ТРАНСПОРТИ КОРХОНАЛАРИ РАҚОБАТ
САЛОҲИЯТИДАН САМАРАЛИ ФОЙДАЛАНИШ**

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

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

Тошкент – 2020 йил

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида В 2019.3.PhD/Iqt 546 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат техника университетида бажарилган.

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

Илмий раҳбар:

Қодиров Туйғун Узоқович
иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент

Расмий оппонентлар:

Икрамов Мурат Акрамович
иқтисодиёт фанлари доктори, профессор

Иминова Наргиза Акрамовна
иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент

Етакчи ташкилот:

Ўзбекистон Миллий университети

Диссертация химояси Тошкент давлат техника университети ҳузуридаги DSc.03/30.12.2019.1.03.05 рақамли Илмий кенгашнинг 2020 йил «20» 11 соат 16⁰⁰ 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 169 рақами билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100095, Тошкент, Университет кўчаси, 2-уй. Тел.: (99871) 246-03-41).

Диссертация автореферати 2020 йил «30» 10 кун тарқатилди.
(2020 йил «30» 10 N 10 рақамли реестр баённомаси).\



Т.З.Тешабаев

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

Г.Ж.Аллаева

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

М.А.Маҳкамова

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

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурияти. Жаҳонда, айниқса глобаллашув шароитида миллий, минтақа ва халқаро даражаларда транспорт-логистика хизматларини сифатли кўрсатиш тобора катта аҳамият касб этмоқда. Мазкур жараёнда автотранспорт хизматлари бозори муҳим сегмент сифатида ўрин тутиб, “дунёда ялпи ички маҳсулотдаги унинг улуши 6,8 фоизини ташкил этди”¹. Шулар билан бир қаторда транспорт, жумладан, автотранспорт соҳаси энергия ва табиий ресурсларнинг катта қисмини истеъмол қилиниши баробарида бошқа тармоқларнинг жадал ривожига сезиларли даражада таъсир кўрсатмоқда. Таҳлилнинг кўрсатишича, ривожланган мамлакатларда маҳсулот ва хизматлар таннархида транспорт соҳасининг улуши 8-9 фоизни ташкил қилиб, мазкур кўрсаткич денгиз йўлларига тўғридан-тўғри чиқиш имконияти бўлмаган мамлакатларда 1,5 баробаргача юқори бўлмоқда. Булар ўз навбатида автомобиль транспорти корхоналарининг рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланиш заруратини янада долзарблаштирмоқда.

Жаҳон иқтисодиёти ва унинг рақобатбардошлигини ошириш шароитида транспорт-логистика хизматлари, жумладан, автомобиль транспорти рақобат салоҳиятини оширишнинг илмий таъминотиغا катта эътибор берилмоқда. Бу борада иқтисодиётни рақамлаштириш талабларидан келиб чиққан ҳолда рақобатбардошлик салоҳиятининг назарий-методологик асосларини такомиллаштириш, халқаро, минтақа ва миллий иқтисодиётлар даражасида транспорт-логистика хизматларини мувофиқлаштирган ҳолда самарали ташкил қилиш, транспорт ишлаб чиқаришни ташкил этиш – иқтисодий муносабатлар даражаси – унумдорлик салоҳиятларини алоҳида эътиборга олган ҳолда рақобат салоҳиятини ошириш, транспорт-логистика хизматига рақамли иқтисодиётни кенг жорий қилиш, ишлаб чиқариш сарф-ҳаражатлари ва маҳсулот таннархини кескин қисқартириш каби устувор йўналишларда илмий изланишлар устувор даражада ташкил этилган.

Мамлакатимизда бугунги кунда автомобиль транспортини самарали ривожлантириш, замонавий ҳаракат воситалари билан етарли даражада таъминлаш ва рақобатбардошлигини ошириш юзасидан тизимли чоратадбирлар амалга оширилмоқда. 2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши Ҳаракатлар стратегиясида² транспорт хизматларини кўрсатишни тубдан яхшилаш борасида алоҳида вазифалар белгилаб берилган. Бу борада соҳада рақобат салоҳияти таркибий элементларини рақамлаштириш салоҳияти асосида такомиллаштириш, автомобиль транспорти ҳаракатдаги таркибига хизматлар кўрсатиш шакллари кенгайтириш ва жамоат транспорти корхоналарининг

¹Владимиров С.А. Мировая транспортная система и логистика: основные направления развития // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал // Номер журнала: №2 (46), 2016

²Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги “Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича ҳаракатлар стратегияси тўғрисида” ПФ-4947-сон фармони

рақобат салоҳиятини оширишда интеллектуал транспорт тизимларини қўлаш каби илмий тадқиқотларни кенгайтириш муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «2017-2021 йилларда Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантиришнинг бешта устувор йўналиши Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида», 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647 сон «Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги фармонлари, 2019 йил 1 февралдаги ПҚ-4143-сон «Ўзбекистон Транспорт вазирлиги фаолиятини ташкил этиш тўғрисида» 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 оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

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

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Хўжалик юритувчи субъектлар фаолиятида рақобат устунликларини шакллантириш ва рақобат салоҳиятидан фойдаланишга бағишланган хорижий олимлардан П.Дойль, П.Друккер, Ф.Котлер, М.Портер, А.Томпсон-мл., Ш.Стрикленд, Й.Шумпетер³, МДҲ мамлакатларидан С.П.Абанина, Г.Л.Азоев, Д.С.Воронов, Х.А.Фасхиев; Р.А.Фатхутдинов, В.Д.Шкардун ва Н.Ю.Четыркина кабиларнинг⁴ изланишлари диққатга сазовордир.

Мамлакатимиз олимларидан А.Ш. Бекмуродов, М.Р.Болтабоев, А.А.Фаттахов, М.С.Қосимова, З.Ж.Адилова ва Ш.Ж.Эргашходжаевалар⁵

³Дойль П. Маркетинг-менеджмент и стратегии. 3-издание /Пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб.: Питер, 2003. – 544 с.; Друккер П.Ф. Классические работы по менеджменту = Classic Drucker. — М.: «Альпина Бизнес Букс», 2008. — С. 220.; Котлер Ф. Основы маркетинга. Краткий курс Пер. с англ. - М.: Издательский дом «Вильямс», 2015. – 1000 с; Портер М. Конкурентная стратегия. Методика, анализ отрасли и конкурентов. Пер. с англ. – М.: Издательство «Альпина бизнес», 2012. – 454с.; Портер М.Е. Конкурентное преимущество: как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / Пер. с англ, Е. Калинина. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2005, - 714 с.; Томпсон-мл. Артур А., Стрикленд Ш А. Дж. Стратегический менеджмент. Концепции и ситуации для анализа. 12-е изд., Пер. с англ. - М.: Изд. дом "Вильямс", 2006. – 928 с.; Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., Директ-Медиа. 2007, с 400.

⁴Абанина С.П. Формирование стратегии повышения конкурентоспособности организации. Диссертация канд. экон. наук., Саранск, МорГУ. 2007, 203 с.; Азоев Г.Л., Конкуренция: анализ, стратегия и практика, -М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. -206 с.; Азоев Г.Л., Челенков А. П. Конкурентные преимущества фирмы - М: ИНФРА-М, 2000. -256 с.; Воронов Д.С. Оценка, анализ и выявление путей повышения конкурентоспособности предприятий. Дисс. канд.экон. наук. Екатеринбург – 2002, –141 с.; Фасхиев Х. А. Модель управления конкурентоспособностью предприятия /Х. А. Фасхиев, Е. В. Попова // Маркетинг в России и за рубежом. — 2009. — № 6 (74). — С. 107.; Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг. -Спб.: Питер, 2002.-448 с.; Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации- -М.: Эксмо, 2004. - 544 с.;Четыркина Н.Ю.Управление конкурентоспособностью организаций сферы услуг: Учебное пособие.– СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009.–128 с.; Шкардун В.Д. Стратегическое планирование деятельности предприятия на основе методологии маркетинга. Автореферат дисс. док. экон. наук. –М., 2009. 49 с.

⁵Бекмуродов А.Ш. Эффективность маркетинга средств производства. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. – Ташкент, 1993.-54с.; Бекмуродов А.Ш.,Қосимова М.С. , Сафаров Б. Ж. Б.Хизматлар маркетинги. Ўқув

томонидан олиб борилган тизимли тадқиқотлар миллий иқтисодиёт ва унинг тармоқлари рақобатдошлигини оширишнинг ташкилий-иқтисодий масалаларига бағишланган.

Транспорт хизматлари бозори фаолияти бизнинг мамлакатимизга ўхшаш бўлган МДҲ мамлакатлари олимларидан С.М.Абалонин, А.П.Абрамов, Е.В.Будрина, В.П.Бычков, А.А.Вовк, Г.А.Гольц, С.И.Гриценко, Ю.Х.Гукетлев, И.В.Демьянович, Ю.В.Задворный, Е.И.Зайцев, Н.Иващенко, И.Н.Лавриков, Н.А.Логинова, В.Ф.Лукиных, Н.Лухманова, Л.Б.Миротин, И.А.Морозова, Ю.М.Неруш, Н.В.Пеньшин, Н.К.Табаков, Е.В.Табачникова, И.С.Туревский, В.А.Фурсова ва бошқалар томонидан транспорт тизими фаолиятини ташкил этиш ва бошқариш, транспорт-логистика хизматлари рақобатдошлигини ошириш бўйича изланишлар олиб борилган⁶.

кўлланма. Т, ТДИУ, 2010. 134б.; Болтабоев М.Р.Ўзбекистон Республикаси тўқимачилик саноати экспорт имкониятларини ривожлантиришда маркетинг стратегияси. И.ф.д. илм. дар. ол. уч. тақд. эт. дисс. автореф.- Тошкент, 2005.- 36 б.; Фаттахов А.А. Стратегии маркетинга в оптовой торговле и пути повышения её эффективности. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. – Ташкент, 2004. - 42с.; Адилова З.Ж. Халқаро бозорларга экспорт махсулотларини йўналтиришнинг маркетинг стратегияси. и.ф.д. илм. дар. ол. уч. тақд. эт. дисс. автореф.- Тошкент, 2008.- 35 б.;Эргашходжаева Ш.Ж. Инновацион маркетинг. – Тошкент: Чўлпон, 2014. –178 б.;Эргашходжаева Ш.Ж., Самадов А. Н., Шарипов И. Б. Маркетинг, дарслик. Т.: Иқтисодиёт, 2013, 14-15 б.;

⁶Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг. Учебное пособие. –М.: Академкнига, 2004. – с 101.; Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Маркетинг на транспорте. Под общей редакцией д-ра экон. наук, проф. В.Г. Галабурды. Учебник для вузов. М.: Желдориздат. – 2001. – 272 с.;Будрина Е.В. Методология и методы регулирования рынка на транспорте.дис. д-ра экон. наук : Санкт-Петербург, 2002, 331 с.; Бычков В.П. «Экономика предприятий автомобильного транспорта. – М: «Инфра», 2010.

Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста. дис. д-ра экон. наук : Москва, 2001, 365 с.;Гольц Г.А. Транспорт и макроэкономика России за три века // Материалы X международной (тринадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции, Екб.: 2004. -С. 138-147.; Гриценко С.И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине. Автореферат диссер.док.экон.наук. –СПб.; СПбГУЭиФ, 2009,- 41 с.; Гукетлев Ю.Х. Формирование систем регулирования региональных транспортных комплексов. Автореферат диссертации докт. экон. наук. – М: МАДИ, 2009. – 41 с.; Демьянович И. В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг // Проблемы современной экономики, 2011. №1, С342-346.;Задворный Ю.В. Управление развитием транспортной инфраструктуры северных регионов. Автореферат дисс. доктора эконом. наук. –М.: РАГС при Президенте РФ, 2011. 46 с.;Зайцев Е. И. Организация производства на предприятиях автомобильного транспорта : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Е. И. Зайцев. — М. : Издательский центр «Академия», 2008. - 176 с.;Иващенко Н.Ю. Организация информационной системы управления транспортно-логистическим комплексом региона. Автореферат диссер.канд.экон.наук. –СПб., 2009. – 16.; Лавриков, И.Н. Экономика автомобильного транспорта :учебное пособие /И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под науч. ред. д-ра экон. наук,проф. И.А. Минакова. – Тамбов: Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, – 2011. – 116 с.;Логинова Н.А. Развитие рынка грузовых автотранспортных услуг на основе взаимодействия участников. Автореферат диссертации докт. экон. наук. – СПб: СПбГИЭУ, 2011. – 39 с.;Лукиных В.Ф. Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Автореферат диссертации докт. экон. наук. –СПб.; СПбГИЭУ, 2011. 42 с.;Лухманова Н. А. Методы оценки конкурентоспособности транспортных услуг // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2009. №90.;Миротин Л.Б., Бульба А.В., Демин В.А. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов. – Москва: Феникс, 2009. – 416 с.; Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н.. – Волгоград, 2008. –С.10-11.;Неруш Ю.М. Проблемы эффективного функционирования транспорта в логистической системе: диссертация д-ра экон. наук : 08.00.05. –М., 2002. 290с.;Пеньшин Н.В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризисной модернизации экономики России. Монография.– Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2010. – 156 с.; Табаков Н. К стратегии развития транспорта//Транспорт Российской Федерации, № 4, 2006. – С 1-6.;Табачникова Е. В. Рынок транспортных услуг : учеб. пособие / Е. В. Табачникова. -СПб. : СПбГИЭУ, 2011. - 202 с.;Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт) : учебник. М.: ИД «ФОРУМ» : ИНФРА, 2011. 288 с.;Фурсов В.А. Формирование и функционирование региональных рынков транспортных услуг: теория, методология, практика. Автореферат дисс.докт. экономических наук. Ставрополь, 2011. 45 с.

Шунингдек, республикамизда соҳа мутахассисларидан Ғ.А.Саматов, М.А.Икрамов, С.А.Салимов, М.Н.Ирисбекова, М.Н.Равшанов ва Т.У.Қодировларнинг автомобиль транспорти тизими фаолиятини ташкил этиш, рақобатдошлигини таъминлаш ва бошқариш ҳамда тармоқни инновацион ривожлантиришга бағишланган тадқиқотларини алоҳида таъкидлаб ўтиш мумкин⁷.

Юқорида номлари келтирилган олим ва мутахассисларнинг илмий асарларида автомобиль транспорти хизматлари кўрсатиш жараёнини ташкил этиш ва бошқаришнинг ўзига хос хусусиятлари, рақобатдошликни ошириш ва унинг самарадорлигини баҳолашнинг илмий-услубий асослари каби масалалар ёритилган бўлсада, автомобиль транспорти корхоналарининг рақобат салоҳияти алоҳида тадқиқот объекти сифатида кўриб чиқилмаган.

Шу сабабли, рақобат салоҳиятини автомобиль транспорти тизимида рақобат устунликларини таъминлашнинг базавий шarti сифатида тадқиқ этишга зарурият туғилади.

Диссертация мавзусининг диссертация бажарилаётган олий таълим муассасасининг илмий тадқиқот ишлари билан боғлиқлиги. Мазкур тадқиқот Тошкент давлат техника университетининг илмий-тадқиқот ишлари режасига мувофиқ “Аҳолига транспорт хизмати кўрсатиш ҳамда шаҳарлар ва қишлоқларда автобусларда йўловчилар ташиш тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида” мавзусидаги илмий лойиҳа доирасида бажарилган.

Тадқиқотнинг мақсади автомобиль транспорти тизимида рақобат салоҳиятидан фойдаланган ҳолда иқтисодий самарадорликни ошириш бўйича таклиф ва тавсияларни ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқот вазифалари:

рақобат салоҳияти иқтисодий категорияси асосида автомобиль транспорти тизимида рақобат салоҳиятини шакллантириш ва фойдаланишнинг илмий-услубий асосларини танқидий ўрганиш;

автомобиль транспорти тизими фаолиятининг ривожланиш ҳолати ва унинг умумиқтисодий ривожланишга таъсирини эконометрик баҳолаш;

автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини оширишда интеллектуал транспорт тизимларини қўллаш имкониятларини асослаш;

автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини бошқариш тизими самарадорлигини баҳолаш услубиятини такомиллаштириш;

⁷Саматов Ғ.А. и др. Инновационное развитие автомобильного транспорта. – Т.: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2011. – 256 с.; Салимов С.А. Основы маркетинга на автомобильном транспорте Узбекистана. Учебное пособие для бакалавров и магистров по специальности «Маркетинг». –Т.:ГАЙИ, 2006. – 170 с.; Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. - 209 б.;Икрамов М.А. ва бошқ. Автотранспорт воситалари сервиси: олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. – Т.: А.Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси нашриёти, 2011. – 192 б.; Ирисбекова М.Н. Транспорт хизматлари бозорининг рақобат устунликларини таъминлашни маркетинг механизмлари. – Т.: “Fan va texnologiya”, 2012. –180 б.;Қодиров Т.У. Автомобиль транспорти рақобатдошлиги: ташкилий-иқтисодий механизмлар. Монография. –Т.: “Янги аср авлоди”, 2013. 256 б.

автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини аутсорсингни қўллаш орқали ошириш имкониятларини асослаш;

автомобиль транспорти корхонаси ташиш қобилиятидан самарали фойдаланиш ва унинг иқтисодий самарадорлигини аниқлашдан иборат.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон автомобиль транспорти хизматлари бозорида транспорт-логистика хизматларини кўрсатувчи корхоналар фаолияти олинган.

Тадқиқотнинг предмети бўлиб автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини шакллантириш ва ундан фойдаланиш билан боғлиқ иқтисодий муносабатлар ҳисобланади.

Тадқиқотнинг усуллари. Тадқиқот жараёнида монографик ўрганиш, илмий абстракция, тизимли ёндашув, иқтисодий-математик моделлаштириш, эксперт баҳолаш, иқтисодий индекслар ва корреляцион-регрессион таҳлил усулларида фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

автомобиль транспортининг рақобат салоҳияти таркиби рақамлаштириш салоҳиятини киритиш асосида такомиллаштирилиб, унинг асосида автокорхоналарнинг техник-эксплуатацион рақобатбардошлиги ва йўловчи ташиш ҳажмини ошириш асосланган;

соҳанинг ўзига хос хусусиятларидан келиб чиққан ҳолда автомобиль транспортининг рақобат салоҳиятини ишлаб чиқаришда транспорт ишлаб чиқаришни ташкил этиш, иқтисодий жиҳатдан иқтисодий муносабатлар даражаси ва ижтимоий жиҳатдан меҳнат жамоасининг иш унумдорлиги салоҳиятлари асосида баҳолаш таклиф қилинган;

Тошкент шаҳри ва шаҳар атрофи автотўналишларида хизмат кўрсатувчи хусусий транспорт операторларининг ҳаракатдаги таркибига техник, таъмирлаш ва дезинфекцион тозалаш бўйича хизмат кўрсатишни аутсорсинг (outsourcing) асосида йўлга қўйиш иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлиги асосланган;

жамоат транспорти корхоналарининг рақобат салоҳиятини оширишда вақтни комплекс бошқариш, ёқилғи маҳсулотлари назоратини самарали амалга ошириш, таъмирлаш ишларини вақтида ташкил этиш, эҳтиёт қисмлар иқтисоди ва бандлик каби омилларни эътиборга олган ҳолда интеллектуал транспорт тизимларини (GNSS-Global Navigation Satellite System) GPS, (АҚШ), E-CALL (Европа Иттифоқи) ва ГЛОНАСС (РФ) навигация тизимлари билан интеграллашган миллий UzGNS глобал навигация тизими асосида ташкил қилишнинг иқтисодий жиҳатдан мақсадга мувофиқлиги асосланган.

Тадқиқотнинг амалий натижаси қуйидагилардан иборат:

автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини шакллантириш механизми ва унинг элементларига интеллектуал транспорт тизимларини қўллаш ва аутсорсингни қўллаш қабиларни эътиборга олган ҳолда аниқлик киритилган;

автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятидан фойдаланиш даражасини ифодаловчи кўрсаткичларни баҳолаш услубияти рақамли иқтисодиёт талабларини эътиборга олган ҳолда такомиллаштирилган;

автомобиль транспорти корхонаси рақобатдошлик даражасини баҳолаш ва унинг салоҳиятини ошириш стратегиясини ишлаб чиқишнинг алгоритмик модели шакллантирилган.

Олинган натижаларнинг ишончлилиги назарий ва қўлланилган ёндашув ва усулларнинг тадқиқот мақсадига мувофиқлиги, соҳанинг ривожлантиш ҳолатини баҳоловчи кўрсаткичлар тизими ва тегишли материалларнинг расмий манбаларидан олинганлиги ҳамда тадқиқот жараёнида ишлаб чиқилган хулоса, таклиф ва тавсияларнинг амалиётга жорий этилиб, натижаларнинг ваколатли тузилмалар томонидан тасдиқланганлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти иш ишлаб чиқилган назарий таклиф ва тавсияларнинг автомобиль транспорти тизими ва автокорхоналарнинг иқтисодий салоҳити ва рақобатбардошлигини баҳолашнинг методологик-услубий асосларини такомиллаштиришда фойдаланишга хизмат қилиши билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг амалий аҳамияти диссертацияда асосланган ғоялар, амалий таклиф ва тавсиялардан транспорт салоҳиятини ошириш борасида қабул қилинадиган қарорлар ҳамда автомобиль транспорти тизими ва автокорхоналарни тармоқ, ҳудуд ва хўжалик даражасида истиқболли ривожлантириш дастурларини ишлаб чиқишда, тармоқлараро инновацион ривожланиш стратегиялари ва ахборот базаларини шакллантиришда, соҳага оид мақсадли илмий изланишларда, транспорт тизимида кадрларни ўқитиш, малакасини ошириш ва қайта тайёрлашда фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланиш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

автомобиль транспортининг рақобат салоҳияти таркибига «рақамлаштириш салоҳияти»ни киритиш асосида такомиллаштириш ҳисобига автомобиль транспорти корхоналари техник-эксплуатацион рақобатбардошлиги ва йўловчи ташиш ҳажмини ошириш бўйича таклиф «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ тизимига жорий қилинган («Тоштранспетчерхизмат» унитар корхонасининг 2019 йил 18 октябрдаги 1732/09-сон маълумотномаси). Мазкур таклифни амалиётга жорий этилиши натижасида жамият таркибига кирувчи автобус корхоналарининг техник-эксплуатацион барқарорлиги таъминланган ва доимий ҳаражатлар миқдори ўзгармаган ҳолда қўшимча равишда 96,0 минг йўловчи ташишга эришилган;

рақобат салоҳиятини ишлаб чиқаришда автотранспорт ишлаб чиқаришини ташкил этиш, иқтисодий жиҳатдан иқтисодий муносабатлар даражаси ва ижтимоий жиҳатдан меҳнат жамоасининг иш унумдорлиги

салоҳиятлари асосида баҳолаш бўйича таклифлар «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ тизимига, жумладан UZGPS «BePro Dasturchilar markazi» МЧЖ фаолиятига жорий қилинган («Тоштранспедиспетчерхизмат» унитар корхонасининг 2019 йил 18 октябрдаги 1731/09-сон маълумотномаси). Таклифларнинг жорий қилиниши натижасида ташиш жараёнларини масофадан бошқариш ва мониторинги транспорт воситаларидан мақсадли фойдаланмаслик, уларнинг туриб қолиши ҳолатлари ва ёқилғи исрофгарчиликларини олдини олиш ҳисобига ташиш таннархни 10-12 фоизгача пасайтириш, 30 та йўловчи ташувчи енгил автомобиллар мисолида 2019 йилнинг биринчи ярим йиллиги бўйича 10 млн сўмдан ортиқ бошқарув, техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш харажатларининг иқтисод қилинишига хизмат қилган;

ҳаракатдаги таркибга техник, таъмирлаш ва дезинфекцион тозалаш бўйича хизмат кўрсатишни аутсорсинг (outsourcing) асосида йўлга қўйиш бўйича таклифлар Тошкент шаҳри ва шаҳар атрофи автойўналишларида хизмат кўрсатувчи хусусий транспорт операторлари амалиётига жорий этилган («Тоштранспедиспетчерхизмат» унитар корхонасининг 2019 йил 18 октябрдаги 1732/09-сон маълумотномаси). Таклифларнинг жорий қилиниши натижасида автобус корхоналарининг ишлаб чиқариш базаларида техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш ишлари фаолияти бўйича йилига 370,0 млн сўм қўшимча соф даромад олинган ҳамда хусусий ташувчиларда мазкур позициялар бўйича харажатлари 12 фоизгача пасайиб, хизматлари рақобатдошлигининг ошиши таъминлаган;

жамоат транспортининг рақобат салоҳиятини оширишда интеллектуал транспорт тизимларини GPS, E-CALL ва ГЛОНАСС навигация тизимлари билан интеграллашувчи миллий UzGNS глобал навигация тизими асосида ташкил этиш бўйича таклифлар «Тошшаҳартрансхизмат» АЖ тизимига жорий қилинган («Тоштранспедиспетчерхизмат» унитар корхонасининг 2019 йил 18 октябрдаги 1731/09-сон маълумотномаси). Таклифларнинг жорий қилиниши натижасида салт юриш масофасини қисқартириш ҳисобига йилига 91,5 млн. сўмлик ёқилғи харажатлари (2019 й.) ва 20 та автобус йўналишида йиллик ташиш харажатлари 850 млн. сўмга тежалган, йўловчиларга хизмат кўрсатишнинг мунтазамлиги ва сифати ошган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Ушбу тадқиқот натижалари 5 та халқаро ва 6 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

Тадқиқот натижаларининг эълон қилиниши. Диссертация мавзуси бўйича 20 та илмий иш, Ўзбекистон Республикаси Олий аттестация комиссияси томонидан докторлик диссертациялари асосий илмий натижаларини чоп этиш тавсия этилган нашрларга мувофиқ 4 та мақола миллий ва 2 та мақола халқаро журналларда чоп қилинган.

Диссертациянинг ҳажми ва тузилиши. Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхатидан ташкил топган бўлиб, унинг умумий ҳажми 142 бетдан иборат.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Кириш қисмида тадқиқот мавзусининг долзарблиги ва зарурати, тадқиқотнинг республика фани ва технологиялари ривожланишининг асосий устувор йўналишларига боғлиқлиги, муаммонинг ўрганилганлик даражаси, тадқиқот мавзуининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режаси билан боғлиқлиги ҳамда тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, объекти ва предмети, усуллари, тадқиқотнинг илмий янгилиги ва амалий натижаси келтирилган. Шунингдек, тадқиқот натижаларининг ишончлилиги, олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти, уларнинг жорий қилиниши ҳамда тадқиқот натижаларининг апробацияси ва эълон қилингани, диссертациянинг ҳажми ва тузилиши ёритиб берилган.

Диссертация ишининг биринчи боби **“Рақобат салоҳиятини шакллантириш ва ундан самарали фойдаланишнинг назарий-услубий асослари”** деб номланиб, рақобат салоҳиятининг корхона иқтисодий ҳолатини мустаҳкамлашдаги ўрни, автомобиль транспортида рақобат салоҳиятини шакллантириш ва ундан фойдаланишнинг ўзига хос хусусиятлари очиб берилиб, автомобиль транспорти корхоналарининг рақобат салоҳиятини тизимли тадқиқ этишнинг методологик асослари ва транспорт хизматлари рақобатдошлигини баҳолаш услубиятини такомиллаштириш масалалари назарий-услубий жиҳатдан тадқиқ этилган.

Ҳар қандай корхонанинг муваффақиятли ривожланиши унинг ўз ички потенциали имкониятларидан самарали фойдаланишига боғлиқдир. Айнан корхона имкониятлари унинг келажақда бизнесини қай даражада самарали ва муваффақият билан ривожлантириш мумкинлигини белгилаб беради. Демак корхоналар ривожланиши ва улар бозор қийматининг ўсиши умумий салоҳиятлари мавжудлигидагина рўй беради. Шунинг учун корхонани ривожлантириш стратегиясини шакллантириш ва амалга ошириш унинг салоҳиятига асосланади. Рақобат салоҳияти корхона умумий салоҳиятининг ташкил этувчи асосий элементларидан бири бўлиб, тадқиқотимиз давомида олинган натижалар асосида уни шакллантириш ва ривожлантиришни таъминловчи асосий шартлар аниқланди:

-рақобат салоҳиятини шакллантирувчи ташкил этувчилар ва уларга эғалик қилиш имкониятларининг мавжудлиги;

-корхонанинг рақобат салоҳиятини амалда унинг рақобат устунликларига айлантирувчи услуб, усуллар ва воситаларнинг мавжудлиги;

-корхона рақобат салоҳиятини баҳолаш ва рақобатчиларнинг кўрсаткичлари билан таққослаш имкониятлари;

-ташқи муҳит омиллари таъсирини ҳисобга олган ҳолда корхона фаолиятини ўзгарувчан бозор шароитларига мослаштириш мумкинлиги.

Корхона ички имкониятлари ҳисобига рақобат салоҳиятини шакллантириб, қулай ташқи шароитда бозорда ўз рақобат позициясини эгаллаши мумкин. Бу эса чекланган ички ресурслардан фойдаланиш

имкониятларидан келиб чиқиб, ривожлантириш стратегиясининг асосий йўналишларини ишлаб чиқишни тақозо этади. Тадқиқот натижалари асосида рақобат салоҳияти 6 та асосий таркибий элементларга: маркетинг салоҳияти, инновацион салоҳият, ресурс салоҳияти, ишбилармонлик салоҳияти, рақамлаштириш салоҳияти ва бозор салоҳиятига бўлиб, уларни ривожлантиришнинг асосий йўналишлари белгилаб берилди (1- жадвал).

1- жадвал

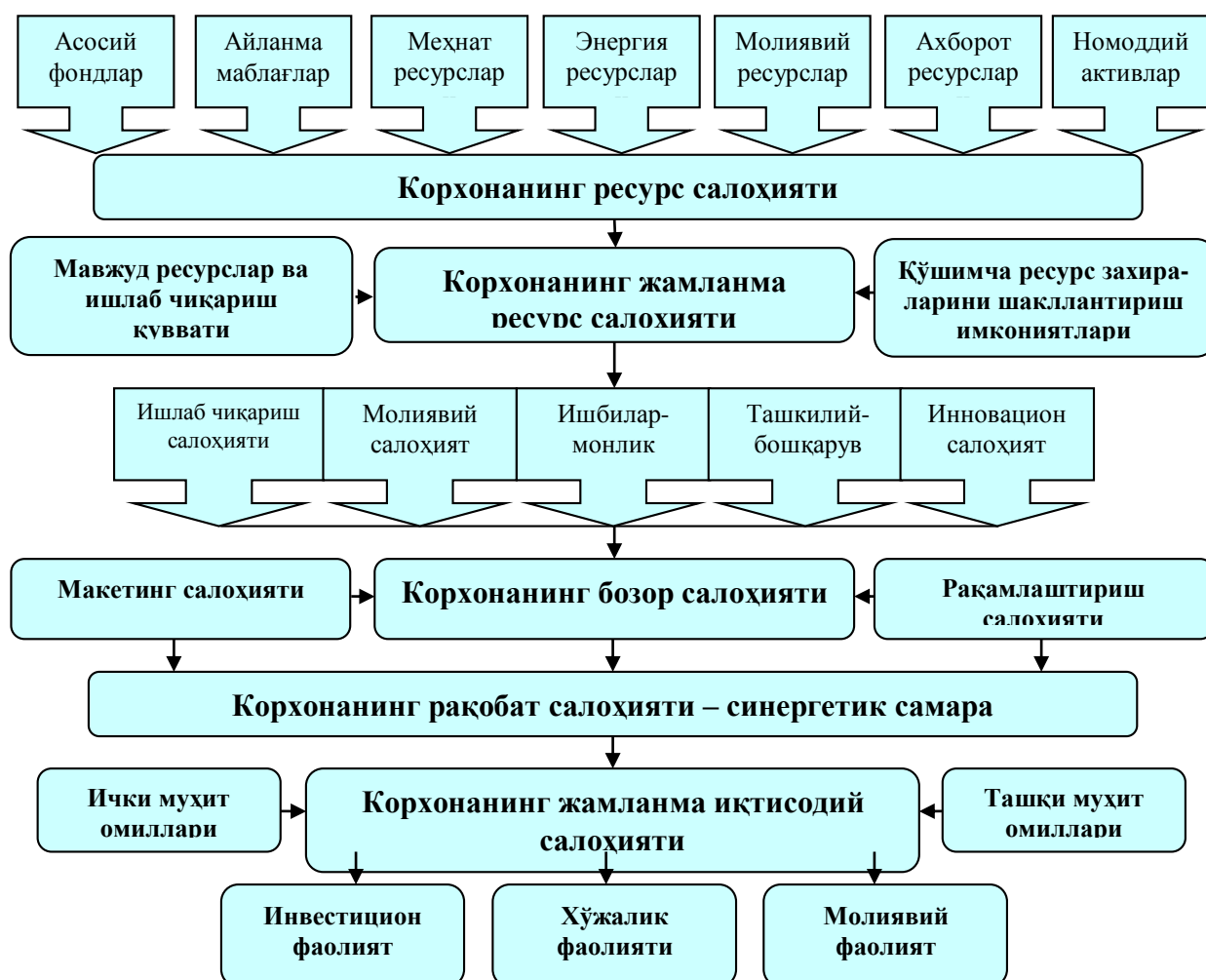
Рақобат салоҳиятининг таркибий элементлари ва уларни ривожлантиришнинг асосий йўналишлари⁸

№	Рақобат салоҳиятининг тақрибий элементлари	Ривожлантириш йўналишлари
1.	Маркетинг салоҳияти	- маркетинг тадқиқотларини ташкил этиш ва ўтказиш; - истеъмолчининг хулқ-атворини ўрганиш ва уларнинг талаблари шаклланишига таъсир кўрсатиш; - маркетинг ахбороти ва коммуникациялари тизимини такомиллаштириш; - бозорда маҳсулотни силжитишнинг замонавий воситаларини қўллаш; - бенчмаркинг.
2.	Инновацион салоҳият	- ишлаб чиқаришда фан-техника ютуқларини жадал қўллаш; - корхона асосида илмий-тадқиқот бўлимларини ташкил этиш; - инновацияларни ривожлантириш жараёнига турли даражадаги ходимларни жалб қилиш.
3.	Ресурс салоҳияти	-замонавий ва тежамкор ишлаб чиқариш воситаларидан фойдаланиш; -фонд қайтимини ошириш, фонд сиғимини камайтириш; -ишлаб чиқариш қувватларини оптималлаштириш; -ишлаб чиқариш ва бошқа ҳаражатларни оптималлаштириш; -айланма маблағлар айланувчанлигини тезлаштириш; -маҳсулот бирлигига айланма маблағлар юкланишини камайтириш; -фойдани қайта инвестициялаш орқали ишлаб чиқариш активларини янгилаш ва кенгайтириш; -маҳсулот сифатини назорат қилиш тизимини такомиллаштириш; -бошқарувда сифат менежментини жорий этиш; -ходимлар таркибини оптималлаштириш ва қўнимсизлигини камайтириш; -ходимлар малакасини ошириш ва қайта тайёрлаш; -ходимларни моддий ва маънавий рағбатлантириш тизимини самарали ташкил этиш; -товар етказиб берувчилар билан алоқалар ва логистика тизимини яхшилаш.
4.	Ишбилармонлик салоҳияти	-корхонада корпоратив кадрятлар тизимини жорий этиш ва ташкилий маданиятни ривожлантириш; -бўлимлар ва ходимлар ўртасида ички соғлом рақобат муҳитини шакллантириш; -жамоада соғлом маънавий ва руҳий муҳитни шакллантириш; -ижтимоий қўллаб-қувватлаш дастурларини амалга ошириш ва бошқалар.
5.	Рақамлаштириш салоҳияти	-статистик база ва ҳисобот фаолиятини рақамлаштириш; -ишлаб чиқариш фаолиятини рақамлаштириш; -субъект ва тизим даражасидаги жараёнларни рақамлаштириш; -субъект, тизим ва макро даражадаги тизимларнинг интеграциясини ташкил қилиш; -рақамлаштиришга оид бошқа жараёнлар
6.	Бозор салоҳияти	-корхона маҳсулотига қўшимча эҳтиёжларни излаб топиш ва уларни талабга айлантириш; -мижозларни жалб қилишни рағбатлантириш тизимини такомиллаштириш; -янги бозор сегментларини ўзлаштириш.

⁸Манбалар асосида муаллиф томонидан тузилган

Тадқиқотлар натижасида хулоса қилиш мумкинки, корхона рақобат салоҳияти иқтисодий салоҳиятнинг таркибий элементи сифатида қуйидаги функционал компонентлар: ишлаб чиқариш, молиявий, маркетинг, ташкилий, бошқарув ва инновацион салоҳиятлар билан ўзаро мувофиқлашиб, стратегик даражада иқтисодий салоҳиятни шакллантиради (1-расм).

Рақобат салоҳиятини шакллантириш динамик жараён бўлиб, ундан фойдаланиш ишлаб чиқариш қувватини кенгайтиришни унинг ўсиш суръатига мувофиқ амалга оширишни, мавжуд ресурс имкониятлари доирасида маҳсулот ва хизматларга бўлган талабни мумкин қадар тўлиқ қондириш ҳамда энг юқори иқтисодий наф олишга йўналтиришни таъминлайди.



1-расм. Корхона рақобат салоҳиятининг шаклланиши ва жамланма иқтисодий салоҳиятга таъсири механизми⁹

Корхонанинг рақобат салоҳияти бевосита унинг рақобат устунликларини таъминловчи пойдевор ҳисобланар экан, бундай салоҳиятни шакллантириш ва ундан фойдаланишнинг ташкилий-иқтисодий жиҳатларини тадқиқ этишга бўлган мавжуд илмий ёндашувлар тизимлаштирилди.

⁹Муаллиф ишланмаси

Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан фойдаланишни ташкил этиш ва бошқариш муаммоларини ҳал қилишда, энг аввало, унга умумиктисодий нуқтаи назардан, сўнгра транспорт тизими нуқтаи назаридан ёндашув ўринли бўлади, деб ҳисоблаймиз. Бу ўз навбатида рақобат салоҳиятини:

-ташиш сифати ва хавфсизлигига қўйиладиган замонавий талаблар асосида энг кам сарф-ҳаражатлар билан аҳоли ва иқтисодиёт тармоқларининг юк ва йўловчи ташишга бўлган талабини қондиришга йўналтириш;

-ташишда техник, технологик ва ташкилий-иқтисодий масалаларини ҳал этишда барча турдаги автомобиль транспорти корхоналари фаолиятида қўллаш мумкин бўлган умумий моделини тизимли-иерархик асосда шакллантириш имконини туғдиради.

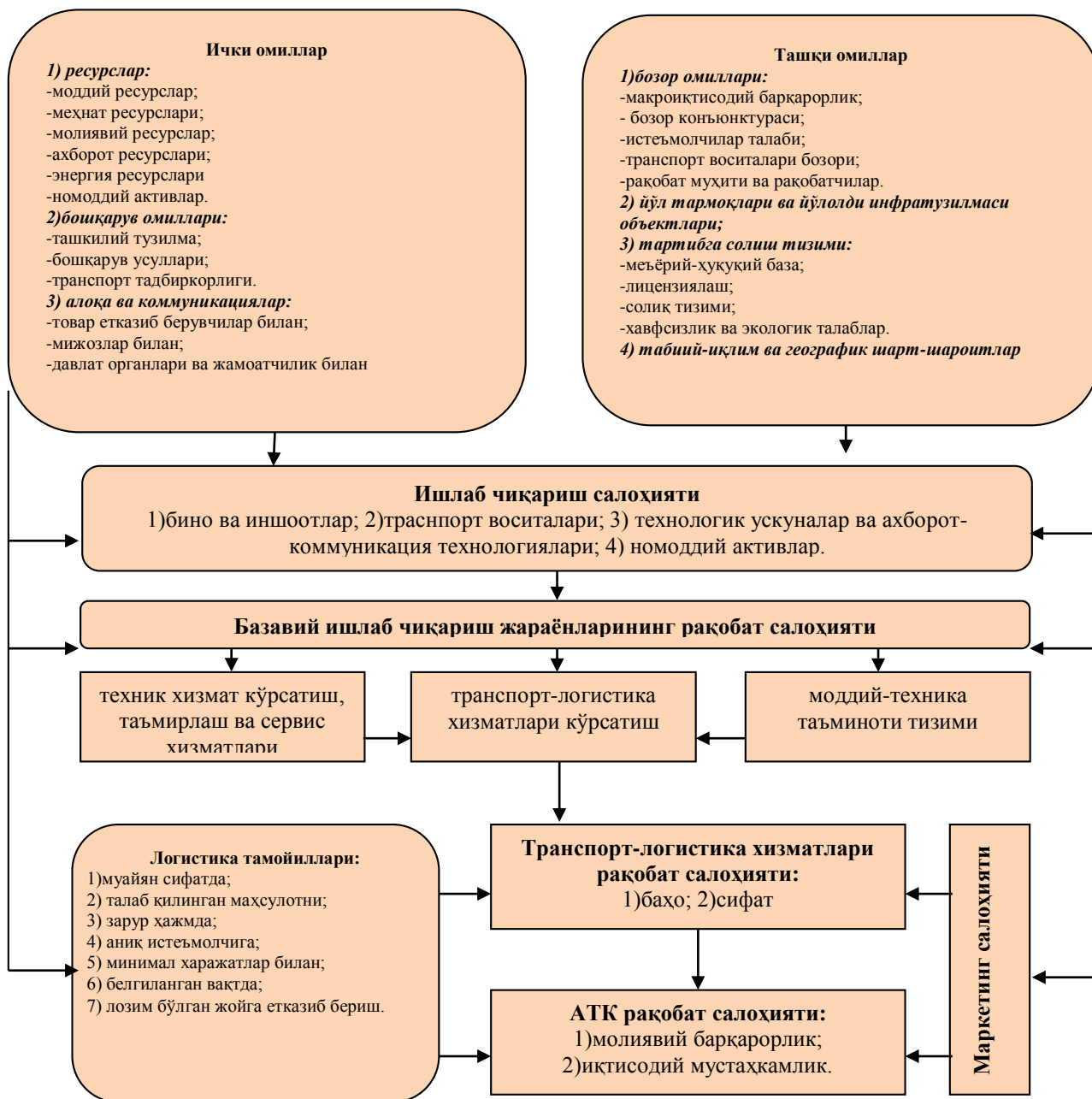
Автомобиль транспорти умумий логистика тизимининг элементи бўлиши билан бир вақтда, алоҳида элементлардан (техник хизмат кўрсатиш ва сервис, транспорт операторлари, йўл ва йўлолди инфратузилмаси) иборат тизим сифатида фаолият кўрсатади. Унинг тизим сифатидаги асосий мақсади транспорт-логистика хизматлари кўрсатиш ҳажмини ошириш ва уларнинг таннархини пасайтириш ҳисобига максимал фойда олишдан иборат бўлади (2-расм).

Тадқиқотимиз асосида шундай хулосага келдикки, автомобиль транспорти корхонасининг рақобат салоҳиятини иккига: корхона рақобат салоҳияти ва транспорт хизматлари рақобат салоҳиятларига ажратиб тадқиқ этиш мақсадга мувофиқдир. Чунки рақобатчилар ўртасида муҳит ва ишлаб чиқариш салоҳиятлари тенг бўлган шароитда рақобат устунлигига транспорт хизматлари рақобатдошлиги орқали эришилади.

Автомобиль транспорти корхоналарида техникавий жиҳатдан бу транспорт хизматлари кўрсатиш салоҳияти; ишлаб чиқаришда - транспорт ишлаб чиқаришни ташкил этиш салоҳияти, иқтисодий жиҳатдан иқтисодий муносабатлар тизими ва ижтимоий жиҳатдан - меҳнат жамоасининг иш унумдорлиги салоҳияти билан белгиланади.

Демак, рақобат салоҳиятини шакллантириш бошқа иқтисодий-ижтимоий жараёнлар сингари маълум бир ташкилий-иқтисодий технологиялар асосида амалга оширилади. Унга автокорхона ходимлари томонидан локал салоҳиятларни шакллантириш ва уларни талаб этиладиган рақобат салоҳиятига эришиш учун мувофиқлаштириш бўйича мақсадли ҳаракат қилишга йўналтирилган операция ва амаллар сифатида қараш мумкин.

Автомобиль транспорти рақобат салоҳиятини шакллантириш ва ундан фойдаланиш жараёнини ташкил этиш масалалари ҳар бир базавий жараёнлар кўламида алоҳида кўриб чиқилади. Транспорт-логистика хизматларини кўрсатиш, автомобилларга техник хизмат кўрсатиш ва таъмирлаш ҳамда транспорт корхонаси моддий таъминоти бир томондан мустақил локал салоҳиятлар бўлсада, умумий салоҳиятнинг бир-бирига боғлиқ бўлган таркибий элементлари ҳисобланадилар (2-расм).



2-расм. Автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини шакллантиришнинг умумий механизми¹⁰

Мазкур қарашлар асосида диссертация ишида автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини шакллантириш ва ундан фойдаланишнинг такомиллаштирилган алгоритмик модели таклиф этилди.

Рақобат салоҳияти бошқа иқтисодий категориялар сингари микдорий кўрсаткичлар билан бирга сифат тавсифларига ҳам эга бўлиб, корхона манфаатлари, муаммолари, мақсади ва вазифаларини тўғри белгилаб олиш учун уни маълум бир мезонлар асосида баҳолаш муҳим аҳамият касб этади.

Рақобат салоҳиятини шакллантириш ҳар бири баҳоланувчи узвий боғланган бир неча босқичлардан иборат бўлиб, рақобатдошликни

¹⁰Муаллиф ишланмаси

таъминлашга йўналтирилган автокорхонанинг операцион ва стратегик фаолияти моделлари асосида амалга оширилади.

Корхона рақобат салоҳиятини баҳолаш тизимини такомиллаштирмасдан туриб, унинг самарадорлигини ошириш билан боғлиқ чора-тадбирларни амалга ошириш мушкулдир. Буни қуйидаги вазиятлар билан тушунтириш мумкин:

- транспорт хизматлари бозорининг ўзгарувчан шароитларида мавжуд салоҳиятдан фойдаланиш даражаси ва усуллари самара бермаслиги мумкин;

- рақобат салоҳиятини шакллантириш комплекс ёндашувни талаб этиб, ҳамма вақт ҳам унинг ресурс таъминоти ташкилий томонлари билан мутаносиб боғланмайди;

- бозорда тўпланган тажрибадан ташқари рақобат салоҳиятини шакллантиришнинг илмий ва инновацион усуллари ҳам таяниши лозим;

- рақобат салоҳиятининг бошқарув механизмини такомиллаштириш ва янгича ташкилий тузилмаларни жорий этиш зарурияти;

- рақобат салоҳиятини юксалтириш ходимлар малакасини ҳам мос равишда оширишни талаб этади.

Шулар асосида автомобиль транспорти корхоналари рақобатдошлигини баҳолаш ва салоҳиятини ошириш стратегиясини ишлаб чиқишнинг кўп босқичли модели таклиф этилди.

Автомобиль транспорти хизматлари рақобатдошлигини таҳлил қилиш ва баҳолашда энг аввало истеъмолчилар талабларини фойдаловчи мезонларга эътибор қаратишимиз лозим. Чунки транспорт хизматлари истеъмолчилари уларнинг талаб ва эҳтиёжларини тўлиқ қондира оладиган кўрсаткичларга эътибор қаратган ҳолда бирор бир корхона хизматидан фойдаланиш истагини билдирадидилар. Автомобиль транспорти корхоналари ушбу истеъмолчиларнинг талабларига мос келадиган транспорт хизматларининг бозордаги истеъмол даражаси, бозор ҳажми ва транспорт хизматларини кўрсатиш истиқболини баҳолашга қаратишлари лозим. Бунда баҳолаш учун танланган рақобатдошлик кўрсаткичлари уларнинг меъёрий, мижозлар талаб этадиган ёки намуна қилиб олинган хизмат кўрсаткичлари билан таққосланади. Ҳар қандай кўрсаткич аниқ бир вақт ва жойда мавжуд бўлиб, уларни баҳолашда таққослама характерга эга бўлиши талаб этилади.

Юқоридагиларга асосланган ҳолда рақобатдошликни баҳолашнинг умумий қоидаларини шакллантириш мумкин:

- Корхона ва унинг рақобатдошлигини баҳолашда истеъмолчилар томонидан қўйиладиган талабларга устуворлик берилади. Корхона ва истеъмолчиларнинг манфаатлари кесишуви ёки қарама-қарши бўлиши мумкин;

- баҳолаш аниқ вақт ва жойда амалга оширилади;

- кўрсаткичларни рақобатчилар, ўхшаш маҳсулот ёки хизматлар билан таққосланади;

- кўрсаткичларни турлича катталиқда ўлчанишига қарамай (иқтисодий ва техник кўрсаткичлар) уларни ягона интеграллаш имконияти бўлиши лозим;

- кўрсаткичлар мумкин қадар истеъмолчилар талабига мослаштирилади;

- кўрсаткичлар даражасининг жамият ва атроф-муҳитга салбий таъсири мумкин қадар кам бўлиши лозим.

Юқоридаги фикр-мулоҳазалар асосида автотранспорт корхоналари рақобатдошлигини тавсифловчи мезонлар гуруҳини шакллантириш мумкин:

1. Ишлаб чиқариш фаолияти самарадорлиги кўрсаткичлари. Мавжуд асосий ишлаб чиқариш фондлари ва айланма маблағлар, молиявий ва инсон ресурсларидан фойдаланган ҳолда транспорт хизматлари кўрсатиш ҳажми ҳамда ундан олинган иқтисодий самарани ифодалайди.

2. Молиявий ҳолат кўрсаткичлари. Корхонанинг фаолияти учун зарур молиявий ресурслар билан таъминланганлиги ва улардан фойдаланишни тавсифлайди.

3. Автомобиль транспорти корхонасининг техник-эксплуатацион кўрсаткичлари – транспорт воситасини тўғри танлаш, уларни самарали ишлатиш, ташишни ташкил этишнинг замонавий усуллари жорий этилишини тавсифлайди.

4. Транспорт хизматлари кўрсатиш сифати ва баҳоси. Транспорт хизматлари бозорининг муайян сегментида, сифат ва нарх хусусиятлари бўйича рақобат устунликларига эга бўлишни тавсифлайди.

5. Фаолиятни ташкил этиш ва бошқариш. Корхонанинг ташқи ва ички муҳит таъсири остида рақобат устунлигига эришишини таъминловчи бошқарув қарорлари самарадорлигини тавсифлайди.

Бугунги кунда рақобатдошликнинг интеграл кўрсаткичини баҳолашнинг энг универсал усуллари билан бири қуйидагича ифодаланиши мумкин:

$$I_r = \sum_{i=0}^n k_i q_i \quad (1)$$

Бу ерда: k_i - бирор бир фаолият йўналиши ёки мезон бўйича рақобатдошлик кўрсаткичи, q_i - i -чи кўрсаткичнинг вазни. Амалиётда алоҳида рақобатдошлик кўрсаткичлар вазнларини ҳисоблашда эксперт усуллари билан фойдаланилади.

Диссертациянинг **“Автомобиль транспорти тизими фаолияти кўрсаткичлари таҳлили ва салоҳиятидан фойдаланиш самарадорлигини баҳолаш”** номли иккинчи бобида республика автомобиль транспорти тизими фаолиятининг ривожланиш кўрсаткичлари таҳлили, автомобиль транспорти тизими салоҳиятининг умумиқтисодий ривожланишга таъсирини эконометрик баҳолаш амалга оширилиб, автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини оширишда интеллектуал транспорт тизимларини қўллаш имкониятлари ўрганилди.

Бугунги кунда республикамизда ҳам хизматлар соҳасининг барқарор суръатларда ўсиш тенденцияси кузатилмоқда. Умумий хизматлар ҳажмининг 1/3 қисми транспорт хизматлари ҳиссасига тўғри келади.

Автомобиль транспорти тизими ривожланишининг мамлакат иқтисодиёти тараққиётидаги аҳамиятини баҳолаш учун мазкур тадқиқотлар доирасида тармоқнинг фаолият кўрсаткичлари таҳлили амалга оширилди.

Бунда, аввало, мамлакат транспорт тизими ривожланиш кўрсаткичларининг сўнгги йиллардаги ўзгариши таҳлил этилди.

2018 йилга келиб, автомобиль транспортининг умумий юк ташиш ҳажмидаги улуши 88,7фоизни, юк айланмасида – 20,5фоизни ташкил этган. Бу кўрсаткичлар мутлоқ ҳажмда 2000 йилга нисбатан мос равишда юк ташиш ҳажми ва юк айланмаси 1,6 баробарга ўсган. Транспорт ишининг ошишига юк ташиш ҳажми билан бирга уларни ўртача ташиш масофасининг 12,7 километрдан 13,3 километрга ошиши ижобий таъсир этган. Худди шунингдек, йўловчи ташиш ҳажми ва йўловчи айланмаси ҳам мос равишда 1,8 ва 5,1 баробарга ўсган. Бу ерда ҳам йўловчи айланмасидаги ташиш ҳажмига нисбатан ўсиш суръатининг юқорилиги 1 та йўловчининг ўртача ташиш масофасининг қарийб 3 баробарга ошганлиги билан тушунтирилиши мумкин.

2-жадвал

Транспорт тизими ишлаб чиқариш салоҳиятидан фойдаланиш даражаси таҳлили¹¹

Йиллар	Асосий фондлар қиймати, млрд. сўм; X_1	Транспортда банд ишловчилар сони, минг киши; X_2	Транспорт тизими ялпи маҳсулоти, млрд. сўм; Y		Ресурслардан фойдаланиш коэффициенти
			амалда	ҳисобланган	
2010	10397,9	164,0	6090,0	6039,5	1,01
2011	15569,4	163,7	7851,8	8014,0	0,98
2012	19278,8	169,1	9871,0	9448,7	1,04
2013	26108,3	189,6	12173,2	12124,5	1,00
2014	33150,1	174,4	14052,3	14764,8	0,95
2015	35525,1	176,3	15670,5	15678,2	1,00
2016	42388,5	175,2	18756,9	18296,5	1,03
2017	51579,8	198,3	22481,9	21953,8	1,024
2018	63660,4	209	26279,6	26618,9	0,987

Маълумки, транспортда ҳам бошқа соҳалар сингари капитал ва меҳнат ресурслари асосий ишлаб чиқариш омиллари экан, иқтисодий ўсишнинг сифатига баҳо беришда улардан олинувчи даромад даражасининг таҳлили муҳим аҳамият касб этади. Ушбу ресурслардан оқилона фойдаланиш зарурияти ижтимоий мазмун касб этиб, ишлаб чиқаришни ташкил этишни, бошқарув тизими, меҳнатга ҳақ тўлаш шакли ва кўрсатилаётган хизматларни такомиллаштиришга ундайди.

Транспорт тармоғига жалб этилган умумий ресурслардан қай даражада оқилона фойдаланилаётганлигини баҳолашда корреляцион таҳлил усулидан фойдаландик. Бунинг учун 1-жадвал маълумотларидан фойдаланиб, натижа ва унга таъсир этувчи омиллар ўртасидаги боғланишни ифодаловчи чизикли регрессия тенгламаси аниқланди ва у маълум эҳтимол (ишонч даражаси) билан баҳоланиб, улар ўртасидаги боғланиш зичлиги аниқланади.

Транспорт тизимида ялпи маҳсулоти (Y)- натижавий белги, асосий фондлар қиймати ва транспортда банд бўлган ишловчилар (x_1 , ва x_2) - омил белгилари деб олинди, Microsoft Excel дастурининг «ЛИНЕЙН» функцияси

¹¹ЎЗР давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан ҳисобланган.

ёрдамида улар ўртасидаги корреляцион боғланишни ифодаловчи регрессиянинг чизикли тенгламаси қуйидаги кўринишни олди:

$$Y=0,382X_1+3,265X_2+1532,04; r^2=0,993 \quad (2)$$

2- чизикли регрессия тенгламасидан кўриниб турибдики, корреляция коэффиценти 0,993 га тенг. Бу натижавий ва омил кўрсаткичлари боғлиқлик даражасининг жуда кучли эканлигига гувоҳлик беради. Бундан шундай хулоса чиқадики, мамлакатимиз транспорт тизими ялпи маҳсулотининг ҳажми асосий фондлар қиймати ва соҳада банд бўлган ишловчиларга жуда кучли боғланган. Фишер ва Стьюдент мезонлари қийматлари жадвалдаги қийматдан катта бўлганлиги регрессия тенгламасининг параметрлари 0,95 эҳтимол билан моҳиятлилигини англатади.

Таҳлил этилаётган йиллардаги тармоқда ресурслардан фойдаланиш коэффиценти 0,95-1,04 оралиғида экан. Унинг ўзгариши ижобий бўлсада, кўшимча ўсиш суръатига асосан экстенсив ўсиш омили кучлироқ таъсир этганлигини кўрсатади. Ушбу коэффицент қиймати 1 дан қанчалик юқорилаб борса, интенсив ўсиш шунча юқорилаб бораётганини намоён этиши мумкин.

Олинган натижалар тармоқ рақобат салоҳиятини шакллантиришда қуйидагиларга алоҳида эътибор беришни талаб қилади:

–фойдаланиш самарасиз бўлган ёки тижорат талаби бўлмаган ҳаракатдаги таркиб паркини янгилаш ва унинг учун зарур бўлган инвестициялаш манбаларини шакллантиришни;

–иқтисодий тармоқларининг транспорт хизматида бўлган талабини максимал даражада қондириш учун мавжуд ҳаракатдаги воситалар паркидан фойдаланишда инновацион усуллардан (интеллектуал транспорт тизимлари)самарали фойдаланишни.

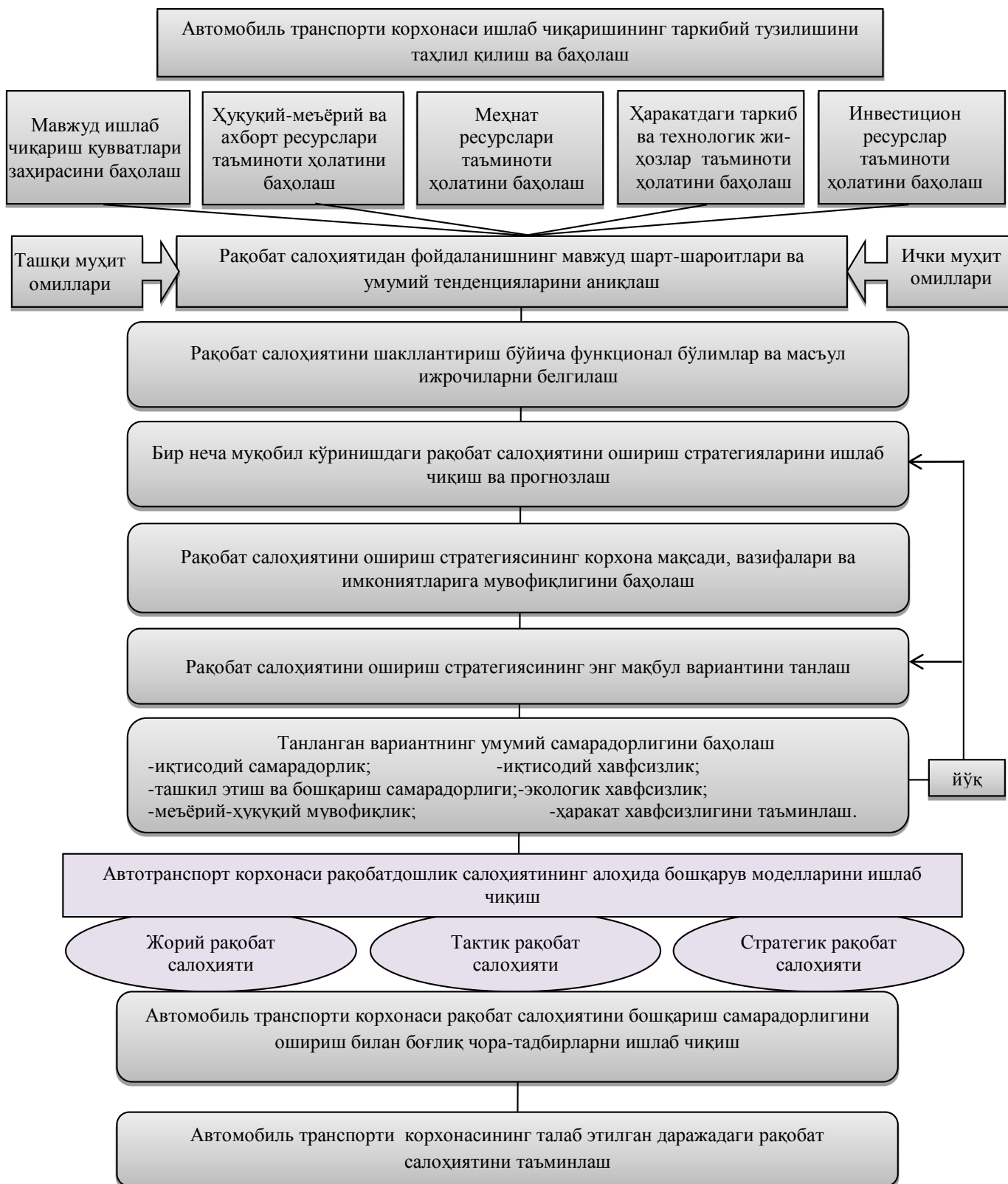
“Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш йўллари” номли учинчи боб автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини бошқариш тизимини такомиллаштириш, интеллектуал транспорт тизимларидан фойдаланиш ҳисобига ташиш қобилиятидан самарали фойдаланиш ҳамда автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини аутсорсингни қўллаш орқали ошириш имкониятларини баҳолашга бағишланган.

Тизимли ёндашув асосида рақобат устунликларига эришиш рақобат салоҳиятини шакллантириш, уни бошқариш бўйича чуқур ва пухта ўйланган қарорларни қабул қилиш усулларини қўллашни талаб этади. Бунда, энг аввало, эътибор хизмат кўрсатиш ҳажмини ошириш, фаолият турларини кенгайтириш ва янги бозор сегментларини ўзлаштиришга йўналтирилган рақобатдошликни таъминлаш концепциясининг асосий тамойилларига қаратилади.

Унда базавий тамойиллар сифатида қуйидагиларни қабул қилиш мумкин:

- иқтисодий самарадорликка эришиш тамойили;
- ташкил этиш ва бошқаришнинг қулайлиги тамойили;
- иқтисодий хавфсизликни таъминлаш тамойили;

- ҳаракат ва экологик хавфсизлик таъминлаш;
- давлат, жамият, транспорт операторлари ва мижозлари манфаатлари уйғунлигини таъминлаш таъминлаш (3-расм).



3-расм. Автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини бошқариш ва унинг самарадорлигини баҳолаш механизми¹²

¹²Муаллиф ишланмаси

Автомобиль транспорти корхонаси бошқарув тизимини такомиллаштиришнинг замонавий концепциясини шакллантириш унинг ижтимоий-иқтисодий жараёнлар ўзгарувчанлигига мослашувчанлигини таъминлай оладиган вазифалари, тавсифи ва потенциал имкониятларини тадқиқ этишга асосланиши лозим. Мослашувчанлик ташкилий-иқтисодий, техник-технологик, бошқарув жараёнларининг табиий ва ижтимоий-иқтисодий муҳит ўзгаришларига ва транспорт хизматлари кўрсатиш бозорининг хусусиятларига мослашувчанликни таъминлашга йўналтирилганликни англатади.

Рақобат салоҳияти бошқарувини тизимли ташкил этишда қуйидаги кетма-кетликда ушбу муҳим вазифалар амалга оширилиши лозим:

- 1) тизимнинг мақсад ва вазифаларига аниқлик киритиш;
- 2) бошқарув фаолияти микёси, иштирокчилар доираси ва уларнинг ўзаро алоқадорликдаги фаолияти кўп функцияли ҳатти-ҳаракатлари йўналишларини белгилаб олиш;
- 3) бошқарув тизимининг ташкилий тузилмасини ишлаб чиқиш;
- 4) бошқаришнинг ташкилий-техник ва ҳуқуқий-меъёрий таъминотини амалга ошириш;
- 5) бошқарув тизими фаолиятини синовдан ўтказиш ва унинг фаолияти тартибига тузатишлар киритиш.

Маълумки, ҳар қандай бошқарув фаолияти натижаси, шу жумладан транспорт тизимида ҳам унинг сифатига боғлиқдир. Бошқарув сифати деганда, аввало, ўз вақтида ва самарали қабул қилинган қарорлар тушунилади.

Мазкур тадқиқот ишимизда транспортда рақобат салоҳиятининг бошқарув самарадорлигини баҳолашда дифференциал, мажмуавий ва аралаш услублардан фойдаланиш имкониятлари кўриб чиқилди.

Ҳисоб-китобларда умумлаштирилган мажмуавий кўрсаткич сифатида рақобат салоҳиятини бошқариш самарадорлигининг интеграл кўрсаткичидан фойдаланиш (*Ки*) тавсия этилади.

У рақобат салоҳиятини бошқариш самаралари йиғиндисини уни шакллантириш ва фаолияти ҳаражатлари йиғиндисига нисбати билан аниқланади:

$$K_{и} = \frac{П_{\Sigma}}{X_{я} + X_{э}} \quad (3)$$

бу ерда: $П_{\Sigma}$ – автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини (функционал ташкил этувчиларни) бошқариш самаралари йиғиндиси;

$X_{я}$ –бошқарув тузилмасини шакллантириш ҳаражатлари;

$X_{э}$ –бошқарув тузилмаси фаолияти давомида қилинган сарф-ҳаражатлар йиғиндиси.

Хўжалик субъектлари ўртасида аутсорсингга асосланган иқтисодий муносабатлар сўнгги пайтларда хорижий амалиётда тобора кенг қўлланилиб, бизнинг иқтисодий тадқиқотлар ва амалиётда нисбатан кечроқ кириб, ривожланишнинг дастлабки палласида турган фаолият соҳаси ҳисобланади.

«Аутсорсинг» атамаси «Outsider Resource Using» (ташқи ташкилотлар томонидан ресурслардан фойдаланиш) сўз бирикмаларининг қисқартмасидан олинган бўлиб, шартномавий муносабатлар асосида ўз ресурслари ўрнига бошқа корхона ва ташкилотларнинг ресурсларидан (ишлаб чиқариш ёки хизмат кўрсатиш фаолиятидан) фойдаланиш маъносини англатади.

Сўнгги вақтларда ривожланган малакатлар амалиётида иқтисодиётнинг барча соҳаларига тегишли компаниялар томонидан ишлаб чиқариш ва хизмат кўрсатиш фаолиятининг барча турлари аутсорсингга асосланган ўзаро ҳамкорлик доирасида амалга оширилмоқда.

Олиб борилган тадқиқотлар натижасида аутсорсингга корхонанинг (инсорсер) маҳсулот ишлаб чиқариш ёки хизматлар кўрсатиш билан боғлиқ фаолиятининг айрим таркибий қисмлари ёхуд жараёнларни ташқи ижрочига (аутсорсер) меҳнат тақсимооти қонуниятлари, барқарор бизнес ҳамкорлик ва ўзаро иқтисодий манфаатдорлик асосида бериши билан боғлиқ бошқарув стратегиясининг ажралмас бир бўлими сифатида таъриф бериш мумкин (3-жадвал).

3-жадвал

Автомобиль транспорти корхонаси фаолиятида аутсорсингни қўллашнинг сабаб ва оқибатлари¹³

№	Автотранспорт корхонасининг фаолият соҳаси	Аутсорсингни қўллашнинг устунлиги	Аутсорсингни қўллашнинг камчилиги
1.	Транспорт воситалари эксплуатацияси	1. Юқори эксплуатацион сифатларга эришиш; 2. Транспорт салоҳиятидан максимал фойдаланиш; 3. Ишлаб чиқариш қайишқоқлигига эришиш; 4. Юқори инновацияларга эришиш.	1. Ташиш сифати устидан тўлиқ назоратнинг йўқлиги; 2. Маҳсул тажриба талаб қилади; 3. Ташиш ҳажми ўсиш суръатида рискларнинг ошиши;
2.	Иқтисодий фаолият	1. Капитал сарфининг пасайиши; 2. Ҳаражатларнинг қисқариши; 3. Техник ва технологик воситалар учун фойдаланилган ҳажмдагина ҳақ тўлаш; 4. Пул оқимларининг ошиши.	1. Иқтисодий алоқалар ҳажмининг ошиши; 2. Маъмурий фаолият ҳажмининг ошиши
3.	Бошқарув фаолияти	1. Асосий фаолиятга диққатнинг жамланиши; 2. Бошқарув персонали ва активининг камайиши; 3. Меҳнат унумдорлиги ва бошқарув самарадорлигининг юқорилиги.	1. Ноу-хаунинг ошқоралиги; 2. Мижозлар билан алоқаларнинг пасайиши; 3. Бошқарув самарадорлигининг ҳамкорлар бошқарув тизимида боғлиқлиги.

Шуни таъкидлаш жоизки, аутсорсинг самарадорлиги уни бажарувчи корхоналар учун ҳам буюртмачи томонидан берилаётган буюртма қанчалик жозибадор ва фойдали бўлсагина таъминланади. Чунки улар ҳам узоқ

¹³Муаллиф ишланмаси

муддатли ҳамкорликдан, ҳам бажараётган ишлари юқори наф келтиришидан манфаатдор бўладилар. Акс ҳолда буюртмачиларда аутсорсингга талаб бўлсада, уни амалда рўёбга чиқариш мушкул бўлади ёки умуман бажарилмай қолиб кетиши мумкин.

Автомобиль транспорти тизимида транспорт-логистика хизматларини кўрсатишда аутсорсингдан фойдаланишга ундовчи омиллар таҳлили асосида транспорт-логистика хизматлари кўрсатишда аутсорсингни қўллашнинг устунликлари ва камчиликларини тизимлаштириш мумкин .

Халқаро амалиётда логистик тизимда аутсорсингни қўллашнинг шакл ва усуллари таҳлили асосида автомобиль транспорти хизматлари кўрсатишда аутсорсингнинг қуйидаги шаклларида кенг фойдаланиш мумкин:

- транспорт ишлаб чиқариш компонентлари аутсорсинги;
- транспорт функциялари (ташиш, ортиш-тушириш, омборхона хизмати, сақлаш в.х.к.) аутсорсинги.

Буюртмачи компаниялар учун мижозлар талаб этган ҳажмда, сифатда ва баҳода транспорт-логистика хизматларини кўрсатиш учун аутсорсингга буюртмани шакллантириш ва уни амалга ошириш билан боғлиқ қарор қабул қилишда унинг иқтисодий самарадорлигини баҳолаш муҳим аҳамиятга эга. Мазкур тадқиқот вазифасидан келиб чиқиб, уни баҳолашнинг оммабоп қўлланиши мумкин бўлган энг содда ва ишончли усулини таклиф этишни лозим деб топдик. Уни (Ia) қуйидагича ифодалаш мумкин:

$$Ia = \sum_{i=1}^n (C_i - C_{ai} - C_{ti}) (4)$$

Бу ерда: C_i – i -транспорт-логистика хизматлари турининг буюртмачи оператор томонидан бажариш ҳаражатлари, сўм; C_{ai} - i -транспорт-логистика хизматлари турининг аутсорсер томонидан бажариш ҳаражатлари, сўм; C_{ti} – i -транспорт-логистика хизматлари турининг аутсорсер томонидан бажариш учун сарфланадиган транзакция ҳаражатлари, сўм.

(5) ифода мазмунан моҳиятли бўлиши учун қуйидаги шарт бажарилиши лозим:

$$C_i \geq (C_{ai} - C_{ti}) (5)$$

Шуни алоҳида таъкидлаш керакки, амалиётда буюртмачилар ҳамма вақт ҳам аутсорсингдан иқтисодий самара олишни бош мақсад қилиб қўймайдилар. Уни амалга ошириш учун:

- моддий, молиявий ва меҳнат ресурслари етарли бўлмаслиги;
- инновацион салоҳият чекланган бўлиши;
- айрим ишларда тажриба етишмаслиги;
- айрим операцияларни мижозлар ўзлари ҳохлаган фирма бажаришини талаб қилишлари;
- транспорт-логистика хизматлари баҳосидан ҳам унинг талаб этилган бажарилиш сифатини таъминлай олмаслик;
- автомобиль транспорти корхонасини рақобат позициясини арзон баҳо ва юқори сифат билан мустаҳкамлаш зарурияти каби ва бошқа ҳолатлар муҳимроқ бўлиши мумкин. Бунда буюртмачи учун аутсорсингнинг синергетик самараси аҳамиятлироқ ҳисобланади.

Шунинг учун буюртмачи транспорт операторлари учун аутсорсингни қўллашда аутсорсернинг буюртмани қай даражада ижро этишини қиёсий тавсифлаш ҳам муҳим роль ўйнайди (4-жадвал).

4-жадвал

Аутсорсернинг ижро имкониятлари тавсифини баҳолаш меъзонлари

№	Аутсорсингнинг тавсифий белгиси	Баҳолаш мезони	Баҳонинг намунавий қиймати, % ($X=1\div 100$)	Аутсорсернинг амалдаги имконияти, ($Y=0\div 1$)
1	2	3	4	5
1.	Техник имкониятлар	Ижрочининг фаолият йўналиши ва тажрибасининг буюртмага мувофиқлиги	15	1
2.	Технологик имкониятлар	Буюртмани бажариш технологиялари ва усулларининг меъерий талабларга мослиги	12	1
3.	Ишлаб чиқариш қувватлари	Талаб этилган ҳажмдаги ишларни бажариш учун етарли ишлаб чиқариш қувватларига эгаллиги	20	1
4.	Бошқарув имкониятлари	Аутсорсингни бошқариш ва ривожлантира олиш қобилияти	12	0,5
5.	Ходимлар салоҳияти	Буюртмани бажарувчи ходимлар таркиби ва малакасининг етарлилиги	15	0,5
6.	Молиявий имкониятлар	Талаб этилган ҳажмдаги ишларни бажариш учун молиявий ресурсларга эгаллиги	14	1
7.	Инновацион салоҳияти	Буюртмани бажаришда инновацияларни қўллаш даражаси	12	0,5
		Жами	$\Sigma=100$	$\Sigma=5,5$

Аутсорсернинг ижро имкониятларини интеграл баҳолашда, унинг алоҳида кўрсаткичлари вазнларини (бизнинг мисолда 7 та) ҳисоблашда эксперт усулларида фойдаланилади. Эксперт баҳоланишда намунавий кўрсаткичлар фоизларда ҳисобланиб, вазнларининг ўртача қиймати чиқарилади ва уларнинг йиғиндиси 100 га тенг бўлади.

Намунали кўрсаткичлар вазни аниқлангандан сўнг, бирор бир танланган аутсорсернинг имкониятлари белгиланган кўрсаткичлар бўйича 0 дан 1 баллгача баҳоланади. Агар аутсорсернинг бирор бир мезон бўйича кўрсаткичи намунага тўлиқ мос келса, 1 балл билан баҳоланади. Уларни ҳам эксперт усулида баҳолаш мақсадга мувофиқ.

Замонавий транспорт рақобатдошлигини таъминлашнинг узок муддатли концепциясини шакллантириш, албатта, фан ва техниканинг илғор ютуқларига таянувчи инновацион ёндашувни талаб этди. Бунда транспорт фаолиятини ташкил этишга оид ўзига хос прогрессив илмий тадқиқотлар, амалий ишланмалар ёки бошқа соҳалардаги ютуқлар инновацияларнинг асосини ташкил этиши мумкин.

Бугунги кунда миллий автомобиль транспорти соҳасида ахборот-коммуникация технологиялари ютуқларининг талаб даражасида

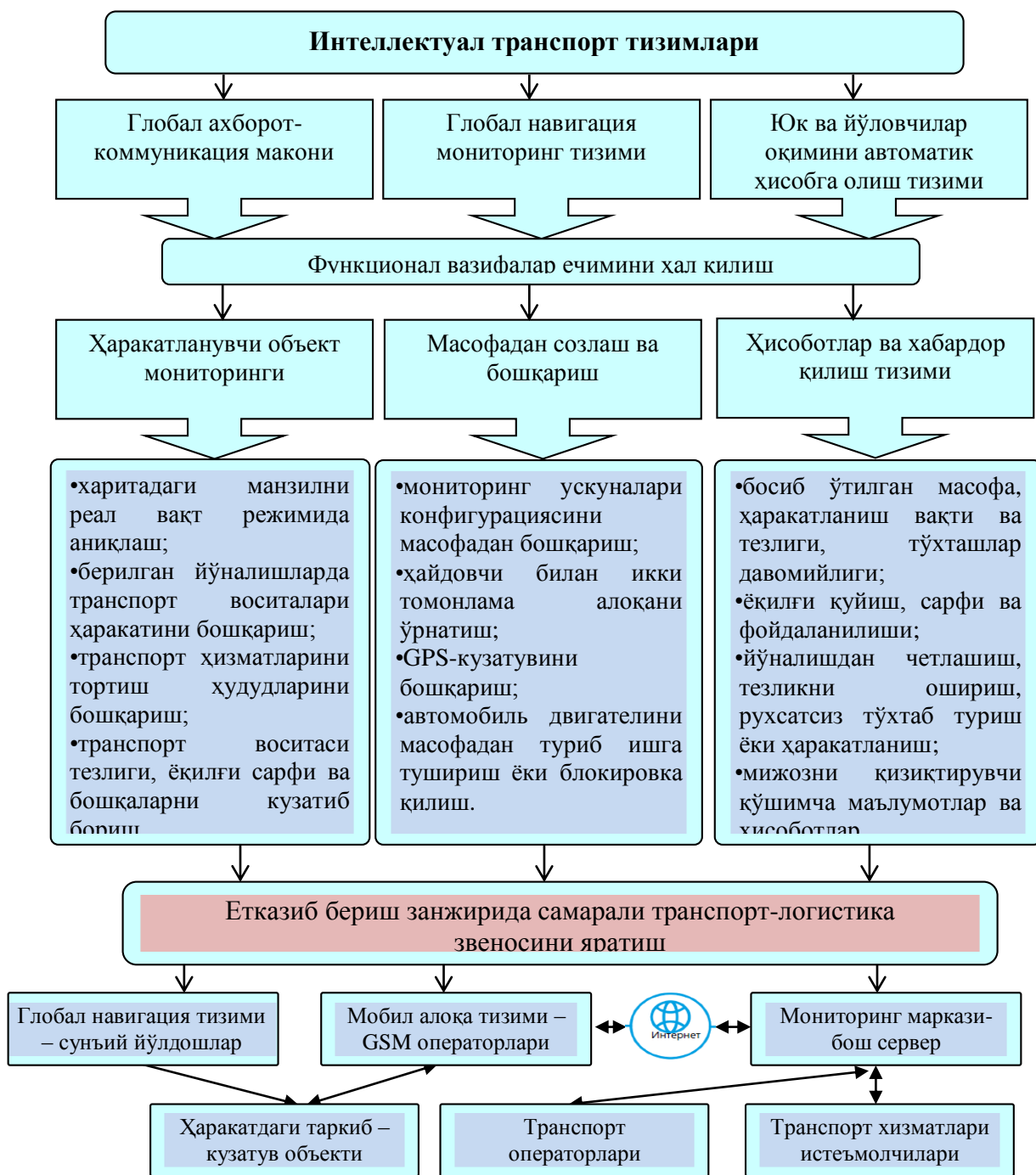
қўлланилишига эришилгани йўқ. Чунки дунёнинг ривожланган мамлакатларда 90-йилларнинг охири 2000-йиллардан бошлаб ахборот-коммуникация технологияларига асосланган «Интеллектуал транспорт тизимларидан» (ИТТ) кенг фойдаланиб келинмоқда. ИТТ юқори технологиялар, космик ва авиация технологияларининг сўнгги ютуқларини ўзида мужассамлаштириб, замонавий транспорт тармоқларини ривожлантиришга ҳал этувчи омил бўлиб хизмат қилади.

Интеллектуал транспорт тизимларини транспортнинг инновацион ривожланиш концепциясининг асосий ғояси сифатидаги аҳамияти шундан ибратки, аҳоли зич жойлашган ҳудудларда, йирик шаҳарлар ва мегаполисларда йўлларнинг ўтказувчанлик қобилятлари транспорт воситаларининг техник имкониятларидан анча паст. Масалан, ўртача ҳаракатланиш тезлиги Нью-Йоркда - соатига 33 км-соат; Минскда - 17 км/соат; Москвада - 13 км/соат, Тошкент шаҳрида эса 20-23 км/соатни ташкил этмоқда. Албатта транспорт қатновларини яхшилаш учун йўлларни кенгайтириш ва йўл кесишмаларини қуриш имкониятлари йирик шаҳарларда чекланганлиги билан бир пайтда уларни барпо этиш жуда катта инвестицияларни талаб этади. Шу сабабли, асосий саъйи-ҳаракатлар автомобилларнинг ҳаракатланиш кўрсаткичларини яхшилашгагина эмас, транспорт жараёнларининг бошқарув тизимларини такомиллаштиришга қаратилмоқда.

ИТТдан фойдаланишнинг истиқболли йўналишларидан бири бу - глобал сунъий навигация йўлдош тизимидан (ГЛОНАСС) фойдаланиш ва ҳар қандай исталган жойда ва вақтда транспорт воситаларининг жойлашишини аниқлаш ҳисобланади. Бироқ ҳозирги вақтда ГЛОНАСС транспорт воситаларининг жойлашишини аниқлаш учун етарли аниқликни таъминлай олмайди, бу эса реал вақт режимида ИТТдан фойдаланиш имкониятини чеклайди. Бундан ташқари, транспорт туннеллари ва кўп қаватли шаҳар бинолари шароитида ГЛОНАСС имкониятлари чекланган. Ушбу талабларни амалга ошириш учун ҳар қандай шароитда узлуксиз виртуал транспортни бошқариш муҳити яратиш учун жойлашишни аниқлаш технологияларини симсиз технологиялар билан интеграциялаш зарурдир.

Тадқиқот ишимиз доирасида ИТТ асосида транспорт тизими учун етказиб беришлар занжирининг ишончли тизимини яратишнинг мақсад ва вазифаларини ҳамда уларнинг ўзаро алоқадорликда ишлаш механизмини шакллантирдик (4-расм). Бунда ИТТ фаолиятини АҚШ (GPS), Европа Иттифоқи E-CALL ва Россия Федерацияси (ГЛОНАСС) навигация тизимлари билан интеграллашувчи миллий UzGNS (Ўзбекистан глобал новигейшн системс) глобал навигация тизими асосида ташкил этиш тавсия этилади.

ИТТни қўллаш самарадорлиги, уни яратиш билан боғлиқ техник тизимлар ва тузилмалар самараларининг бир бирлигига тўғри келувчи меҳнат, вақт, ресурс ва маблағлар миқдорини тежаш қобиляти билан аниқланади.



4-расм. ИТТ асосида автомобиль транспортида етказиб беришлар занжирининг ишончли тизимини шакллантириш механизми¹⁴

ИТТни қўллашдан олинadиган иқтисодий самара ($I_{ИТТ}$) қуйидагича ҳисобланиши мумкин.

$$I_{ИТТ} = (P^1 - P) \times (S_{ўз}^1 - S_{ўз}); \quad (6)$$

Бу ерда: P ва P^1 – мос равишда ИТТ қўлланилишидан олдинги ва кейинги транспорт иши, ткм, йўл км, тўл.км, авто соат;

$S_{ўз}$ ва $S_{ўз}^1$ – мос равишда ИТТ қўлланилишидан олдинги ва кейинги

¹⁴Муаллиф ишланмаси

ташиш таннархи, сўм/ткм, сўм/йўл.км, тўл.км, сўм/авто соат.

5-жадвал

ИТТни қўллашдан олинадиган йиллик иқтисодий самара, минг сўм

№	Кўрсаткич номи	Ўлчов бирлиги	Ҳисоблаш формуласи (қаторлар рақами билан belgilanadi)	Миқдори		Фарқи, +/-
				Амалда	ИТТ жорий этилганда	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Автомобиллар сони	дона		30	30	0
2.	Паркдан фойдаланиш коэффициенти	-		0,9	0,9	0
3.	Автомобилларнинг кундалик босиб ўтган масофаси	км		250	250	0
4.	Ҳар бир автомобилнинг йиллик босиб ўтадиган масофаси	минг км	$1 \times 2 \times 300 / 1000$	2025,0	2025,0	0
5.	Масофадан фойдаланиш коэффициенти	-		0,8	0,9	+0,1
6.	Йиллик тўлов километрлар	тўл км	4×5	1620,0	1822,5	+202,5
7.	1000 км масофа учун эксплуатацион харажатлар	минг сўм		510,0	510,0	0
8.	1000 тўл км таннархи	минг сўм	$7 \times 7 / 6$	637,5	566,7	-70,8
10.	Йиллик тежалган ташиш харажатлари	минг сўм	$(1822,5 - 1620,0) \times 70,8 = 14337,0$			
11.	Қўшимча олинган соф даромад	минг сўм	$202,5 \times 162 = 32805,0$			
12.	Жами йиллик иқтисодий самара	минг сўм	$14337,0 + 32805,0 = 47142,0$			

Тадқиқот ишимизнинг амалий натижалари UZGPS “BePro Dasturchilar markazi” МЧЖ Тошкент шаҳрида 30 та йўловчи ташувчи Нексия-3 русумли енгил втомобиллар фаолиятида ИТТ элементларини қўллаб, 47,1млн. сўмлик йиллик иқтисодий самара олинishi аниқланди (5 жадвал). Бунда ҳар 1000 км масофа учун эксплуатацион харажатлар 70,8 минг сўмга пасайиб, автотранспорт корхонасига кескин рақобат шароитида ташиш тарифини рақобатчиларниқига қараганда худди шунчагача пасайтириш имкони туғилади.

ХУЛОСАЛАР

Диссертация тадқиқотининг натижаси сифатида қуйидаги хулоса ва тавсиялар ишлаб чиқилди:

1. Автомобиль транспорти тизими корхоналари рақобат салоҳиятидан самарали фойдаланишнинг илмий-назарий асослари тадқиқ қилиниб, уларнинг рақобат салоҳиятини оширишнинг методологик тамойиллари аниқланди, уларда рақобат салоҳиятининг шаклланиши ва жамланма иқтисодий салоҳиятга таъсири механизми очиб берилди.

2. Автомобиль транспорти корхонасининг рақобат салоҳиятини корхона рақобат салоҳияти ва транспорт хизматлари рақобат салоҳиятларига ажратиб тадқиқ этиш мақсадга мувофиқлиги асосланди. Чунки рақобат муҳити ва рақобатчилар ўртасида ишлаб чиқариш салоҳиятлари тенг бўлган шароитда рақобат устунлигига транспорт хизматлари рақобатдошлиги орқали эришилади.

3. Мамлакат транспорт тизимида автомобиль транспортининг ўрни, транспорт хизматлари кўрсатиш салоҳиятининг замонавий ривожланиш ҳолати ўрганилди, унга иқтисодий баҳо берилди. Тармоқда рақобат салоҳиятининг асоси сифатида ресурслардан фойдаланиш даражаси таҳлил этилиб, қўшимча ўсиш суръатига асосан экстенсив ўсиш омили кучлироқ таъсир этганлиги аниқланди. Бундан рақобат салоҳиятини ошириш учун интенсив омилларнинг мавжуд захираларидан тўлиқ фойдаланилмаётганлиги аниқланди.

4. Корхона рақобат салоҳиятини баҳолаш тизимини такомиллаштирмасдан туриб, унинг самарадорлигини оширишга боғлиқ чора-тадбирларни амалга ошириш мушкулдир. Автомобиль транспорти корхоналари рақобат салоҳиятини баҳолашда энг аввало истеъмолчилар талабларига қаратилган мезонлар гуруҳи ва уларни ифодаловчи кўрсаткичлар тизими ишлаб чиқилди.

5. Мазкур мезонларга асосланган ҳолда рақобатдошликни баҳолашнинг умумий қоидалари шакллантирилиб, автомобиль транспорти корхонаси рақобат салоҳиятини ошириш стратегиясини ишлаб чиқиш ва унинг самарадорлигини баҳолашнинг алгоритмик модели такомиллаштирилди.

6. Инновацион иқтисодиётни шакллантириш шароитида автомобиль транспорти хизматлари кўрсатиш жараёнининг барча босқичларида рақобатдошлигини миқдор ва сифат жиҳатидан таъминлашнинг асосий йўналишларидан бири интеллектуал транспорт тизимларини қўллаш имкониятлари иқтисодий жиҳатдан асосланди.

7. Автомобиль транспорти корхонаси бошқарув тизимини такомиллаштиришнинг замонавий концепцияси асосида рақобат салоҳиятини бошқариш ва унинг самарадорлигини баҳолашнинг механизми такомиллаштирилди. Рақобат салоҳияти бошқарув самарадорлигининг баҳолар қиймати ҳисоб услубларидан фойдаланиш имкониятлари очиб берилди.

8. Автомобиль транспорти тизимида транспорт-логистика хизматларини кўрсатишда аутсорсингдан фойдаланишга ундовчи омиллар таҳлили асосида уни кўллашнинг устунликлари ва камчиликлари тизимлаштирилди. Автомобиль транспорти корхоналарида миждозлар талаб этган хажмда, сифатда ва баҳода транспорт-логистика хизматларини кўрсатиш учун, аутсорсингга буюртмани шакллантириш ва уни амалга ошириш билан боғлиқ бошқарув қарорларининг иқтисодий самарадорлигини баҳолаш усули таклиф этилди.

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

**ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

ЮСУПХОДЖАЕВА ГУЛЧЕХРА БАХАДИРХОДЖАЕВНА

**ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОНКУРЕНТНОГО
ПОТЕНЦИАЛА 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 в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан №B2019.3.PHD/Iqt546.

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном техническом университете. Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме)) размещен на веб-странице Научного совета (www.tdiu.uz) и информационно-образовательного портала «ZiyoNet» (www.ziynet.uz).

Научный руководитель: Кодилов Туйгун Узоқович
кандидат экономических наук, доцент

Официальные оппоненты: Икрамов Мурат Акрамович
доктор экономических наук, профессор

Иминова Наргиза Акрамовна
кандидат экономических наук, доцент

Ведущая организация: Национальный университет
Узбекистана

Защита диссертации состоится «20» 11 2020 г. в 16⁰⁰ часов на заседании Научного совета DSc.28.02.2019.1.03.06 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 №169). Адрес: 100095, г. Ташкент, ул. Университетская, 2. Тел.: 246-03-41.

Автореферат диссертации разослан «30» 10 2020 г.
(протокол реестра рассылки № 10 от «30» 10 2020 г.)



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

Г.Ж.Аллаева,
член секретариата Научного совета по
присуждению учёных степеней, д.ф.э.н.,
профессор

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. В мире, в особенности в условиях глобализации важное значение приобретает оказание качественных транспортно-логистических услуг на национальном, региональном и международном уровнях. Рынок автотранспортных услуг занимает в этом процессе особое место в качестве важного сегмента, составляет «6,8% мирового ВВП»¹. Вместе с тем, транспортная, в частности, автотранспортная отрасль, наряду с потреблением большей части энергетических и природных ресурсов, оказывает заметное влияние на динамичное развитие других отраслей. В соответствии с результатами исследования доля транспортной отрасли в себестоимости товаров и услуг в развитых странах составляет 8-9%. Данный показатель в странах, не имеющих непосредственного доступа к морским путям, выше в 1,5 раза. Все это в свою очередь актуализирует необходимость эффективного использования конкурентного потенциала автотранспортных предприятий.

В условиях мировой экономики и повышения ее конкурентно-способности большое внимание уделяется научному обеспечению конкурентного потенциала транспортно-логистических услуг, в частности, автотранспортных услуг. В этом плане приоритет дается научным изысканиям, направленным на совершенствование теоретико-методологических основ конкурентного потенциала, исходя из требований цифровизации экономики, эффективной организации транспортно-логистических услуг, скоординированных на уровне международной, региональной и национальной экономик, повышения конкурентоспособности с учетом организации транспортного производства, уровня экономических отношений, потенциала продуктивности, широкого внедрения цифровой экономики в сферу транспортно-логистических услуг и коренного сокращения производственных расходов и себестоимости товара.

В нашей стране на сегодняшний день осуществляется системная работа по эффективному развитию автомобильного транспорта, обеспечению в должной мере современными средствами передвижения и повышению конкурентоспособности. В Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годы отдельно определены задачи по кардинальному улучшению оказания транспортных услуг². В этой связи важное значение приобретают вопросы совершенствования отрасли на основе цифровизации элементов конкурентного потенциала, применении интеллектуальных транспортных систем при расширении форм оказания услуг подвижному составу автотранспорта и повышении конкурентного потенциала предприятий общественного транспорта.

¹ Владимиров С.А. Мировая транспортная система и логистика: основные направления развития // Региональная экономика и управление:// электронный научный журнал // Номер журнала: №2 (46), 2016

²Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года №УП-4947 “О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан”

Данное диссертационное исследование в определенной степени служит выполнению задач, предусмотренных Указами Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года №УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» и от 1 февраля 2019 года №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», Постановлениями Президента Республики Узбекистан от 1 февраля 2019 года №ПП-4143 «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» и от 6 марта 2019 года №ПП-4230 «О мерах по кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок» и другими нормативно-правовыми документами.

Связь исследования с приоритетными направлениями развития науки и технологий республики. Диссертационное исследование выполнено в соответствии с направлением развития науки и технологии республики: I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Заслуживают внимания работы по использованию конкурентного потенциала и формированию конкурентных преимуществ в деятельности хозяйствующих субъектов зарубежных ученых, таких как П.Дойль, П.Друккер, Ф.Котлер, М.Портер, А.Томпсон-мл., Ш.Стрикленд, Й.Шумпетер³, ученых стран СНГ, таких как С.П.Абанина, Г.Л.Азоев, Д.С.Воронов, Х.А.Фасхиев; Р.А.Фатхутдинов, В.Д.Шкардун ва Н.Ю.Четыркина⁴.

Системные исследования, проводимые такими отечественными учеными как А.Ш. Бекмуродов, М.Р.Болтабоев, А.А.Фаттахов, М.С.Косимова, З.Ж.Адилова ва Ш.Ж.Эргашходжаева⁵, посвящены организационно-

³Дойль П. Маркетинг-менеджмент и стратегии. 3-издание /Пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. – СПб.: Питер, 2003. – 544 с.; ДруккерП.Ф. Классические работы по менеджменту = Classic Drucker. — М.: «Альпина Бизнес Букс», 2008. — С. 220.;Котлер Ф. Основы маркетинга. Краткий курс Пер. с англ. - М.: Издательский дом «Вильямс», 2015. – 1000 с; Портер М. Конкурентная стратегия. Методика, анализ отрасли и конкурентов. Пер. с англ. – М.: Издательство«Альпина бизнес», 2012. – 454с.; Портер М.Е. Конкурентное преимущество: как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / Пер. с англ, Е. Калинина. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2005, - 714 с.; Томпсон-мл. Артур А., Стрикленд Ш А. Дж. Стратегический менеджмент. Концепции и ситуации для анализа. 12-е изд., Пер. с англ. - М.: Изд. дом "Вильямс", 2006. – 928 с.; Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., Директ-Медиа. 2007, с 400.

⁴Абанина С.П. Формирование стратегии повышения конкурентоспособности организации. Диссертация канд. экон. наук., Саранск, МорГУ. 2007, 203 с.; Азоев Г.Л, Конкуренция: анализ, стратегия и практика, -М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. -206 с.; Азоев Г.Л., Челенков А. П. Конкурентные преимущества фирмы - М: ИНФРА-М, 2000. -256 с.; Воронов Д.С. Оценка, анализ и выявление путей повышения конкурентоспособности предприятий. Дисс. канд.экон. наук. Екатеринбург – 2002, –141 с.; Фасхиев Х. А. Модель управления конкурентоспособностью предприятия /Х. А. Фасхиев, Е. В. Попова // Маркетинг в России и за рубежом. — 2009. — № 6 (74). — С. 107.; Фатхутдинов Р.А. Стратегический маркетинг. -Спб.: Питер, 2002.-448 с.; Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации- -М.: Эксмо, 2004. - 544 с.;Четыркина Н.Ю.Управление конкурентоспособностью организаций сферы услуг: Учебное пособие.– СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009.–128 с.; Шкардун В.Д. Стратегическое планирование деятельности предприятия на основе методологии маркетинга. Автореферат дисс. док. экон. наук. –М., 2009. 49 с.

⁵Бекмуродов А.Ш. Эффективность маркетинга средств производства. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. – Ташкент, 1993.-54с.; Бекмуродов А.Ш.,Косимова М.С. , Сафаров Б. Ж. Б.Хизматлар маркетинги. Ўқув қўлланма. Т, ТДИУ, 2010. 134б.; Болтабоев М.Р.Ўзбекистон Республикаси тўқимачилик саноати экспорт имкониятларини ривожлантиришида маркетинг стратегияси. И.ф.д. илм. дар. ол. уч. такд. эт. дисс. автореф.-

экономическим вопросам повышения конкурентоспособности национальной экономики или ее отраслей.

Исследования по организации и управлению деятельностью транспортной системы, повышению конкурентоспособности транспортно-логистических услуг проводились учеными стран СНГ, где деятельность рынка транспортных услуг схожа с рынком нашей страны, в частности С.М.Абалониным, А.П.Абрамовым, Е.В.Будриной, В.П.Бычковым, А.А.Вовком, Г.А.Гольцем, С.И.Гриценко, Ю.Х.Гукетлевым, И.В.Демьянович, Ю.В.Задворным, Е.И.Зайцевым, Н.Иващенко, И.Н.Лавриковым, Н.А.Логиновой, В.Ф.Лукиных, Н.Лухмановой, Л.Б.Миротиним, И.А.Морозовой, Ю.М.Нерушем, Н.В.Пеньшиным, Н.К.Табаковым, Е.В.Табачниковой, И.С.Туревским, В.А.Фурсовой и др.⁶

Кроме того, особо следует отметить исследования отечественных ученых Г.А.Саматова М.А.Икрамова, С.А.Салимова, М.Н.Ирисбекова,

Тошкент, 2005.- 36 б.; Фаттахов А.А. Стратегии маркетинга в оптовой торговле и пути повышения её эффективности. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н. – Ташкент, 2004. - 42с.; Адилова З.Ж. Халқаро бозорларга экспорт махсулотларини йўналтиришнинг маркетинг стратегияси. и.ф.д. илм. дар. ол. уч. такд. эт. дисс. автореф.- Тошкент, 2008.- 35 б.;Эргашходжаева Ш.Ж. Инновацион маркетинг. – Тошкент: Чўлпон, 2014. –178 б.;Эргашходжаева Ш.Ж., Самадов А. Н., Шарипов И. Б. Маркетинг, дарслик. Т.: Иктисодиёт, 2013, 14-15 б.;

⁶Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг. Учебное пособие. –М.: Академкнига, 2004. – с 101.; Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Иванова Е.А. Маркетинг на транспорте. Под общей редакцией д-ра экон. наук, проф. В.Г. Галабурды. Учебник для вузов. М.: Желдориздат. – 2001. – 272 с.;Будрина Е.В. Методология и методы регулирования рынка на транспорте.дис. д-ра экон. наук : Санкт-Петербург, 2002, 331 с.; Бычков В.П. «Экономика предприятий автомобильного транспорта. – М: «Инфра», 2010.

Вовк А.А. Оценка эффективности транспортного производства и резервов ее роста. дис. д-ра экон. наук : Москва, 2001, 365 с.; Гольц Г.А. Транспорт и макроэкономика России за три века // Материалы X международной (тринадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции, Екб.: 2004. -С. 138-147.; Гриценко С.И. Стратегия развития транспортно-логистических кластеров в Украине. Автореферат диссер.док.экон.наук. –СПб.; СПбГУЭиФ, 2009,- 41 с.; Гукетлев Ю.Х. Формирование систем регулирования региональных транспортных комплексов. Автореферат диссертации докт. экон. наук. – М: МАДИ, 2009. – 41 с.; Демьянович И. В. Экспертные методы решения проблем качества транспортных услуг // Проблемы современной экономики, 2011. №1, С342-346.;Задворный Ю.В. Управление развитием транспортной инфраструктуры северных регионов. Автореферат дисс. доктора экон. наук. –М.: РАГС при Президенте РФ, 2011. 46 с.;Зайцев Е. И. Организация производства на предприятиях автомобильного транспорта : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Е. И. Зайцев. — М. : Издательский центр «Академия», 2008. - 176 с.;Иващенко Н.Ю. Организация информационной системы управления транспортно-логистическим комплексомрегиона. Автореферат диссер.канд.экон.наук. –СПб.; ,2009. – 16.; Лавриков, И.Н. Экономика автомобильного транспорта :учебное пособие /И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под науч. ред. д-ра экон. наук,проф. И.А. Минакова. – Тамбов: Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, – 2011. – 116 с.;Логинова Н.А. Развитие рынка грузовых автотранспортных услуг на основе взаимодействия участников. Автореферат диссертации докт. экон. наук. – СПб: СПбГИЭУ, 2011. – 39 с.;Лукиных В.Ф. Теория и методология управления многоуровневой региональной логистической системой. Автореферат диссертации докт. экон. наук. –СПб.; СПбГИЭУ, 2011. 42 с.;Лухманова Н. А. Методы оценки конкурентоспособности транспортных услуг // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2009. №90.;Миротин Л.Б., Бульба А.В., Демин В.А. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов. – Москва: Феникс, 2009. – 416 с.; Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг. Автореф. дисс. на соиск. уч. ст. д.э.н.. – Волгоград, 2008. –С.10-11.;Неруш Ю.М. Проблемы эффективного функционирования транспорта в логистической системе: диссертация д-ра экон. наук : 08.00.05. –М., 2002. 290с.;Пеньшин Н.В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризисной модернизации экономики России. Монография.– Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2010. – 156 с.; Табаков Н. К стратегии развития транспорта//Транспорт Российской Федерации, № 4, 2006. – С 1-6.;Табачникова Е. В. Рынок транспортных услуг : учеб. пособие / Е. В. Табачникова. -СПб. : СПбГИЭУ, 2011. - 202 с.;Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт) : учебник. М.: ИД «ФОРУМ» : ИНФРА, 2011. 288 с.;Фурсов В.А. Формирование и функционирование региональных рынков транспортных услуг: теория, методология, практика. Автореферат дисс.докт. экономических наук. Ставрополь, 2011. 45 с.

М.Н.Равшанова и Т.У.Кодирова, их работы посвящены вопросам организации деятельности автотранспортной системы, обеспечения и управления конкурентоспособностью, а также инновационному развитию отрасли⁷.

Хотя в научных работах указанных выше ученых и специалистов и освещены такие вопросы, как особенности организации и управления процессов автотранспортного обслуживания, научно-методические основы оценки повышения конкурентоспособности и ее эффективности, конкурентный потенциал автотранспортных предприятий не рассматривался в качестве отдельного объекта исследования.

В этой связи возникает необходимость изучения конкурентного потенциала в системе автомобильного транспорта как базового условия обеспечения конкурентных преимуществ.

Связь темы диссертационного исследования с планами научно-исследовательских работ высшего образовательного или научно-исследовательского учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационная работа выполнена в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского государственного технического университета в рамках научного проекта на тему: «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы транспортного обслуживания населения и автобусных перевозок пассажиров в городах и селах».

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по повышению экономической эффективности системы автомобильного транспорта с учетом использования конкурентного потенциала.

Задачи исследования:

формирование конкурентного потенциала автотранспортной системы как экономической категории и критическое изучение научно-методических основ его использования;

эконометрическая оценка развития деятельности автотранспортной системы и ее воздействия на общеэкономическое развитие;

обоснование возможностей применения интеллектуальных транспортных систем в повышении конкурентного потенциала автотранспортных предприятий;

совершенствование методологии оценки эффективности системы управления конкурентным потенциалом автотранспортного предприятия;

⁷Саматов Г.А. и др. Инновационное развитие автомобильного транспорта. – Т.: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2011. – 256 с.; Салимов С.А. Основы маркетинга на автомобильном транспорте Узбекистана. Учебное пособие для бакалавров и магистров по специальности «Маркетинг». –Т.:ГАЙИ, 2006. – 170 с.; Равшанов М.Н. Йўл-транспорт мажмуаси иқтисодий салоҳияти: муаммо ва ечимлар. –Т.: МЭ, 2012. - 209 б.;Икрамов М.А. ва бошқ. Автотранспорт воситалари сервиси: олий ўқув юртлари талабалари учун дарслик. – Т.: А.Навоий номидаги Ўзбекистон Миллий кутубхонаси нашриёти, 2011. – 192 б.; Ирисбекова М.Н. Транспорт хизматлари бозорининг рақобат устунликларини таъминлашни маркетинг механизмлари. – Т.: “Fan va texnologiya”, 2012. –180 б.;Кодиров Т.У. Автомобиль транспорти рақобатдошлиги: ташкилий-иқтисодий механизмлар. Монография. –Т.: “Янги аср авлоди”, 2013. 256 б.

обоснование возможностей повышения конкурентного потенциала автотранспортных предприятий на основе применения аутсорсинга;
определение оптимального использования мощностей автотранспортного предприятия и его экономической эффективности.

Объектом исследования является деятельность предприятий, оказывающих транспортно-логистические услуги на автотранспортном рынке Узбекистана.

Предметами исследования являются формирование и использование конкурентного потенциала автотранспортных предприятий, а также связанные с ним экономические отношения.

Методы исследования. В процессе исследования применялись методы монографического изучения, научной абстракции, системного подхода, экономико-математического моделирования, экспертной оценки, экономических индексов и корреляционно-регрессионного анализа.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

усовершенствована структура конкурентного потенциала автомобильного транспорта на основе включения потенциала цифровизации, на базе которого обоснованы технико-эксплуатационная конкурентоспособность и повышение объемов пассажирских перевозок;

предложена оценка конкурентного потенциала автотранспортных предприятий, исходя из специфики отрасли, на основе организации транспортного производства, потенциала производительности трудового коллектива и уровня экономических взаимоотношений;

обоснована экономическая целесообразность налаживания технического, ремонтного и дезинфекционного обслуживания подвижного состава частных транспортных операторов, функционирующих на автомагистралях города Ташкента и его пригородов, на основе аутсорсинга (outsourcing);

обоснована экономическая целесообразность организации национальной глобальной навигационной системы UzGNS, интегрированной с интеллектуальными транспортными системами (GNSS-Global Navigation Satellite System) GPS, (США), E-CALL (Европейский Союз) и ГЛОНАСС (РФ), с учетом таких факторов, как комплексное управление временем, эффективное осуществление контроля за оборотом горючего, своевременной организацией ремонтных работ, экономии запасных частей и занятости при повышении конкурентного потенциала предприятий общественного транспорта.

Практические результаты исследования заключаются в следующем:

определен механизм формирования конкурентного потенциала автотранспортного предприятия и его элементов с учетом применения интеллектуальных транспортных систем и аутсорсинга;

усовершенствована методология оценки показателей конкурентного потенциала автотранспортного предприятия с учетом требований цифровой экономики;

сформирована алгоритмическая модель оценки уровня конкурентоспособности автотранспортного предприятия и разработки стратегии повышения его потенциала.

Достоверность результатов исследования обосновывается тем, что теоретические и практические подходы и методы отвечают целям исследования, соответствующие материалы получены из официальных источников, а также системой показателей, оценивающих состояние развития отрасли, внедрением в практику выводов, предложений и рекомендаций, разработанных в ходе исследования, утверждением результатов исследования полномочными структурами.

Научная и практическая значимость результатов исследования. Научная значимость результатов исследования обоснована возможностью использования разработанных теоретических предложений и рекомендаций в усовершенствовании методологических и методических основ оценки экономического потенциала и конкурентоспособности автотранспортной системы и автопредприятий.

Практическая значимость результатов исследования состоит в том, что концепции, практические предложения и рекомендации, обоснованные в диссертации, могут быть использованы в принятии решений по повышению транспортного потенциала, разработке программ перспективного развития системы автомобильного транспорта и автопредприятий на уровне отрасли, региона и хозяйства, формировании стратегий межотраслевого инновационного развития, в целевых научных изысканиях в отрасли, в обучении, повышении квалификации и переподготовке кадров в транспортной системе.

Внедрение результатов исследования. На основе полученных научных результатов по использованию конкурентного потенциала автотранспортных предприятий:

предложения по повышению технико-эксплуатационной конкурентоспособности и объемов пассажирских перевозок внедрены в систему АО «Тошшаҳартрансхизмат» (справка унитарного предприятия «Тоштранспетчерхизмат» №1732/09 от 18 октября 2019 г.). В результате внедрения в практику этих предложений обеспечена технико-эксплуатационная стабильность автобусных предприятий, входящих в структуру акционерного общества, и перевезено дополнительно 96 тысяч пассажиров без изменения размера постоянных расходов;

предложения по оценке конкурентного потенциала на основе организации производства автотранспорта, уровня экономических взаимоотношений и производительности трудового коллектива, с экономической точки зрения, внедрены в структуру АО «Тошшаҳартрансхизмат», в частности, UzGPS, в деятельность ООО «BePro Dasturchilar markazi» (справка унитарного предприятия «Тоштранспетчерхизмат» №1731/09 от 18 октября 2019 г.). В результате внедрения предложений обеспечено снижение себестоимости перевозок на

10-12%, экономия более 10 млн. сум расходов, связанных с управлением, техническим и ремонтным обслуживанием, в первое полугодие 2019 года на примере 30 легковых автомобилей, занимающихся пассажирскими перевозками, за счет дистанционного управления и мониторинга, нецелевого использования транспортных средств, предупреждения их простоя и ненужной траты горючего;

предложения по техническому, ремонтному и дезинфекционному обслуживанию подвижного состава на основе аутсорсинга (outsourcing) внедрены в деятельность частных транспортных операторов, обслуживающих автомаршруты города Ташкента и его пригородов (справка унитарного предприятия «Тоштранспетчерхизмат» №1732/09 от 18 октября 2019 г.). В результате внедрения предложений получена дополнительная чистая прибыль по техническому обслуживанию и ремонтным работам в размере 370 млн. сум, на 12% снижены расходы частных перевозчиков по данным позициям, а также обеспечена конкурентоспособность услуг данных предприятий;

предложения по организации интеллектуальных транспортных систем при повышении конкурентного потенциала общественного транспорта на основе национальной глобальной навигационной системы UzGNS, интегрированной с навигационными системами GPS, E-CALL и ГЛОНАСС, внедрены в систему АО «Тошшаҳартрансхизмат» (справка унитарного предприятия «Тоштранспетчерхизмат» №1731/09 от 18 октября 2019 г.). В результате внедрения предложений на 91,5 млн. сум сэкономлены расходы на горючее (2019 г.) и на 850 млн. сум расходы, связанные с годовыми перевозками на 20 автобусных маршрутах за счет сокращения расстояния холостого пробега, повышена регулярность и качество обслуживания пассажиров.

Апробация результатов исследования. Результаты настоящего исследования обсуждены, в том числе, на 5 международных и 6 республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме исследования опубликовано всего 20 научных статей в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Республики Узбекистан для публикаций основных научных результатов докторской диссертаций (PhD) в частности, 4 статьи в научных изданиях, в 2 зарубежных журналах и в 6 Республиканских журналах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы. Объем диссертации составляет 142 страницу.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснованы актуальность и востребованность темы диссертации, определены цель и задачи, объект и предмет исследования, приводится соответствие исследования приоритетным направлениям развития науки и технологий Республики Узбекистан, изложены научная новизна, практические результаты исследования, обоснована достоверность полученных результатов, раскрываются теоретическая и практическая значимость результатов исследования, приведены внедрения результатов исследования, сведения об опубликованности результатов и структуре диссертации.

Первая глава диссертации под названием «Теоретико-методологические основы формирования и эффективного использования конкурентного потенциала» раскрывает роль конкурентного потенциала в укреплении экономического состояния предприятия, особенности формирования и использования конкурентоспособности на автотранспортном предприятии, исследуются методологические основы и методы повышения конкурентоспособности транспортных услуг.

Успешное развитие любого предприятия зависит от эффективного использования собственного потенциала. Именно возможности предприятия определяют, насколько эффективно и успешно ваш бизнес может расти в будущем. Следовательно, развитие предприятий и рост их рыночной стоимости происходит только тогда, когда они имеют общий потенциал. Поэтому формирование и реализация стратегии развития предприятия основывается на его потенциале. Конкурентный потенциал является одним из ключевых элементов общей мощности предприятия, и, исходя из результатов нашего исследования, основными условиями его формирования и развития являются следующие:

- наличие возможностей для конкурирующих компаний, формирующих конкурентный потенциал;
- наличие методов и средств, которые делают конкурентный потенциал компании практически ее конкурентным преимуществом;
- умение оценить конкурентоспособность предприятия и сравнить ее с показателями конкурентов;
- способность адаптировать бизнес к изменяющимся рыночным условиям с учетом влияния внешних факторов.

Компания может создавать конкурентный потенциал за счет внутренних возможностей и занимать конкурентные позиции на рынке при благоприятных внешних условиях. Это требует разработки ключевых областей стратегий развития с доступом к ограниченным внутренним ресурсам. По результатам исследования конкурентный потенциал был разделен на шесть основных подкомпонентов: маркетинговый потенциал, инновационный потенциал, ресурсный потенциал, бизнес-потенциал,

цифровой потенциал и рыночный потенциал, а также определены основные направления их развития(табл. 1).

Таблица 1

Составляющие конкурентного потенциала и основные направления их развития⁸

№	Примерные элементы конкурентного потенциала	Направления развития
1.	Маркетинговый потенциал	-организация и проведение маркетинговых исследований; -изучать поведение потребителей и влиять на формирование их требований; -совершенствование системы маркетинговой информации и коммуникаций; -использование современных средств продвижения продукции на рынке; - бенчмаркинг.
2.	Инновационный потенциал	- ускоренное применение достижений науки и техники в производстве; - организация исследовательских отделов на базе предприятия; -вовлечение сотрудников разного уровня в процесс инновационного развития.
3.	Ресурсный потенциал	-использование современных и экономичных средств производства; -увеличить доходность фонда, уменьшить емкость фонда; - оптимизация производственных мощностей; - оптимизация производственных и прочих затрат; - ускорить оборачиваемость оборотных средств; -снижение оборотных средств на единицу продукции; -обновление и расширение производственных фондов за счет реинвестирования прибыли; -совершенствование системы контроля качества продукции: - внедрение менеджмента качества в менеджменте; -оптимизировать укомплектование кадрами и снизить текучесть кадров; - обучение и переподготовка кадров; -эффективная организация системы материального и морального стимулирования сотрудников; -улучшение отношений с поставщиками и логистической системой.
4.	Бизнес потенциал	-внедрение корпоративной системы ценностей и развитие организационной культуры на предприятии; -создание здоровой внутренней конкурентной среды между подразделениями и сотрудниками; -формирование здоровой духовной и душевной среды в обществе; -реализация программ социальной поддержки и др..
5.	Цифровой потенциал	-оцифровка статистической базы данных и отчетности; - цифровизация производственной деятельности; - цифровизация процессов на предметном и системном уровнях; -организация интеграции предметных, системных и макроуровневых систем; -другие процессы оцифровки
6.	Рыночный потенциал	-поиск дополнительных потребностей в корпоративных продуктах и превращение их в спрос; - совершенствование системы стимулирования привлечения клиентов; -развитие новых сегментов рынка.

Исследования показывают, что конкурентоспособность предприятия как компонента экономического потенциала создает стратегический уровень экономического потенциала, согласованный со следующими

⁸Разработано автором

функциональными компонентами: производственный, финансовый, маркетинговый, организационный, управленческий и инновационный (рис. 1).

Создание конкурентного потенциала - это динамичный процесс, который обеспечивает максимизацию производственных мощностей в соответствии с темпами их роста, максимизацию спроса на товары и услуги и максимизацию экономических выгод в рамках существующих возможностей использования ресурсов.

В то время как конкурентный потенциал предприятия является основой его конкурентного преимущества, существующие научные подходы к изучению организационных и экономических аспектов формирования и использования такого потенциала систематизированы.



Рис.1.Механизмы формирования конкурентного потенциала предприятия и влияние на консолидированный экономический потенциал⁹

Мы считаем целесообразным решение вопросов организации и управления конкурентным потенциалом автотранспортных предприятий, в первую очередь, с экономической точки зрения, а затем и с точки зрения транспортной системы. Это, в свою очередь, может помочь:

⁹Разработка автора

- ориентации населения и отраслей экономики на удовлетворение спроса на грузовые и пассажирские перевозки с минимальными затратами на основе современных требований к качеству и безопасности;

- формированию систематической иерархической модели, которая может быть использована в деятельности всех видов автотранспортных предприятий при решении технических, технологических и организационно-экономических вопросов перевозок.

Автомобильный транспорт является элементом общей логистической системы, но также функционирует как система отдельных элементов (техническое обслуживание и сервис, транспортные операторы, дорожная инфраструктура). Его основная цель как системы заключается в максимизации прибыли за счет увеличения объема транспортных и логистических услуг и снижения их себестоимости (рис.2).

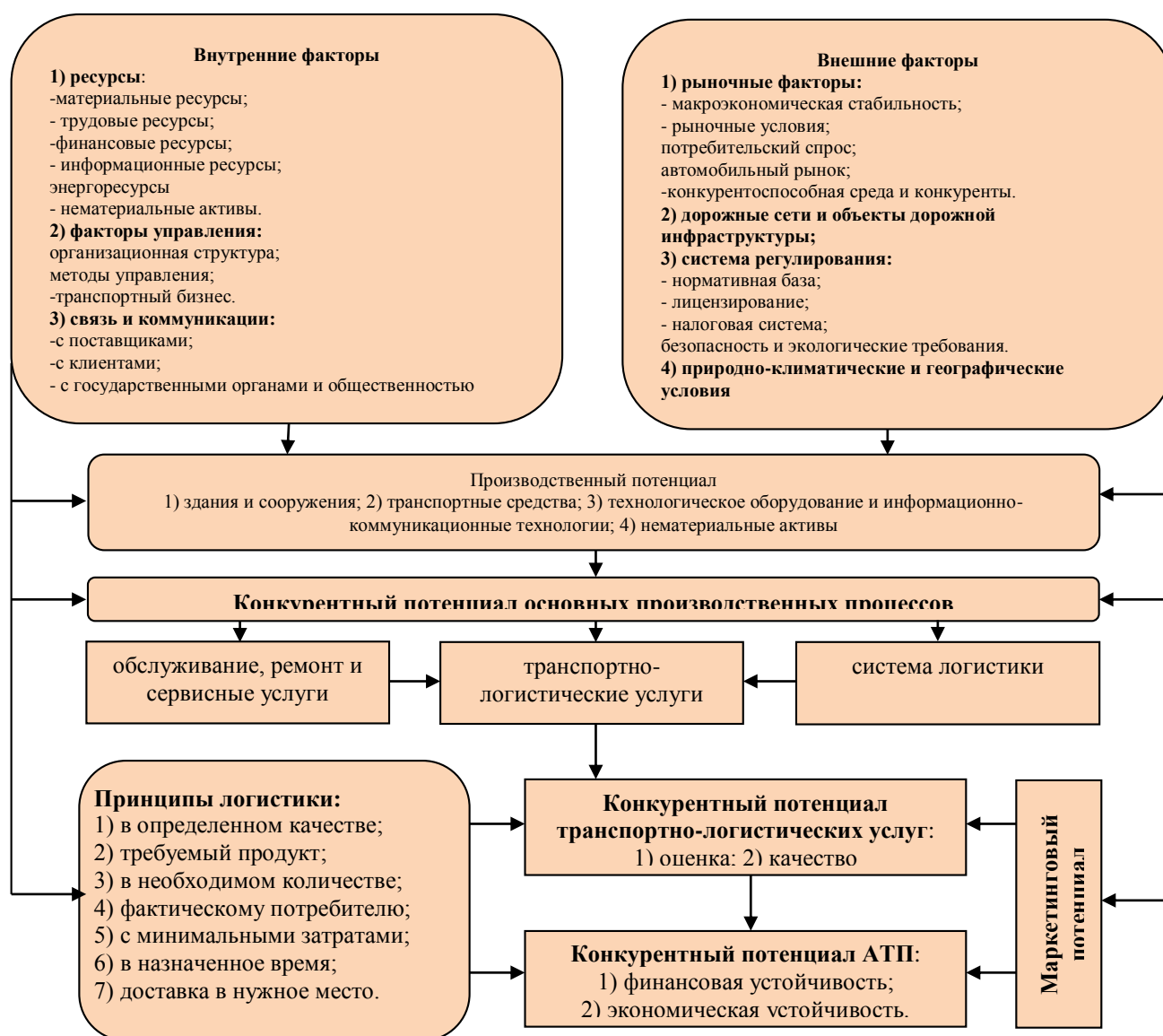


Рис.2. Общий механизм формирования конкурентного потенциала автотранспортного предприятия¹⁰

¹⁰Разработка автора

Основываясь на наших исследованиях, мы пришли к выводу, что желательно изучить конкурентный потенциал автомобильного транспортного предприятия двумя способами: конкурентоспособность автомобильного транспорта и конкурентоспособные услуги транспортных услуг. Конкурентное преимущество достигается за счет конкурентоспособности транспортных услуг в конкурентной среде, где производство и производственные мощности равны.

В транспортных компаниях технически это потенциал предоставления транспортных услуг; в производстве - возможности организации транспортного производства, системы экономических отношений, а в социальном плане - производительность труда трудового коллектива.

Следовательно, формирование конкурентного потенциала, как и других экономических и социальных процессов, основано на определенных организационных и экономических технологиях. Это можно рассматривать как усилия и действия, направленные на наращивание местного потенциала сотрудников автомобильной компании и их координацию для достижения необходимого конкурентного потенциала.

Вопросы, связанные с формированием и использованием конкурентного потенциала автомобильного транспорта, рассматриваются отдельно в каждом базовом процессе. Транспортно-логистические услуги, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, а также логистика транспортного предприятия являются взаимосвязанными элементами общего потенциала, хотя, с одной стороны, они определяются местными возможностями.

Исходя из этих соображений, в диссертации предложена усовершенствованная алгоритмическая модель формирования и использования конкурентного потенциала автотранспортного предприятия.

Конкурентный потенциал, как и другие экономические категории, имеет качественные характеристики, и важно оценивать интересы, проблемы, цели и задачи предприятия по определенным критериям.

Формирование конкурентного потенциала состоит из нескольких тесно связанных этапов, которые оцениваются и базируются на моделях операционной и стратегической деятельности автомобильной компании, направленных на обеспечение конкурентоспособности.

Без повышения конкурентоспособности предприятия реализация мер по повышению его эффективности затруднена. Это можно объяснить следующими ситуациями:

потенциальное и неэффективное использование существующего потенциала в меняющихся условиях рынка транспортных услуг могут оказаться неэффективными;

создание конкурентного потенциала требует целостного подхода и не всегда неразрывно связано с организационными ресурсами;

в дополнение к опыту, приобретенному на рынке, необходимо опираться на научные и инновационные способы наращивания конкурентного потенциала;

необходимость совершенствования управления конкурентным потенциалом и внедрения новых организационных структур;

создание конкурентного потенциала также требует соответствующей подготовки персонала.

На этой основе была предложена многоуровневая модель разработки стратегии оценки конкурентоспособности и наращивания потенциала предприятий автомобильного транспорта.

Анализируя и оценивая конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта, мы должны уделять особое внимание критериям, отражающим потребности потребителей. Это связано с тем, что потребители транспортных услуг хотят пользоваться услугами предприятия, уделяя особое внимание показателям, которые могут полностью удовлетворить их потребности. Автотранспортным компаниям следует сосредоточиться на оценке потребления рынка, размера рынка и перспектив предоставления транспортных услуг, отвечающих потребностям этих потребителей. Любые признаки существуют в определенное время и место, и их оценка должна быть сравнительной.

Конкурентная оценка может быть сформирована на основании следующих общих правил:

при оценке предприятия и его конкурентоспособности потребительскому спросу уделяется приоритетное внимание. Интересы предприятий и потребителей могут быть взаимными или противоречивыми;

оценка проводится в определенное время и в определенном месте;

сравнивает производительность с конкурентами, аналогичными продуктами или услугами;

должна быть возможность интегрировать показатели, несмотря на их различные размеры (экономические и технические показатели);

показатели адаптированы к потребностям потребителей;

негативное влияние уровня показателей на общество и окружающую среду должно быть как можно ниже.

Исходя из вышеизложенных соображений, можно сформировать группу критериев, характеризующих конкурентоспособность автотранспортных предприятий:

1. Показатели эффективности. Существующие основные средства и оборотные средства, а также финансовые и человеческие ресурсы отражают объем транспортных услуг и экономический эффект от них.

2. Показатели финансового положения. Описывают наличие и использование финансовых ресурсов, необходимых для работы предприятия.

3. Техничко-эксплуатационные показатели автомобильного транспортного предприятия описывают внедрение современных методов перевозки, правильной эксплуатации и организации перевозок.

4. Качество и стоимость транспортных услуг. Описаны конкурентные преимущества, с точки зрения качественных и ценовых характеристик в конкретном сегменте рынка транспортных услуг.

5. Организация и управление деятельностью. Описывается эффективность управленческих решений, позволяющих предприятию добиться конкурентного преимущества под воздействием внешней и внутренней среды.

На сегодняшний день один из наиболее универсальных методов оценки интегрального показателя конкурентоспособности можно обобщить следующим образом:

$$I_r = \sum_{i=0}^n k_i q_i \quad (1),$$

где k_i - показатель конкурентоспособности по конкретной деятельности или критерию, вес показателя q_i - i . На практике экспертные методы используются для расчета удельных весов конкурентоспособности.

Вторая глава диссертации на тему «Эффективное использование показателей анализа и показателей производительности автомобильной транспортной системы» анализирует развитие автомобильного транспорта в республике, эконометрическую оценку влияния потенциала автомобильной транспортной системы на общее экономическое развитие, а также возможности использования интеллектуальных транспортных систем для повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий.

Сегодня в стране наблюдается устойчивый рост сферы услуг. Одна треть общего объема услуг обеспечивается транспортными услугами.

Чтобы оценить важность развития автомобильного транспорта в экономическом развитии страны, в рамках данного исследования был проведен анализ показателей эффективности сектора. Анализ изменений в транспортной системе страны за последние годы был проанализирован в первую очередь (табл. 2).

Таблица 2

Анализ уровня использования производственных мощностей транспортной системы¹¹

Годы	Стоимость основных средств, млрд. сум; X_1	Количество работников на транспорте, тысячел.; X_2	Валовой продукт транспортной системы, млрд. сум; Y		Коэффициент использования ресурсов
			на практике	вычисленный	
2010	10397,9	164,0	6090,0	6039,5	1,01
2011	15569,4	163,7	7851,8	8014,0	0,98
2012	19278,8	169,1	9871,0	9448,7	1,04
2013	26108,3	189,6	12173,2	12124,5	1,00
2014	33150,1	174,4	14052,3	14764,8	0,95
2015	35525,1	176,3	15670,5	15678,2	1,00
2016	42388,5	175,2	18756,9	18296,5	1,03

¹¹Рассчитано автором на основании данных Госкомстата РУз.

2017	51579,8	198,3	22481,9	21953,8	1,024
2018	63660,4	209	26279,6	26618,9	0,987

К 2018 году доля автомобильного транспорта в общем объеме грузоперевозок составила 88,7%, а в грузообороте - 20,5%. Эти показатели в абсолютном выражении по сравнению с 2000 годом увеличились в 1,6 раза. На увеличение объема перевозок наряду со средней дальностью перевозки с 12,7 км до 13,3 км положительно повлияло увеличение транспортной активности. Пассажирские перевозки и пассажирооборот увеличились соответственно в 1,8 и 5,1 раза. Здесь высокие темпы роста по сравнению с пассажиропотоком можно объяснить тем, что средняя дальность перевозки одного пассажира почти в три раза выше.

Общеизвестно, что капитальные и трудовые ресурсы, как и в других областях транспорта, являются основными производственными факторами, и анализ уровня доходов, получаемых от них, важен для оценки качества экономического роста. Необходимость рационального использования этих ресурсов носит социальный характер и стимулирует организацию производства, совершенствование систем управления, форм оплаты труда и услуг.

Мы использовали корреляционный анализ для оценки рационального использования общих ресурсов, задействованных в транспортной сети. Для этого, используя данные табл.2, уравнение линейной регрессии, которое представляет связь между результатом и факторами, влияющими на него, оценивается с определенной вероятностью (уровнем достоверности), которая определяет плотность канала.

Линейное уравнение регрессии, которое представляет собой корреляционную связь между Microsoft Excel и функцией LINEN, определяется как коэффициент валовой продукции (Y) - метка стоимости, стоимость основных средств и работников транспорта (x_1 и x_2):

$$Y = 0,382X_1 + 3265X_2 + 1532,04; r^2 = 0,993 (2)$$

Второе уравнение линейной регрессии показывает, что коэффициент корреляции составляет 0,993. Это приводит к очень сильной зависимости показателей результата и фактора. Отсюда следует, что объем валового внутреннего продукта транспортной системы страны тесно связан со стоимостью основных средств, занятых в этом секторе. Тот факт, что значения критерия Фишера и Стьюдента больше, чем значения в таблице, означает, что параметры уравнения регрессии значимы с вероятностью 0,95.

Коэффициент использования ресурсов в сети за анализируемые годы находится в диапазоне 0,95-1,04. Хотя его изменение является положительным, дополнительный темп роста сильно зависит от экстенсивного фактора роста. Чем выше значение этого коэффициента, тем выше значение индекса.

Результаты, полученные при формировании сетевого потенциала, требуют особого внимания:

модернизации существующего парка неэффективных или некоммерческих транспортных средств и создание необходимых источников инвестиций;

эффективного использования инновационных методов (интеллектуальных транспортных систем) при существующем парке транспортных средств для максимального увеличения спроса секторов экономики на транспортные услуги.

Третья глава диссертации под названием «Пути повышения эффективности использования конкурентного потенциала автотранспортных средств» посвящена совершенствованию управления конкурентоспособностью автомобильного транспорта, оценке способности эффективно использовать транспортные мощности за счет использования интеллектуальных транспортных систем и аутсорсинга конкурентоспособности автомобильных предприятий.

Достижение конкурентных преимуществ посредством системного подхода требует использования глубоких и продуманных методов принятия решений для наращивания конкурентного потенциала. В то же время акцент будет сделан на основные принципы концепции конкурентоспособности, направленные на увеличение объема услуг, расширение спектра видов деятельности и освоение новых сегментов рынка.

В системном подходе могут быть рассмотрены следующие основные принципы:

принцип достижения экономической эффективности;

принцип удобства организации и управления;

принцип экономической безопасности;

принцип действия и экологическая безопасность;

Принцип гармонизации интересов государства, общества, транспортных операторов и заказчиков.

Формирование современной концепции совершенствования системы управления автотранспортным предприятием должно основываться на изучении его целей, характеристик и потенциала, которые могут обеспечить гибкость в меняющихся социально-экономических процессах. Гибкость относится к организационным, экономическим, техническим и технологическим, управленческим процессам, направленным на адаптацию к изменениям в естественных и социально-экономических условиях и характеристиках рынка транспортных услуг.

При систематической организации управления конкурентным потенциалом должны быть реализованы следующие задачи:

1) разъяснение системных целей и задач;

2) определение объема управленческой деятельности, круга участников и их многофункциональной деятельности;

3) разработка организационной структуры системы управления;

4) осуществление организационной, технической и нормативно-правовой поддержки;

5) тестирование системы управления и корректировка ее операционных процедур.

Общеизвестно, что результат любой управленческой деятельности, включая транспортную систему, зависит от ее качества. Качество управления относится к решениям, принятым своевременно и эффективно (рис. 3).

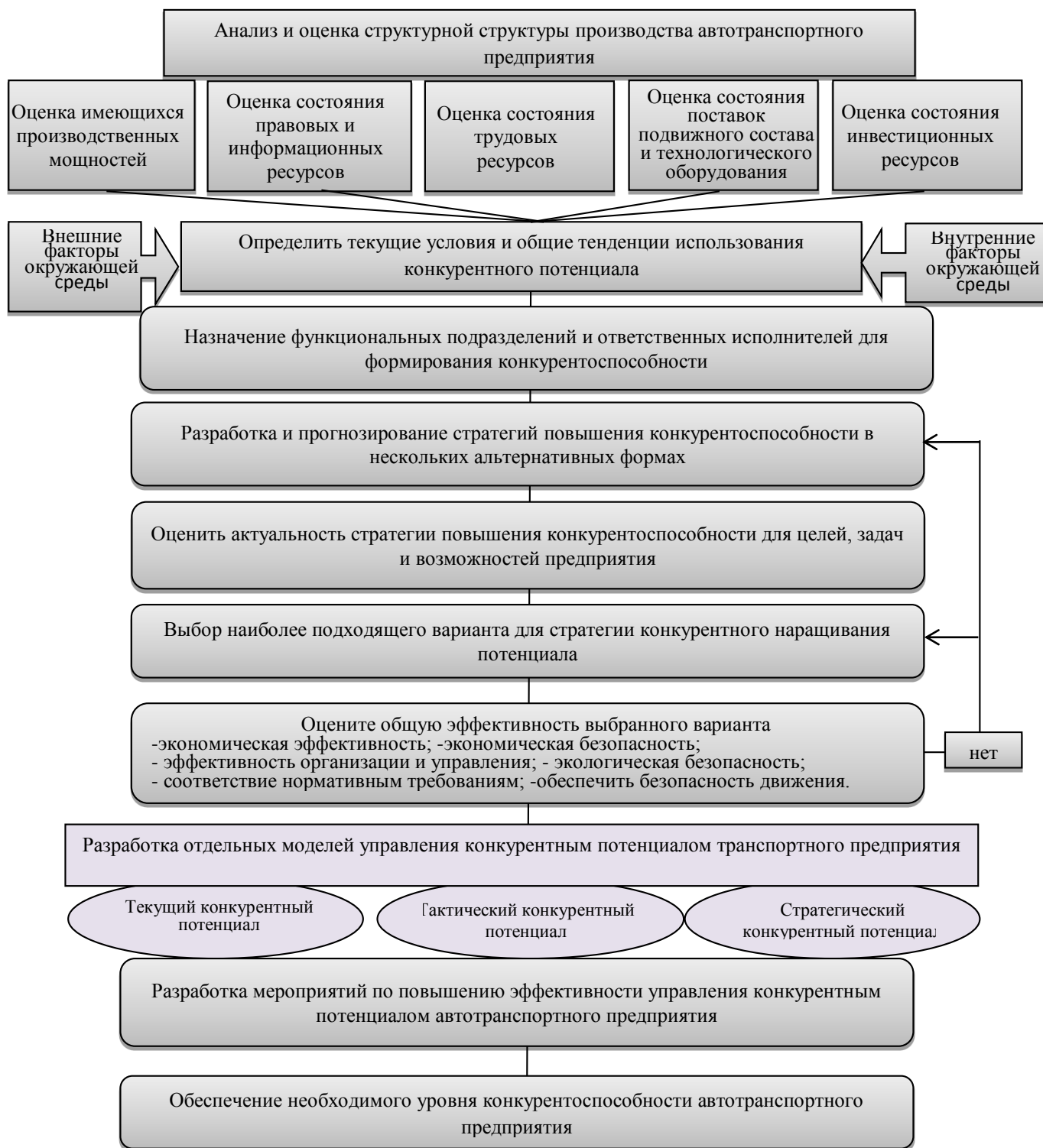


Рис. 3. Механизмы управления и оценки конкурентоспособности автотранспортного предприятия¹²

В настоящем исследовании мы рассмотрели возможности использования дифференциальных, комплексных и смешанных методов для оценки эффективности управления конкуренцией на транспортных предприятиях.

Рекомендуется использовать интегральный показатель эффективности конкурентного управления мощностью (КИ) в качестве составного совокупного показателя в расчетах. Он определяется отношением суммы результатов управления конкурентным потенциалом к совокупным затратам на его формирование и эксплуатацию:

$$K_{II} = \frac{П_{\Sigma}}{X_{Я} + X_{Э}} (3),$$

где $П_{\Sigma}$ - эффективность управления конкурентным потенциалом (функциональными организаторами) автотранспортного предприятия;

$X_{Я}$ - затраты на построение структуры управления;

$X_{Э}$ - это общая стоимость структуры управления.

Экономические отношения между субъектами предпринимательской деятельности, основанные на аутсорсинге, в последнее время все шире используются в зарубежной практике и все еще находятся на ранних этапах развития при относительно небольшом вкладе в наши экономические исследования и практику.

Термин «аутсорсинг» происходит от сочетания «Outsider Resource Using» использования ресурсов сторонних организаций (аутсорсинг ресурсов), которое относится к использованию ресурсов (производственной или сервисной деятельности) других предприятий и организаций на основе договорных отношений.

В последнее время все виды производственной и сервисной деятельности осуществляются компаниями из всех секторов экономики в рамках аутсорсингового сотрудничества.

В результате исследования аутсорсинг определяется как неотъемлемая часть внутренней деятельности предприятия, связанной с производством или предоставлением услуг или стратегиями управления, связанными с процессами аутсорсинга аутсорсинговой рабочей силы, устойчивыми деловыми партнерскими отношениями и взаимными экономическими интересами.

Следует отметить, что эффективность аутсорсинга обеспечивают компании, которые его реализуют, независимо от того, насколько привлекательны и прибыльны их заказы. Потому что они оба заинтересованы в долгосрочном сотрудничестве и выгоде, которую они получают. В

¹²Разработка автора

противном случае клиенты могут столкнуться с трудностями при внедрении аутсорсинга или могут потерпеть неудачу.

Преимущества и недостатки аутсорсинга в предоставлении транспортно-логистических услуг могут быть систематизированы на основе анализа факторов, способствующих использованию аутсорсинга в транспортно-логистических услугах (табл. 3).

Таблица 3

Причины и последствия аутсорсинга в автомобильном транспортном бизнесе¹³

№	Сфера деятельности автотранспортного предприятия	Преимущество использования аутсорсинга	Недостаток использования аутсорсинга
1.	Эксплуатация автомобиля	1. Достижение высоких эксплуатационных качеств; 2. Максимальное использование транспортного потенциала; 3. Достижение гибкости производства; 4. Добиться высоких инноваций.	1. Отсутствие полного контроля за качеством перевозок; 2. Требуется особый опыт; 3. Увеличение рисков по мере увеличения объемов трафика;
2.	Экономическая деятельность	1. Снижение капитальных затрат; 2. снижение затрат; 3. Оплата только за сумму, использованную на технические и технологические средства; 4. Увеличение денежных потоков.	1. Увеличение объема экономических отношений; 2. Увеличение объема административной деятельности
3.	Управленческая деятельность	1. Сосредоточение на основной деятельности; 2. Снижение управленческого персонала и активов; 3. Высокая производительность труда и эффективность управления.	1. Прозрачность ноу-хау; 2. Снижение отношений с клиентами; 3. Эффективность управления зависит от системы управления партнерами.

В международной практике при предоставлении услуг автомобильного транспорта могут широко использоваться следующие формы аутсорсинга, основанные на анализе форм и методов аутсорсинга в системе логистики:

-аутсорсинг компонентов транспортного производства;

-аутсорсинг транспортных функций (транспортировка, разгрузка, складирование, хранение и т. д.).

Для компаний-клиентов, предоставляющих транспортные и логистические услуги в объеме, качестве и стоимости, требуемых клиентами, важно оценить их экономическую эффективность при разработке и выполнении заказов на аутсорсинг. Исходя из целей настоящего исследования, мы сочли необходимым предложить самый простой и надежный способ его оценки. Это можно выразить как (Ia):

$$Ia = \sum_{i=1}^n (C_i - C_{ai} - C_{ti}) \quad (4),$$

¹³Разработка автора

где C_i - стоимость оказания клиентом услуг по i -транспорту и логистике, сум; C_{ai} - аутсорсинговые затраты на i -транспорт и логистические услуги, сум;

C_{ti} - транзакционные издержки на аутсорсинг и транспортные и логистические услуги, сум

(5) Чтобы выражение было значимым, должны быть выполнены следующие условия:

$$C_i \geq (C_{ai} - C_{ti}) \quad (5)$$

Следует отметить, что на практике клиенты не всегда стремятся к экономической выгоде аутсорсинга. Этому способствует:

- недостаточные материальные, финансовые и трудовые ресурсы;
- ограниченный инновационный потенциал;
- недостаток опыта в хорошей работе;
- требование от клиентов выполнения любых операций по их выбору;
- не предоставление необходимого качества транспортно-логистических услуг;

-необходимость упрочить конкурентные позиции автомобильной транспортной компании при низких затратах и высоком качестве и многое другое. Синергетический эффект аутсорсинга более важен для клиента.

Следовательно, сравнительная характеристика процесса аутсорсинга также важна для транспортных операторов-клиентов при применении аутсорсинга (табл.4).

Таблица 4

Критерии оценки возможностей аутсайдера

№	Описательный знак аутсорсинга	Критерии оценки	Типичное значение цены, % ($X=1 \div 100$)	Текущая возможность аутсорсера, ($Y=0 \div 1$)
1	2	3	4	5
1.	Технические возможности	Соответствие направления деятельности и опыта исполнителя заказу	15	1
2.	Технологические возможности	Соответствие технологий и методов заказа нормативным требованиям	12	1
3.	Производственная мощность	Иметь достаточные производственные мощности для выполнения необходимого объема работ	20	1
4.	Варианты управления	Умение управлять и развивать аутсорсинг	12	0,5
5.	Кадровый потенциал	Адекватность состава и квалификации персонала, выполняющего заказ	15	0,5
6.	Финансовые возможности	Владение финансовыми ресурсами для выполнения необходимого объема работ	14	1
7.	Инновационный потенциал	Степень применения инноваций при выполнении заказов	12	0,5
		Итого	$\Sigma=100$	$\Sigma=5,5$

Экспертные методы используются для интеграции эффективности аутсорсинга, расчета веса отдельных показателей (7 в нашем примере). В экспертной оценке частоты выборки рассчитываются в процентах, средневзвешенное значение вычитается и сумма равна 100.

После взвешивания параметров выборки емкость любого выбранного аутсорсера оценивается по шкале от 0 до 1 балла. Если какой-либо критерий аутсайдера соответствует образцу, ему присуждается 1 балл. Также желательно оценивать их экспертными методами.

Формирование долгосрочной концепции конкурентоспособности современного транспорта, безусловно, требовало инновационного подхода, основанного на последних достижениях науки и техники.

В то же время конкретные прогрессивные научные исследования, практические разработки или достижения в других областях организации транспортной деятельности могут стать основой инноваций. На сегодняшний день применение информационных и коммуникационных технологий в национальном секторе автомобильного транспорта не достигнуто. Потому что в развитых странах мира с конца 1990-х и начала 2000-х годов широко используются информационные и коммуникационные технологии, основанные на «Интеллектуальных транспортных системах» (ИТС). ИТС сочетает в себе последние достижения в области высоких технологий, космических и авиационных технологий и является ключевым фактором в развитии современных транспортных сетей.

Важность интеллектуальных транспортных систем как основной идеи инновационной концепции развития транспорта заключается в том, что пропускная способность дорог в густонаселенных районах, крупных городах и мегаполисах значительно ниже технических возможностей транспортных средств. Например, средняя скорость в Нью-Йорке составляет 33 км / ч; Минск - 17 км / ч; в Москве - 13 км / час; в Ташкенте - 20-23 км / час. Конечно, в то время как возможности расширения и пересечения дорог для улучшения транспорта ограничены в крупных городах, и их создание требует значительных инвестиций, поэтому основные усилия направлены не только на улучшение характеристик автомобиля, но и на улучшение систем управления движением.

Одним из наиболее перспективных направлений использования ИТС является использование глобальной спутниковой навигационной системы (ГЛОНАСС) и позиционирование транспортных средств в любом месте и в любое время. Кроме того, возможности ГЛОНАСС ограничены в отношении транспортных тоннелей и многоэтажных городских зданий. Чтобы удовлетворить эти требования, необходимо интегрировать технологии определения местоположения с беспроводными технологиями для создания единой среды управления виртуальным трафиком при любых обстоятельствах.

В рамках нашего исследования мы сформулировали цели и задачи создания надежной цепочки поставок для транспортной системы на основе ИТС (рис. 4).

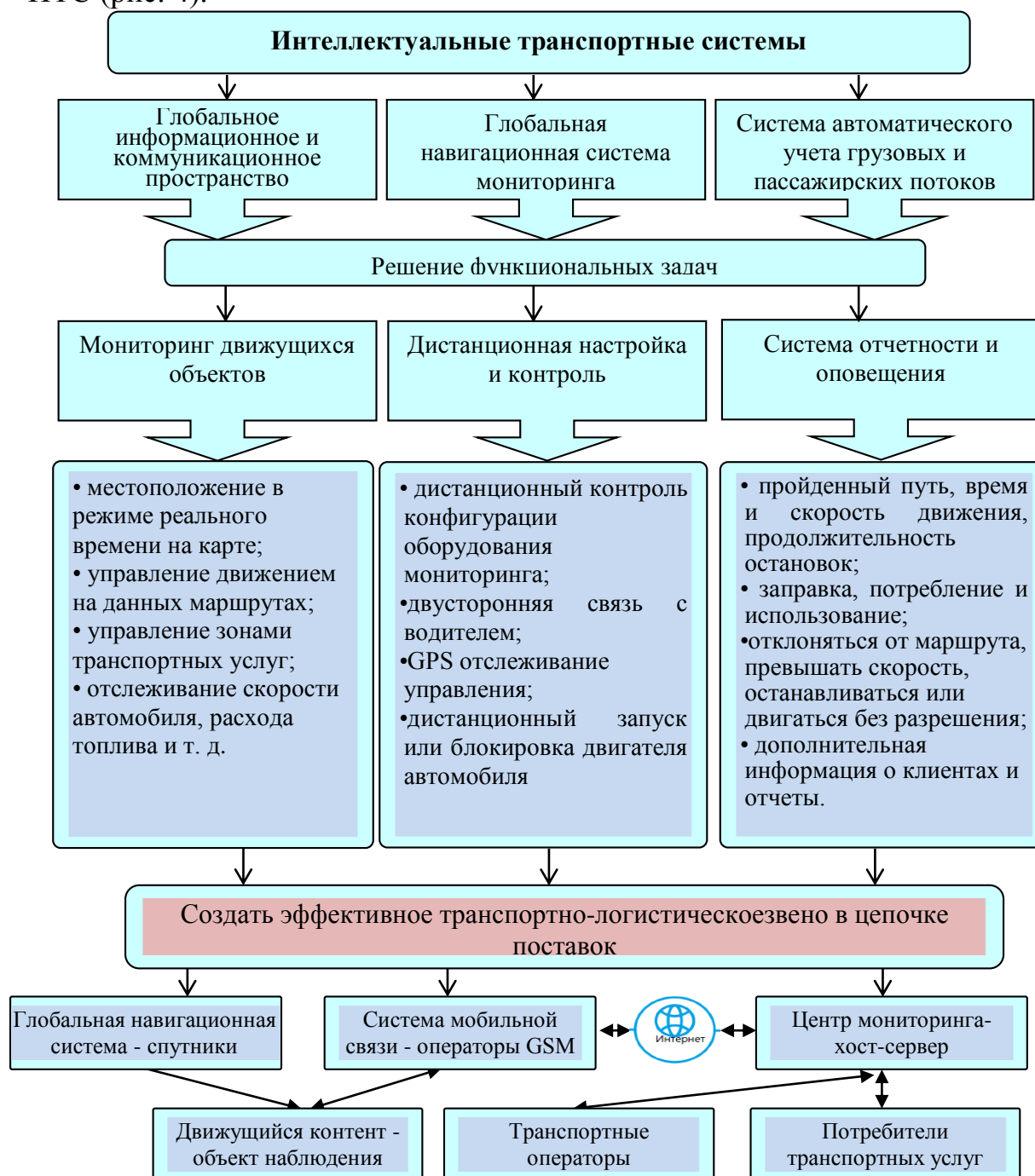


Рис. 4. Механизм формирования надежной цепочки поставок на базе ИТС¹⁴

Эффективность применения ИТС определяется возможностью сэкономить количество труда, времени, фонда и ресурсов на единицу эффективности технических систем и структур, связанных с его созданием.

Экономический эффект ($I_{умс}$) от использования ИТС можно рассчитать следующим образом.

¹⁴Разработка автора

$$I_{ИТС} = (P^I - P) \times (S_{уз}^I - S_{уз}); (6),$$

где P и P^I - до- и посттранспортное движение до применения ИТС, км, дорога км, полн.км, авто час;

$S_{уз}^I$ и $S_{уз}$ - стоимость перевозки до и после использования ИТС, сум / ткм, сум / дорога,км, полн.км. сум / авто-час.

Таблица 5

Годовой экономический эффект от использования ИТС, тыс. сум.

№	Наименование показателя	Единица измерения	Формула расчета (обозначается количеством строк)	Сумма		Разница, +/-
				На практике	Когда вводится ИТС	
1	2	3	4	5	6	7
1.	Количество машин	шт		30	30	0
2.	Коэффициент использования парка	-		0,9	0,9	0
3.	Ежедневное расстояние, пройденное на машинах	км		250	250	0
4.	Годовой пробег каждого автомобиля	тыс.км	$1 \times 2 \times 300 / 1000$	2025,0	2025,0	0
5.	Коэффициент удаленного использования	-		0,8	0,9	+0,1
6.	Годовой платеж миль	полн. км	4×5	1620,0	1822,5	+202,5
7.	Эксплуатационные расходы на расстоянии 1000 км	тыс.сум		510,0	510,0	0
8.	Стоимость 1000 км	тыс.сум	$7 \times 7 / 6$	637,5	566,7	-70,8
9.	Ежегодные расходы по доставке	тыс.сум	$(1822,5 - 1620,0) \times 70,8 = 14337,0$			
10.	Дополнительный чистый доход	тыс.сум	$202,5 \times 162 = 32805,0$			
11.	Общая годовая экономическая эффективность	тыс.сум	$14337,0 + 32805,0 = 47142,0$			

Практические результаты нашего исследования ООО UZGPS «BePro dasturchilar markazi» с использованием элементов ИТС при эксплуатации пассажирских автомобилей Nexia-3 в Ташкенте общей стоимостью \$ 47,1 млн. Определен годовой экономический эффект в размере 16 млрд.сум. (табл. 5). В то же время эксплуатационные расходы сократятся на 70 800 сум на 1000 км, что позволит автомобильной компании снизить тарифы на перевозки в условиях жесткой конкуренции до уровня конкурентов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате диссертационного исследования были разработаны и предложены следующие выводы и рекомендации:

1. Изучены научно-теоретические основы эффективного использования конкурентного потенциала предприятий автотранспортной системы, в

результате чего выявлены методологические принципы повышения их конкурентного потенциала, а также механизм формирования их конкурентного потенциала и влияния на совокупный экономический потенциал.

2. Обоснована конкурентоспособность автотранспортного предприятия по транспортным услугам. Поскольку конкурентная среда и производственные мощности между конкурентами равны, преимущество достигается за счет конкурентоспособности транспортных услуг.

3. Исследована роль автомобильного транспорта в транспортной системе страны, в плане современного состояния развития потенциала транспортных услуг и дана его экономическая оценка. Был проанализирован уровень использования ресурсов как основы конкурентоспособности отрасли, и установлено, что дополнительные темпы роста оказали более сильное влияние на фактор роста. Установлено также что имеющиеся ресурсы интенсивных факторов не были полностью использованы для повышения конкурентного потенциала.

4. Учитывая трудности в принятии мер по повышению эффективности предприятия, при оценке его конкурентоспособности была разработана группа критериев, прежде всего, ориентированных на потребности потребителей и систему их показателей.

5. На основе указанных критериев были разработаны общие правила оценки конкурентоспособности, алгоритмическая модель оценки ее эффективности и в целом стратегия повышения конкурентоспособности автотранспортного предприятия.

6. Одним из основных направлений обеспечения количественной и качественной конкурентоспособности на всех этапах предоставления автотранспортных услуг в условиях формирования инновационной экономики является экономически целесообразное использование интеллектуальных транспортных систем.

7. Механизм управления конкурентным потенциалом и оценки его эффективности усовершенствован на основе современной концепции совершенствования системы управления автотранспортным предприятием. Раскрыты возможности использования конкурентных методов оценки эффективности управления конкурентоспособностью.

8. Систематизированы преимущества и недостатки его применения на основе анализа факторов, способствующих аутсорсингу при оказании транспортно-логистических услуг на автомобильном транспорте. Для предоставления данных транспортных и логистических услуг в объеме, качестве и стоимости, требуемых клиентами на транспортных предприятиях, был предложен метод оценки экономической эффективности управленческих решений, связанных с формированием и внедрением аутсорсинговой заявки.

**SCIENTIFIC COUNCIL AWARDING THE SCIENTIFIC DEGREE OF
DSc.03/30.12.2019.I.03.05 AT TASHKENT STATE TECHNICAL
UNIVERSITY**

TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY

YUSUPKHODJAEVA GULCHEKHRA BAHADIRHODJAYEVNA

**EFFECTIVE USE OF THE COMPETITIVE POTENTIAL OF ROAD TRANSPORT
COMPANIES**

08.00.03 - Industrial Economics

**ABSTRACT
OF THE DISERTATION OF THE DOCTOR OF PHILOSOPHY ON ECONOMICAL SCIENCES
(Ph.D)**

Tashkent – 2020

The subject of the dissertation of Doctor of Philosophy (PhD) in Economic is registered in the Higher Attestation Commission under the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under the number NoB2019.3.PhD/Iqt 546.

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.tdiu.uz) and on the website "ZiyoNet" information and educational portal(www.ziyo.net.uz).

Scientific supervisor:

Kadyrov Tuygun Uzokovich
candidate of economic sciences, docent

Official opponents:

Ikramov Murat Akramovich
doctor of economics sciences, professor

Iminova Nargiza Akramovna
candidate of economic sciences, docent

Leading organization:

National University of Uzbekistan

The defense of the dissertation will take place on 20 "11", 2020 at 16⁰⁰ the meeting of the Scientific Council DSc.03/30.12.2019.I.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 169). (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 sent out on 30.10, 2020.
(protocol of the mailing register No. 10 dated "30" 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, doctor of philosophy (PhD) of
economic sciences, docent

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

INTRODUCTION

(annotation of the dissertation of Doctor of philosophy (PhD))

The aim of the research is to develop scientific and methodological proposals and recommendations to ensure cost-effectiveness in the use of competitive potential in the road transport system.

The object of the research work: is the activities of enterprises providing transport and logistics services in the market of road transport services in Uzbekistan.

critical study of the scientific and methodological basis of the formation and use of competitive potential in the road transport system on the basis of the economic category of competitive potential;

econometric assessment of the state of development of the road transport system and its impact on the overall economic development;

substantiation of the possibility of using intelligent transport systems to increase the competitiveness of road transport enterprises;

Improving the methodology for assessing the effectiveness of the management system of the competitiveness of road transport enterprises;

substantiation of opportunities to increase the competitiveness of road transport enterprises through the use of outsourcing;

the effective use of the transport capacity of the road transport enterprise and the determination of its cost-effectiveness.

The object of the research is to develop proposals and recommendations to increase economic efficiency using the competitive potential of the road transport system.

The subject of the research is the activities of enterprises providing transport and logistics services in the market of road transport services in Uzbekistan.

The scientific novelty of the research is as follows:

The structure of the competitive potential of road transport has been improved on the basis of the introduction of digitization capacity, on the basis of which the technical and operational competitiveness of automobile enterprises and the increase in passenger traffic;

It is proposed to assess the competitiveness of road transport based on the organization of transport production, the level of economic relations and socially, the productivity potential of the workforce, based on the specific characteristics of the industry;

It is economically feasible to outsource maintenance, repair and disinfection services to the rolling stock of private transport operators operating in Tashkent and its suburbs;

GPSS (Global Navigation Satellite System) GPS (USA), taking into account such factors as complex time management, effective fuel control, timely organization of repairs, spare parts economy and employment in increasing the competitiveness of public transport enterprises, Based on the economic feasibility of organizing on the basis of the national UzGNS global navigation system, integrated with the navigation systems E-CALL (EU) and GLONASS (RF).

Implementation of research results. Based on the scientific results obtained on the effective use of the competitive potential of road transport enterprises:

A proposal to increase the technical and operational competitiveness of road transport enterprises and the volume of passenger traffic through improvements based on the inclusion of "digitization potential" in the competitive potential of road transport was introduced in the system of JSC "Toshshahartranshizmat" (Toshtransdispatcherhizmat unitary enterprise October 18, 1732 / Reference number 09). As a result of the implementation of this proposal, the technical and operational stability of bus companies, which are part of the company, was ensured and an additional 96.0 thousand passengers were transported without changing the amount of fixed costs;

Proposals for the organization of motor vehicle production in the production of competitive potential, based on the level of economic relations and socially productive potential of the workforce were introduced into the system of JSC "Toshshahartranshizmat", including UZGPS "BePro Programmers Center" LLC (unitary enterprise "Toshtransdispatcherhizmat") Reference No. 1731/09 of October 18, 2019). As a result of the implementation of the proposals, remote control and monitoring of transport processes will reduce

transportation costs by 10-12% due to non-targeted use of vehicles, their stagnation and prevention of fuel waste, in the first half of 2019 on the example of 30 passenger cars Served to save management, maintenance and repair costs of more than 10 million sums;

Proposals for outsourcing of maintenance, repair and disinfection of rolling stock have been introduced in the practice of private transport operators serving the city of Tashkent and its suburbs (Reference of the unitary enterprise "Toshtransdispetcherxizmat" dated October 18, 2019 No 1732/09). As a result of the introduction of proposals, additional net income of 370.0 million sums per year was received for maintenance and repair of bus depots, and private carriers reduced costs by 12% and increased the competitiveness of services;

Proposals for the organization of intelligent transport systems on the basis of the national UzGNS global navigation system integrated with GPS, E-CALL and GLONASS navigation systems to increase the competitiveness of public transport were introduced into the system of JSC "Toshshahartranshizmat" (October 18, 2019 1731 / 09- number reference). As a result of the introduction of the proposals, 91.5 million. UZS fuel costs (2019) and annual transportation costs on 20 bus routes amounted to 850 million. sums, increased regularity and quality of passenger service.

Publication of research results. The topic of the dissertation 20 scientific works on the subject, 4 articles in accordance with the publications recommended by the Higher Attestation Commission of the Republic of Uzbekistan for publication of the main scientific results of doctoral dissertations 2 articles have been published in international journals.

The scope and structure of the dissertation. Introduction to the dissertation, three chapters, 10 paragraphs, summary, list of references and applications. The total volume is 142 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ LIST OF PUBLISHED WORKS

I бўлим (I часть; I part)

1. Юсупходжаева.Г.Б. “Развитие международных автомобильных грузовых перевозок в Республике Узбекистан в контексте экономики//”Журнал «BIZNES - ЭКСПЕРТ»Тошкент – 2017-№9 г.,Б-92-95. (08.00.00; №3)

2. Юсупходжаева.Г.Б.Развитие транспортной системы в качестве важнейшего фактора инновационного развития Республики Узбекистан.“Халқаро молия ва ҳисоб.Илмий электрон журнали-“2018-№2 www.interfinance.uz(08.00.00; №19)

3. Юсупходжаева.Г.Б.Автомобиль транспорти корхонасини ва унинг хизматларининг рақобатбардошлигини баҳолаш услубияти //Иқтисодиёт ва таълим №3 2018 йил.,Б-67-71(08.00.00; №11)

4. Юсупходжаева.Г.Б.Инновацион иқтисодиётни шакллантиришда автомобиль транспорти корхоналарида аутсорсингдан фойдаланиш //Илмий-амалий агроиқтисодий журнал№1(8) 2019 йил.,Б-122-124(08.00.00; №15)

5. Юсупходжаева.Г.Б.Development of intellectual transport systems in the republic of uzbekistan Journal of Management Value & Ethics April-June. 20 Vol. 10 No.02 .,Б-27-31 E-Mail to: jmveindia@yahoo.com, www.jmveindia.com

6. Юсупходжаева.Г.Б.Развитие и инвестирование малого бизнеса как фактор экономического роста республики Узбекистан.ТДТУ, // Республика илмий анжуман Тошкент - 2017 .165-бет.

7. Юсупходжаева.Г.Б. “Автомобиль транспорти хизматлари рақобатдошлигини баҳолаш услубияти”// Қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини рақобатдошлигини оширишда халқаро стандартларни жорий этиш : Муаммо ва ечимлар, Республика илмий-амалий конференция материаллари.ТДИУ –8.12.2018 йил.,Б-343-346

8. Юсупходжаева.Г.Б.Развитие сферы услуг автомобильного транспорта в Узбекистане // Perspektywiczne opracowania nauka i technikami – 2019 07 - 15 listopada 2019 roku Польша.,Б-37-41

9. Юсупходжаева.Г.Б.Автотранспорт в современной инновационной экономике как важнейший фактор экономического роста.10 международная научная конференция экономики Российской Федерации.25-27 октября 2017г-Б249-250.

II бўлим (II часть; II part)

10. Юсупходжаева.Г.Б.Хорижий давлатларда рақобат стратегиясини ишлаб чиқариш тажрибалари // Республика илмий ва илмий техник анжуман Тошкент- 2016. ТАЙЛҚЭИ., Б-520- бет.Омонов Б.Ш

11. Юсупходжаева.Г.Б.Возрождение великого шёлкового пути как фактор экономического роста республики Узбекистан // Республика илмий ва илмий техник анжуман Тошкент- 2016 йил., Б-490Маленьких. Д.А

12. Юсупходжаева.Г.Б.Повышение конкурентоспособности транспортной компании с помощью логистического подхода // Халқаро илмий техник анжуман. ТАЙЛҚЭИ-Тошкент- 2017йил..Б- 244

13. Юсупходжаева.Г.Б.Проблемы и способы конкурентной борьбы в сфере общественного транспорта Ташкента//Молодой учёный, Международный научный журнал №16, 2018 г.,Б-179-181

14. Юсупходжаева.Г.Б.Транспорт Логистика хизматлари кўрсатишда аутсорсингни кўллаш имкониятлари. //ТАЙИ Хабарномаси № 1 2018 йил.,Б-88-92.

15. Юсупходжаева.Г.Б.Рақобат муҳитининг корхона иқтисодий салоҳиятини мустақкамлашдаги ўрни.// Корпоратив бошқарув: назария ва замонавий амалиёт. Республика илмий семинар. –ТДТУ, 23январь 2019йил.,-Б.115-117

16. Юсупходжаева.Г.Б. Направления развития консорциума между высшим образовательным учреждением и производством.«Методические проблемы развития практико-ориентированного обучения на управленческих и экономических направлениях подготовки»Февраль,2019г. <https://conference.osu.ru> 5

17. Юсупходжаева.Г.Б.The Formation Of Innovative Economy With Using Outsourcing AtVehicle Transport Companies //European Journal of Business & Social Sciences November 2019 ISSN: 2235-767X Volume 07 Issue 14 November 2019 imp/fak/6Франция., Б-41-45

18. Юсупходжаева.Г.Б.Автомобиль транспорти корхоналари рақобатдан самарали фойдаланиш // Халқаро илмий техник анжуман ТАЙЛҚЭИ Тошкент- 23.11.2019 й.,Б-235-237.

19. Юсупходжаева.Г.Б.Effective use of competitiveness on automobile transport companies //International Journal of Business Economics and Management ResearchVol. 10, Issue 5, May2019 Impact Factor: 6.857 ISSN: (2229-4848)www.skirec.orgEmail Id: skirec.org@gmail.com.

20. Юсупходжаева.Г.Б.Experience of foreign countries in the field of implementation intellectual transport systems (Опыт зарубежных стран в области реализации интеллектуальных транспортных систем)International Journal of Psychosocial RehabilitationVol.24,Issue 04,2020ISSN: 1475-7192.

Автореферат ТошДТУ ТИБ бўлимида ўзбек, рус ва инглиз тилларидаги таҳрирдан матнларини мослиги текширилди.

Босишга рухсат этилди: 03.11.2020 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 кўча

