ИСЛОМ КАРИМОВ НОМИДАГИ ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.03/30.12.2019.I.03.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

РАХИМОВ ХАСАН ШУКУРЖОНОВИЧ

МАМЛАКАТ ТРАНСПОРТ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ
(темир йўл транспорти инфратузилмалари мисолида)

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

УДК: 338.35.385/388(575.1)

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси автореферати мундарижаси

Оглавление автореферата диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

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

Рахимов Хасан Шукуржонович
Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш (темир йўл транспорти инфратузилмалари мисолида) 3

Рахимов Хасан Шукуржонович
Повышение экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны (на примере инфраструктур железнодорожного транспорта) 25

Rakhimov Khasan Shukurjonovich
Increasing the economic efficiency of the development of the country's transport infrastructure (on example of rail transport infrastructures)…… 47

Эълон қилинган ишлар рўйхати
Список опубликованных работ
List of published works…….. 51

ИСЛОМ КАРИМОВ НОМИДАГИ ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ТЕХНИКА УНИВЕРСИТЕТИ ҲУЗУРИДАГИ ИЛМИЙ ДАРАЖАЛАР БЕРУВЧИ DSc.03/30.12.2019.I.03.05 РАҚАМЛИ ИЛМИЙ КЕНГАШ

ТОШКЕНТ ДАВЛАТ ИҚТИСОДИЁТ УНИВЕРСИТЕТИ

РАХИМОВ ХАСАН ШУКУРЖОНОВИЧ

МАМЛАКАТ ТРАНСПОРТ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШНИНГ ИҚТИСОДИЙ САМАРАДОРЛИГИНИ ОШИРИШ
(темир йўл транспорти инфратузилмалари мисолида)

08.00.03 – Саноат иқтисодиёти

Иқтисодиёт фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD) диссертацияси АВТОРЕФЕРАТИ

Тошкент – 2021

Фалсафа доктори (PhD) диссертацияси мавзуси Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Олий аттестация комиссиясида B.2020.4.PhD/Iqt.631 рақам билан рўйхатга олинган.

Диссертация Тошкент давлат иқтисодиёт университетида бажарилган.

Диссертация автореферати уч тилда (ўзбек, рус, инглиз (резюме)) Илмий кенгаш веб-саҳифаси (www.ifmr.uz) ва «ZiyoNet» таълим ахборот тармоғида (www.ziyonet.uz). жойлаштирилган.

Илмий раҳбар:	**Асқарова Мавлуда Турабовна** иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент
Расмий оппонентлар:	**Турсунов Бахтияр Мухамеджанович** иқтисодиёт фанлари доктори, профессор
	Хусаинов Равшан Рахимович иқтисодиёт фанлари номзоди, доцент
Етакчи ташкилот:	**Тошкент давлат транспорт университети**

Диссертация ҳимояси Ислом Каримов номидаги Тошкент давлат техника университети ҳузуридаги DSc.03/30.12.2019.I.03.05 рақамли Илмий кенгашнинг 2021 йил «8» 09 соат 16 00 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 Ислом Каримов номидаги Тошкент давлат техника университети Ахборот-ресурс марказида танишиш мумкин (__ рақами билан рўйхатга олинган). (Манзил: 100095, Тошкент, Университет кўчаси, 2-уй. Тел.: (99871) 246-03-41).

Диссертация автореферати 2021 йил «23» 08 куни тарқатилди.
(2021 йил «23» 08 даги 9 рақамли реестр баённомаси).

Н.М. Махмудов
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш раиси, и.ф.ф.д., профессор

Г.Ж. Аллаева
Илмий даражалар берувчи илмий кенгаш илмий котиби, и.ф.ф.д., PhD, доцент

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

КИРИШ (фалсафа доктори (PhD) диссертацияси аннотацияси)

Диссертация мавзусининг долзарблиги ва зарурати. Жаҳон иқтисодиётининг динамик ривожланиши ва халқаро интеграция жараёнида транспорт комплекси ва инфратузилмасини ривожлантириш беқиёс аҳамиятга эга. Жаҳон банки маълумотларига кўра, «жаҳон транспорт хизматларининг миқдори 4,3 трлн. АҚШ долларни ташкил этиб, йилига 110 млрд. тонна юк ва 1 трлн. дан ортиқ йўловчилар ташилмоқда, транспорт инфратузилмасида банд бўлган ходимлар сони 100 млн. кишини ташкил этмоқда»[1]. Бугунги кунда муҳим лойиҳалардан бири «Буюк ипак йўли»ни қайта тиклашга қаратилган ҳаракатлар ҳисобланади. Мазкур йўналишда биргина Хитой томонидан «Бир камар, бир йўл» глобал транспорт коридорларини яратиш бўйича ишлаб чиқилган лойиҳани амалга ошириш учун дастлабки босқичда 900 млрд. АҚШ долларидан зиёд миқдордаги маблағ режалаштирилган. Шу жиҳатдан жаҳон миқёсида транспорт тизимлари ва инфратузилмасини жадал ва мувофиқлаштирилган ҳолда ривожлантиришга долзарб муаммо сифатида қаралмоқда.

Жаҳонда транспорт ва транспорт инфратузилмасини самарали ривожлантириш, тизим самарадорлигини ошириш юзасидан кенг қамровли илмий тадқиқотлар олиб борилмоқда. Бу борада транспорт инфратузилмасини тизимли ташкил этиш ва хизмат кўрсатиш сифатини янада ошириш, транспорт инфратузилмасини самарали ривожлантириш, транспорт хизматлари бозорида кучайиб бораётган рақобат шароитида транспорт инфратузилмаларини мувофиқлаштирган ҳолда самарали ташкил қилиш, истеъмолчилар талабини вақт ва сифат нуқтаи назаридан тўлароқ қондириш бўйича тадқиқотлар устувор даражада амалга оширилмоқда.

Мамлакатимизда, айниқса кейинги йилларда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт коммуникацияларини замонавий талаблар асосида жадал ривожлантиришга эътибор қаратилиб, кенг қамровли ва мақсадли дастурий чора-тадбирлар амалга оширилмоқда. «Инфратузилмани яхшилаш, мослашувчан тарифлар қўллаш ва янги истиқболли йўналишларни шакллантириш ҳисобидан бизда транзит салоҳиятини ҳозирги 7 миллион тоннадан 16 миллион тоннага етказиш зарур»[2]. Бу ўз навбатида транспорт инфратузилмаси объектларида хавфсизлик ва табиатни муҳофаза қилиш, миллий транспорт инфратузилмаси самарадорлигини чегаравий қиймати ҳамда инфратузилмани ривожлантиришда риск таъсир даражасини эътиборга олган ҳолда баҳолаш тизимини ташкиллаштириш каби йўналишларда илмий изланишларни кенг кўламда амалга ошириш мақсадга мувофиқ.

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сон «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида» ҳамда 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон «Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида»ги фармонлари, 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сон «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини

[1] The World Bank: World Development Indicators. http: //data.worldbank.org/indicator.
[2] Ўзбекистон Республикаси Президентининг Олий Мажлисга Мурожаатномаси. 24 январь 2020 йил.

такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги қарори ва соҳага оид бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишда мазкур диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Тадқиқотнинг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги. Мазкур тадқиқот Ўзбекистон Республикаси фан ва технологияларни ривожлантиришнинг I. «Демократик ва ҳуқуқий жамиятни маънавий-ахлоқий ва маданий ривожлантириш, инновацион иқтисодиётни шакллантириш» устувор йўналишига мувофиқ амалга оширилди.

Муаммонинг ўрганилганлик даражаси. Тармоқ иқтисодиёти ва менежменти самарадорлигини ошириш масалалари бўйича илмий мактаби вакиллари ҳисобланган Р.Акофф, Ф.Тейлор, М.Мескон, П.Друкер, А.Файоль ва Л.Берталанфи каби етук олимларнинг илмий ишларида батафсил ёритилган[3]. Транспорт инфратузилмасини ривожлантириш масалалари чет эллик олимлардан: Р.Баллоу, П.Стеварт, К.Стерлигов, Н.Плетнева, Т.Цывкунова, А.Кеарней, Т.Голдсбу ва бошқаларнинг илмий изланишларида ўз аксини топган[4].

МДҲ олимларидан ушбу соҳада И.Белов, Г.Бубнова, Г.Вовк, В.Галабурда, О.Ефимова, А.Зайцев, А.Каплан, Р.Кожевников, В.Козырев, В.Колесников, Б.Лапидус, Л.Левицкая, Б.Лёвин, Б.Аникин, Э.Гагарский, В.Герами, В.Дыбская, А.Кириллова, А.Колик, П.Куренков, Э.Мамаев, Л.Миротин, В.Моргунов, Д.Новиков, В.Сергеев ва Л.Фёдоровлар томонидан минтақа транспорт ва логистика инфратузилмаларининг иқтисодий самарадорлигини ошириш масалалари чуқур ўрганилган ва изоҳланган[5].

Ўзбекистон олимларидан Г.Саматов, М.Икрамов, К.Ульджабоев, Я.Қорриева, А.Шермухамедов, К.Зиядуллаев, М.Ирисбекова ва А.Зоҳидов[6]лар

---

[3] Акофф Р. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.; Тейлор Ф. Принципы научного менеджмента. США. 1911. – 77 с.; Мескон М. и др. Основы менеджмента. Перевод с англ. М.: Дело, 2007; Файоль А. Общее и промышленное управление. – М.: Букинистическое изд, 1992. - 112 с.; Берталанфи Л. Общая теория систем – обзор проблем и результатов // Системные исследования: Ежегодник. – М.: Наука, 1969. – 30-54 с.

[4] Christopher, M. Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks / Martin Christopher. – London: Prentice Hall. – 2016. – 305 p.; Steward, P. Adaptive supply chain management / P. Stewar, B. Sokolov. – Springer, 2015. – 265 pp.; Стерлигов К. Механизм управления рисками в логистике: автореф. … д-ра экон. наук.; Плетнева Н.Г. Теория и методология управления логистическими системами в условиях неопределенности: дис. … д-ра экон. наук.; Цывкунова Т.Н. Процесс планирования логистической стратегии / Т.Н. Цывкунова // Социология управления и организации: современные подходы: сб.науч.тр. Саратов: Изд-во СГТУ, 2012. С.29-30.; Кеарней М.Н. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : автореф. дис. …д-ра экон. наук / М.Н. Кеарней. СПб., 2011. 31 с.

[5] Белов, И. В. Математические методы в планировании на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.-д. трансп. И. В. Белов, А. Б. Каплан. – 2-е изд., перераб, и доп. – М.: Транспорт, 1972. – 248 с: а-ил.; Бубнова, Г. В. Логистическое взаимодействие компаний-операторов при организации вагонопотоков по экономическим критериям. Г. В. Бубнова, А. А. Ерофеев, П. Г. Коренев // Экономика железных дорог. – 2012. – № 10. – С. 85.; Вовк, А. А. Развитие системы показателей использования подвижного состава.; А. А. Вовк, В. Б. Литовченко // Экономика железных дорог. – 2014. – № 2. – С. 76-79; Галабурда, В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин [и др.] ; под ред. В. Г. Галабурды. – 2-е изд. с измен.и дополн. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.; Ефимова, О. В. Экономические критерии управления вагонным парком / О. В. Ефимова, Е. Б. Бабошин, Б. В. Игольников // Экономика железных дорог. – 2012. –№ 5. – С. 46.:

[6] Саматов Ғ.А. ва бошқалар. Рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишончлилиги. – Т.: ТошДАУ нашр таҳририяти бўлими, 2003. – 82 б; Икрамов М.А. Развитие автомобильных

мамлакат транспорт инфратузилмаси самарадорлигини оширишга муҳим аҳамият қаратганлар. Шунингдек, транспорт коммуникациялари муаммоларини сиёсий фанлар кесимида тадқиқ этган тадқиқотчилар қаторига Ж.Артиков, И.Қодиров, Р.Сарбаев ва бошқаларнинг илмий ишларида ёритиб берилган[7].

Бугунги кунда мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш масалалари бўйича юқорида келтирилган изланишларда транспорт комплекси элементларини ҳисобга олган ҳолда мазкур муаммонинг назарий ва услубий ечимлари етарли даражада ўз аксини топмаган ва ўрганилмаган.

Диссертация тадқиқотининг диссертация бажарилган олий таълим муассасасининг илмий-тадқиқот ишлари режалари билан боғлиқлиги. Диссертация тадқиқоти Тошкент давлат иқтисодиёт университетининг илмий тадқиқот ишлари режасига мувофиқ №А-2-38 «Марказий Осиё минтақасида халқаро логистикани ривожлантириш» мавзусидаги амалий-илмий лойиҳа доирасида бажарилган (2017-2019 йй.).

Тадқиқотнинг мақсади мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш бўйича таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари қуйидагилардан иборат:

инфратузилманинг ижтимоий-иқтисодий ўзига хос хусусиятлари ва моҳияти, аҳамиятини баҳолаш;

мамлакат транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини оширишнинг назарий асосларини тадқиқ этиш;

мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг хорижий тажрибаларини тадқиқ этиш;

Ўзбекистон Республикасида транспорт соҳасинининг ривожланиш тенденцияларини таҳлил қилиш;

автомобиль ва темир йўл транспортини иқтисодий самарадорлик кўрсаткичлари ва уларни баҳолаш бўйича илмий таклифлар ишлаб чиқиш;

мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизмини такомиллаштириш бўйича илмий таклифлар ишлаб чиқиш;

перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. –С. 28-36; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорта - Тошкент, «Мехнат», 1999г.; Қорриева Я.К. Ўзбекистоннинг жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлаклардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Иқт. фан. док. ... дис. автореф., Тошкент 2004; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. - Берлин: Изд. LAP, 2012. - 90 с.; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и современные автомагистрали. // Экономика и статистика. №6, 2005; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.; Ирисбекова М.Н. Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2017; Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини таккомиллаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2018.

[7] Артиқов Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскоммуникация муаммолари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Кодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности.

мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда рискларни таъсир даражасини баҳолаш бўйича илмий-услубий тавсиялар ишлаб чиқиш;

юкларни етказиб беришнинг замонавий технологияларини қўллаган ҳолда транспорт инфратузилмасини ривожлантириш бўйича иқтисодий самарадорлигини баҳолашнинг иқтисодий-математик моделини ишлаб чиқиш;

транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш юзасидан таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқиш.

Тадқиқотнинг объекти сифатида Ўзбекистон Республикаси темир йўл транспорти инфратузилмалари олинган.

Тадқиқотнинг предмети бўлиб мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш жараёнидаги иқтисодий муносабатлар ташкил этади.

Тадқиқотнинг усуллари. Тадқиқотда таҳлил ва синтез, индукция ва дедукция, SWOT-таҳлил, қиёсий таҳлил, индикатив, танланма кузатув, таққослаш, корреляцион ва регрессион таҳлил, иқтисодий-математик моделлаштириш, имитацион модель каби усуллардан фойдаланилган.

Тадқиқотнинг илмий янгилиги қуйидагилардан иборат:

темир йўл транспорти инфратузилмаси самарадорлигини баҳолаш, транспорт хизматларининг ЯИМдаги улуши (>11%), юк ва йўловчи ташиш ҳажмининг ўсиши (>6%) ва халқаро ташувларда миллий транспорт ташувларининг ЯИМдаги улуши (>80%) кўрсаткичларининг чегаравий қиймати таклиф этилган;

темир йўл транспорти инфратузилмасини объектларни суғурта қилиш, венчурли молиялаштириш ва инновацияларни киритиш асосида ривожлантиришнинг зарурати асослаб берилган;

транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда амалдаги риск таъсири даражаси имитацион модел натижаси бўйича – паст (0–0,35), ўртача, яъни 0,36–0,75 ва юқори, яъни 0,76–1,0 даража оралиқларида бўлишининг мақсадга мувофиқлиги асосланган;

темир йўл транспорти инфратузилмалари самарадорлигини давлат акциядорлик жамиятидан давлат-хусусий шерикликка ўтиш асосида ошириш таклиф этилган.

Тадқиқотнинг амалий натижалари қуйидагилардан иборат:

мамлакат транспорт-иқтисодий алоқаларни амалга оширишда муаммоларни ўз вақтида аниқлашга ҳамда уларни бартараф этиш юзасидан тавсиялар берилган;

транспорт инфратузилмасини ривожлантириш жараёнидаги рискларнинг таъсир даражасини минималлаштириш имконини берувчи транспорт тармоғида риск-менежмент ҳамда юкни кузатиб бориш ва назорат қилиш тизимларини ташкил этиш юзасидан таклифлар ишлаб чиқилган.

Тадқиқот натижаларининг ишончлилиги қўлланилган ёндашув ва усулларнинг мақсадга мувофиқлиги, берилган илмий-назарий таклиф ва тавсияларнинг амалда синовдан ўтганлиги, ишлаб чиқилган моделларнинг амалиётга жорий этилганлиги, олинган натижаларнинг транспорт соҳасига

ваколатли ташкилотларидан ўтганлиги ва тасдиқланганлиги, Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитасининг маълумотлари таҳлилига асосланганлиги билан белгиланади.

Тадқиқот натижаларининг илмий ва амалий аҳамияти. Тадқиқот натижаларининг илмий аҳамияти транспорт инфратузилма объекти хавфсизлиги ва табиат муҳофазасини ривожлантиришда риск таъсир ва самарадорликнинг чегаравий қиймати даражасини эътиборга олган ҳолда баҳолаш бўйича таклифлар микро- ва мезо- даражада транспорт инфратузилмаси объектлари самарадорлигини баҳолаш услубиётини такомиллаштиришга хизмат қилиши билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларнинг амалий аҳамияти транспорт инфратузилмасини ривожлантириш бўйича тармоқ ва ҳудуд дастурларини ишлаб чиқиш, соҳа фаолиятини режалаштириш, самарали ташкил этиш, транспорт инфратузилмаси истиқболларини белгилаш ҳамда «Транспорт иқтисодиёти», «Инфратузилма», «Транспорт корхоналарини ривожлантириш» фанлари бўйича кейс-стадилар, маърузалар матни, ўқув қўлланмалари тайёрлашда фойдаланиш мумкинлиги билан изоҳланади.

Тадқиқот натижаларининг жорий қилиниши. Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш бўйича олинган илмий натижалар асосида:

темир йўл транспорти инфратузилмаси самарадорлигини баҳолаш, жумладан транспорт хизматларининг ЯИМдаги улуши (>11%), юк ва йўловчи ташиш ҳажмининг ўсиши (>6%) ва халқаро ташувларда миллий транспорт ташувларининг ЯИМдаги улуши (>80%) кўрсаткичларининг чегаравий қийматини таклиф этиш бўйича таклифлар «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ фаолиятига жорий этилган («Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2020 йил 4 декабрдаги НГ/6861-сон маълумотномаси). Ушбу кўрсаткичлар тизимининг интеграл баҳолар рейтингини акциядорлик жамияти фаолиятига жорий этилиши иқтисодий самарадорлигини 12-14 фоизга ошириш имконини берган;

темир йўл транспорти инфратузилмасини объектларни суғурта қилиш, венчурли молиялаштириш ва инновацияларни киритиш асосида ривожлантиришни такомиллаштириш бўйича таклифлар «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ фаолиятига жорий этилган («Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2020 йил 4 декабрдаги НГ/6861-сон маълумотномаси). Мазкур ташкилий-иқтисодий механизмининг компания фаолиятига жорий этилиши натижасида таъминот занжирига жалб қилинган барча транспорт корхоналари интеграцияси таъминланган ва етказиб бериш вақтини 25 фоизга қисқартириш имконияти яратилган;

транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда риск таъсир даражаси – паст 0–0,35, ўртача 0,36–0,75 ва юқори 0,76–1,0 даража оралиқларида бўлишининг мақсадга мувофиқлигини асослаш бўйича берилган таклифлар «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ фаолиятига жорий этилган («Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2020 йил 4 декабрдаги НГ/6861-сон маълумотномаси). Ушбу оптималлаштирилган моделнинг амалиётга жорий

этилиши натижасида кутилаётган рискларни олдини олиш ва риск таъсирчанлигини 12-14 фоизга камайтириш имкониятини берган;

темир йўл транспорти инфратузилмалари самарадорлигини давлат-хусусий шериклик асосида оширишни таклиф этиш бўйича берилган таклифлар «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ фаолиятига жорий этилган («Ўзбекистон темир йўллари» АЖнинг 2020 йил 4 декабрдаги НГ/6861-сон маълумотномаси). Илмий натижалардан фойдаланиш акциядорлик жамиятида бизнес-жараёнларни самарали ташкил қилиш, қабул қилинган юкларни сақлаш, товар оқими ҳаракатини назорат қилиш ва етказиб бериш харажатларини 13 фоизга қисқартириш имконини берган.

Тадқиқот натижаларининг апробацияси. Тадқиқот натижалари 4 та халқаро ва 7 та республика илмий-амалий анжуманларида муҳокамадан ўтказилган.

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

Диссертациянинг тузилиши ва ҳажми. Диссертация кириш, учта боб, тўққизта параграф, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловалардан ташкил топган бўлиб, унинг умумий ҳажми 130 бетни ташкил этади.

ДИССЕРТАЦИЯНИНГ АСОСИЙ МАЗМУНИ

Диссертациянинг **кириш** кисмида диссертация мавзусининг долзарблиги асосланган, тадқиқотнинг мақсади, вазифалари, объекти ва предмети белгиланган, тадкикот мавзусининг республика фан ва технологиялари ривожланишининг устувор йўналишларига мослиги кўрсатилган, тадкикотнинг илмий янгилиги ва амалий натижалари баён қилинган. Олинган натижаларнинг илмий ва амалий аҳамияти изоҳлаб берилган, тадкикот натижаларининг амалиётга жорий этилиши, нашр килинган ишлар ва диссертация тузилиши бўйича маълумотлар келтирилган.

Диссертациянинг **«Транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини оширишнинг назарий-услубий асослари»** деб номланган биринчи бобида инфратузилманинг ижтимоий-иктисодий моҳияти ва назарий жиҳатлари, илғор хорижий тажриба ва ундан фойдаланиш масалалари, инфратузилманинг турли даражадаги иктисодий тизимлар билан ўзаро алокадорлиги ўрганилган ҳамда мамлакат транспорт инфратузилмасининг иқтисодий самарадорлигига таъсир кўрсатувчи ташқи ва ички омиллар тизимлаштирилган. Шу билан бир қаторда, транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг стратегик максадлар кўрсатиб берилган ва транспорт инфратузилмаси таркибидаги транспорт алоқалари ўрганилган.

Транспорт инфратузилмасининг назарий асослари ва ижтимоий-иқтисодий моҳиятини кенг ёритиб беришда мазкур соҳада илмий

изланишлар олиб борган маҳаллий ва хорижий олимларнинг қарашлари ва улар томонидан берилган таърифларга асосланиб, транспорт инфратузилмаси – юклар ва йўловчиларнинг ташилишини таъминлаб берадиган транспорт коммуникациялари ва қурилмалари мажмуини ўз таркибига олган ҳамда муҳандислик инфратузилмасининг бир қисми тушунилади.

Фикримизча, транспорт – минтақаларнинг инфратузилмасини ташкил этиб, мамлакатнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиш самарадорлигини белгилаб берадиган асосий омиллардан ҳисобланади. Транспорт инфратузилмасини бир томондан иқтисодиётнинг бир қисми, бошқа томондан кенг тармоқли тузилма ҳамда транспорт мажмуасининг асосий қисми сифатида кўриб чиқиш мақсадга мувофиқ. Мазкур ёндашувларга асосланиб, транспорт инфратузилмаси таркибига қуйидаги турдаги транспорт алоқаларини киритиш мақсадга мувофиқ (1-расм).

1-расм. Транспорт инфратузилмасининг асосий элементлари[8].

Диссертацияда транспорт инфратузилмасининг мамлакат иқтисодиётини ривожлантиришга мазкур омиллар таъсири кучайиши ҳам, шунингдек сусайиши ҳам мумкинлиги кўрсатилган, шу сабабли уларни ўрганиш нафақат уларнинг ўзига хослигини ва таъсир қилиш йўналишини белгилаб олиш, балки транспорт инфратузилмаси самарадорлигининг иқтисодий натижаларини баҳолаш имконини беради (2-расм).

[8] Муаллиф ишланмаси.

Транспорт инфратузилмасига таъсир кўрсатадиган ташқи омиллар

Табиий-географик омиллар:
табиий-иқлимий, географик ва экологик омиллар

Иқтисодий омиллар:
Иқтисодий тизимнинг барқарорлиги;
Иқтисодиётни монополиядан чиқариш;
Давлат инвестиция ва инновация сиёсати;
Институционал муҳитнинг самарадорлиги;
Давлат томонидан қўллаб-қувватлаш.

Маъмурий-қонуний омиллар:
Транспорт инфратузилмаси соҳасидаги меъёрий-қонуний база;
Қонун чиқарувчи ва ижро ҳокимиятларининг ташқи ва ички даражалари ўртасида иқтисодий функцияларни тақсимлаш.

Мамлакат транспорт инфратузилмасига таъсир кўрсатиш:

Мамлакатдаги транспорт-иқтисодий алоқалар хусусиятлари;
Транспорт инфратузилмаси таркибий элементларининг ўзига хослиги ва нисбати;
Транспорт инфратузилмаси элементлари инвестицион жозибадорлигини ошириш;
Транспорт инфратузилмаси хизматларига бўлган талабни кенгайтириш;
Бошқариш тизимини давлат ихтиёридан чиқариш, давлат ва хусусий мулкчиликнинг оптимал уйғунлигига эришиш ва транспорт инфратузилмаси субъектлари мотивацион хусусиятини ўзгартириш;
Инвестицияларни оптималлаштириш ва транспорт инфратузилмаси капиталини кўпайтириш ва уни янгилаш;
Транспорт инфратузилмаси субъектлари орасидаги хўжалик алоқаларининг самарадорлиги
Хўжалик айланмаси иштирокчиларининг монопол ҳаракатларига йўл қўймайдиган ҳуқуқий меъёрларни қонунийлаштириш.

Транспорт инфратузилмасига таъсир кўрсатадиган ички омиллар

Ҳудудий омиллар:
Ишлаб чиқаришнинг ихтисослашиши;
Ижтимоий-иқтисодий объектларни жойлаштириш

Иқтисодий омиллар:
Соҳанинг ижтимоий-иқтисодий ривожланиш даражасининг мамлакатдаги умумий даражага нисбати;
Мулкчилик шаклларининг устуворлиги;
Иқтисодий субъектларнинг инвестицион манфаатлари;
Транспорт инфратузилмаси хизматлари бозорининг сиғими ва салоҳияти;
Ишлаб чиқариш ва транспорт турлари ўртасидаги муносабатларни мувофиқлаштирувчи хўжалик механизмининг ўзига хослиги.

Техник-технологик омиллар:
Транспорт инфратузилмаси техник-технология имкониятларининг йиғиндиси

Катта резервлар мавжуд бўлиши ва мамлакатнинг иқтисодий жиҳатдан қўллаб-қувватланиш заруратлари;
Ҳудудий маконнинг ижтимоий-иқтисодий интеграциялашуви;
Қулай инвестицион муҳитни ва соҳа имижини шакллантириш;
Трансакцион харажатларни камайтириш, ишлаб чиқаришни интенсивлаштириш, диверсификация ва янги неъматлар ишлаб чиқарилишини йўлга қўйиш;
Иқтисодий фаолият даражасини юксалтириш, хусусан ҳудудларнинг хусусий бизнес учун жозибадорлигини ошириш ҳисобига транспорт ҳамкорлигининг ривожланганлиги

Мамлакат ижтимоий-иқтисодий ривожланишининг иқтисодий жиҳатлари

2-расм. Мамлакат транспорт инфратузилмасининг иқтисодий самарадорлигига таъсир кўрсатувчи ташқи ва ички омиллар[9]

[9] Муаллиф ишланмаси.

Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш борасидаги хорижий тажрибаларнинг айрим, яъни маҳаллий шароитларга маълум даражада мослаштирилганда мамлакатимизда ҳам қўлланилиши мумкин бўлган жиҳатларини, шу жумладан қуйидагиларни таъкидлаб ўтиш мақсадга мувофиқ:

транспорт инфратузилмаси объектларини қуришда ва эксплуатация қилишда давлат-хусусий шерикчилик (ДХШ) механизмларини қўллаш;

транспорт инфратузилмаси корхоналари ва ташкилотлари фаолиятини кластер усули асосида ташкил қилиш (инфратузилмавий кластерни ташкил қилиш);

мамлакатда замонавий жамоатчилик транспортини ривожлантириш;

транспорт инфратузилмасининг оптимал фаолият юритиши устидан мониторингнинг интеллектуал тизимларидан фойдаланиш.

Хорижий ва маҳаллий илмий адабиётларда олиб борилган турли тадқиқотлар асосида, муаллифнинг фикрига кўра, транспорт инфратузилмасини мувозанатлашган ҳамда уни самарали ривожлантириш бўйича асосий вазифаларидан бири бошқа иқтисодиёт тармоқлари ўртасидаги мавжуд номутаносибликларни аниқлаш ва бартараф этиш асосида ўрта ва узоқ муддатли стратегиянинг асосий йўналишлари кўрсатиб берилди. Мазкур йўналишларнинг самарали ижроси хизматларга истеъмолчиларининг тез ўсиб бораётган эҳтиёжларини имкон қадар минимал харажатлар билан тўлиқ, ўз вақтида ва тўхтовсиз, шу билан бирга сифатли қондириш муаммосини ҳал этиш, умуман иқтисодиёт ва унинг тармоқларига нисбатан жадал тарзда ривожлантириш имкониятини беради.

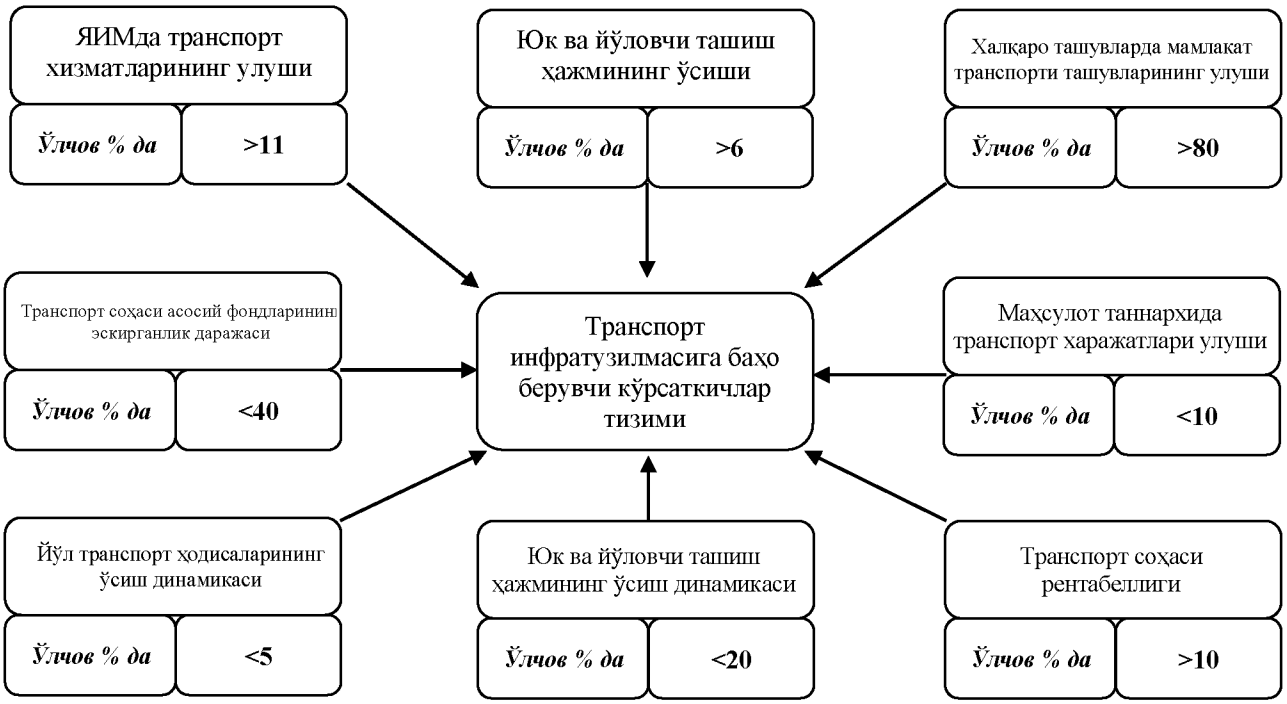
Диссертациянинг **«Ўзбекистон транспорт соҳасини ҳозирги ҳолати таҳлили ва унинг иқтисодий самарадорлиги»** деб номланган иккинчи бобида мамлакат транспорт комплекси рентабеллигини оширишга транспорт инфратузилмасининг таъсири, мамлакат транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишлари кўрсатиб берилган ҳамда транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини баҳолаш усули, шу билан бир қаторда мамлакат транспорт тизимини баҳолаш кўрсаткичлари тизимлаштирилган.

Транспорт инфратузилмаси мамлакат инфратузилмасининг таркибий қисми сифатида (умумий инфратузилманинг энергетик, ижтимоий, коммунал ва бошқа таркибий қисмларидан ташқари) йўловчи ва юк ташиш хизматларини тақдим этувчи транспорт тармоқлари ва корхоналарини (барча фойдаланиладиган транспорт турлари бўйича), биргаликда мураккаб шаклдаги макон нуқтаи назардан тармоқни шакллантирувчи транспорт йўлаклари ҳамда транспорт инфратузилмаси объектларининг самарали фаолият юритишини ва ривожланишини (ҳам сервис хизмат кўрсатиш ҳам бошқарувчилик функцияларига кўра) таъминловчи корхоналар ва ташкилотлар тизимини умумлаштиради.

Фикримизча, мамлакат транспорт инфратузилмаси самарадорлигини баҳолаш махсус мезонлар тизими асосида амалга оширилиши мақсадга мувофиқ. Диссертацияда транспорт инфратузилмасига баҳо берувчи

кўрсаткичлар тизимлаштирилган ва уларнинг чегаравий қийматлари кўрсатиб берилган (3-расм). Таклиф этилган кўрсаткичлар тизими мамлакат транспорт инфратузилмасини мунтазам назорат қилиниши, соҳадаги муаммоларни аниқлаш ҳамда уни ривожлантириш йўналишларини аниқлаш имкониятини беради.

ЯИМда транспорт хизматларининг улуши (>11%), юк ва йўловчи ташиш ҳажмининг ўсиши (>6%) ва халқаро ташувларда мамлакат транспорти ташувларининг улуши (>80%).

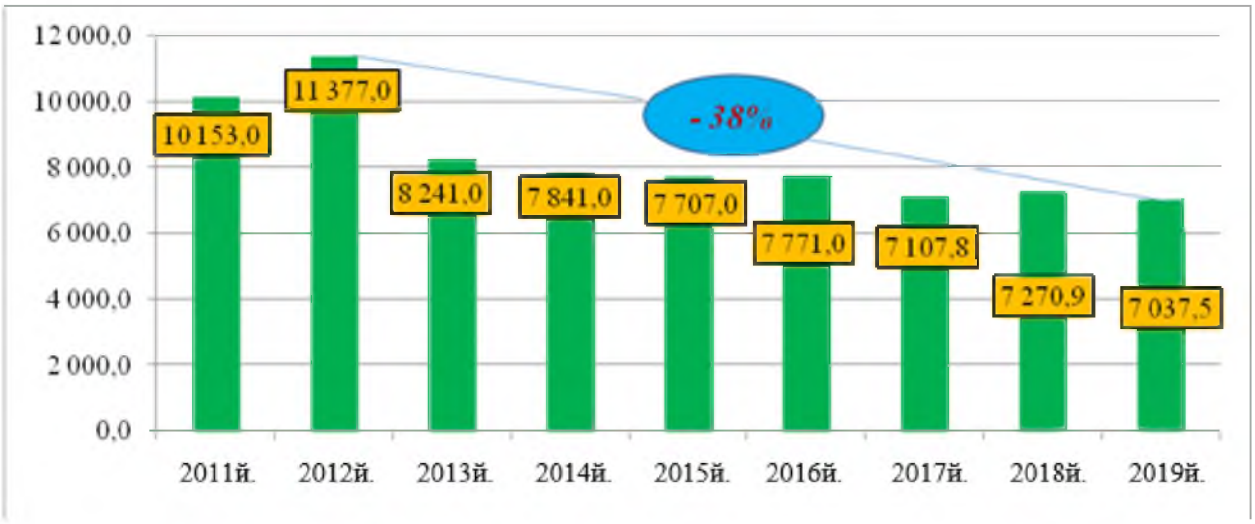


3-расм. Мамлакат транспорт инфратузилмасига баҳо берувчи кўрсаткичлар тизими[10]

Мамлакат транспорт салоҳиятига баҳо беришда яна бир муҳим элементлардан бири транзит салоҳияти ҳисобланади. Мамлакат ҳудуди орқали ўтувчи темир йўл транспорти томонидан ташилган транзит юклар ҳажмида охирги саккиз йилда ижобий тенденция кузатилмаган (4-расм).

2012 йилда темир йўл транспорти томонидан 11377 млн.тонна юк ташилган, 2019 йилда эса, 7037.5 млн.тонна юк ўтказиб берилган. Мамлакат транспорт турлари ўртасидаги ички рақобат таҳлил қилинса, 2012 йилда темир йўл транспортида 61.5 млн.тонна юк етказиб берилган, 2019 йилда ушбу кўрсаткич 70.1 млн.тоннага етган. Ички ташув ҳажмининг асосий қисми сўнги етти йилда автомобиль транспорти томонидан амалга оширилган, транзит ташув ҳажмининг асосий қисми темир йўл транспорти орқали етказиб берилган. Шуни алоҳида таъкидлаш лозим, транспорт тармоғидаги мавжуд муаммолар мамлакат иқтисодиётини ривожланишига бевосита салбий таъсир кўрсатади.

[10] Муаллиф ишланмаси.



4-расм. Республика ҳудудлари орқали темир йўл транспортида ўтган транзит юклар ҳажми[11] (минг тонна).

Шу нуқтаи назардан, фикримизча, мазкур кўрсаткичнинг ижобий ҳолатда эмаслигига қуйидаги омиллар таъсир кўрсатмоқда:

ягона ахборот тизими йўлга қўйилмаганлиги;

транспорт коридоридаги логистик хизмат кўрсатиш етарлича ташкил этилмагангили;

транспорт харажатлари юқорилиги;

айрим давлатлар товарлари учун таъриф ставкаларининг юқорилиги;

транспорт турлари ўртасида самарали ҳамкорликни йўлга қўйувчи ташкилий механизмининг сустлиги.

Илмий тадқиқот вазифаларидан келиб чиқиб, темир йўл ва автомобиль транспорт инфратузилмаси самарадорлигига комплекс нуқтаи назардан ҳам сифат ҳам миқдор жиҳатдан баҳо беришни мақсадга мувофиқ деб топдик. Эконометрик моделдан фойдаланган ҳолда (1-жадвал) ялпи ички маҳсулот ўсиш динамикасига транспорт ва алоқа соҳасига йўналтирилган инвестицияларнинг ҳамда темир йўл ва автомобиль транспортларида ташилган транзит ҳажмининг ўзаро таъсири баҳоланган.

Транспорт тармоғида ЯИМ (*Y*), темир йўлда ташилган транзит ҳажми (*X1*), автомобилда ташилган транзит ҳажми (*X2*), транспорт ва алоқа соҳасига йўналтирилган инвестициялар ҳажми (*X3),* автомобилда ташилган юк ҳажми (*X4*), темир йўлда ташилган юк ҳажми (*X5*) ўзгарувчан омиллар белгиланиб олинди, «Eviews 9.0» амалий компьютер дастури ёрдамида омиллар билан қиймат ўртасидаги чизиқли регрессия тенгламаси асосида мақбул функция аниқланди:

$$Y = -1530329.01+3327.15*X1+1081.24*X2+ +109.12*X3+12.87*X3+9.65*X4+4.87*X5 \quad (1)$$

$$R^2 = 0,9412,\ F_{cr}=69.86 < F_{stat}=244,77,\ t=1,256.$$

Модель асосида омиллар таъсирида, темир йўлда ташилган транзит

[11] «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ маълумотлари асосида муаллиф ишланмаси.

ҳажми бир фоизга ошиши ЯИМ ҳажмини 3.3 фоизга ошишига олиб келади. Транспорт ва алоқа соҳасига йўналтирилган инвестициялар ҳажмининг бир фоизга ошиши ЯИМ ҳажмини эса, 1,09 фоизга ошишига олиб келар экан.

1-жадвал

Темир йўл ва автомобиль транспорт тармоғининг асосий кўрсаткичлари[12]

№	Йиллар	ЯИМ, млрд. сўм		Темир йўлда ташилган транзит ҳажми, *млн.т.*	Автомобилда ташилган транзит ҳажми, млн.т.	Транспорт ва алоқа соҳасига йўналтирилган инвестициялар, млрд. сўм	Автомобилда ташилган юк ҳажми, млн.т.	Темир йўлда ташилган юк ҳажми, *млн.т.*
		2019 йил баҳосида	ЯИМда транспорт ва алоқа улуши, %					
1.	2009	218432,3	11,6	10,444	0,47	11246,7	299,9	65,6
2.	2010	242052,4	11,8	8,38	0,547	12365,1	324	56,9
3.	2011	262142,8	11,9	11,221	0,687	10913,1	350,7	59,6
4.	2012	283638,5	12,1	11,984	0,904	9443,9	379,1	61,5
5.	2013	306329,6	12,1	8,158	0,775	14732,5	398,5	63,7
6.	2014	321646,1	11,7	7,881	0,621	8986,1	419,1	65,7
7.	2015	347056,1	11,2	7,602	0,513	8746,8	440,1	67,2
8.	2016	368573,6	10,5	7,771	0,476	9058,1	468,8	67,6
9.	2017	387739,4	8,3	7,108	0,602	8452,1	1040,9	68,1
10.	2018	407514,1	7,3	7,271	0,612	7942,6	1068,2	68,4
11.	2019	511838,1	7,3	7,375	0,605	9145,1	1176,8	70,1

Диссертацияда тизимли ёндашув асосида транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини таъминлайдиган асосий вазифалар кўрсатиб берилди.

Фикримизча, мазкур вазифаларнинг самарали ижроси мамлакат транспорт комплекси рейтингини ривожланиш индекслари бўйича халқаро миқёсида юқори даражага юксалтиришга хизмат қилади.

Олиб борилган тадқиқот мамлакат транспорт инфратузилмасини самарадорлик ҳолатини баҳолашда самарадорлик параметрлари орасидан асосийларини ажратиб олиш имконини берди:

юк зичлиги;

хўжалик юритувчи субъектларни транспорт тармоги билан таъминланганлик коэффициенти;

транспорт хизматини кўрсатиш даражаси;

юк ва йўловчи ташишнинг ўзаро қиёси;

аҳолининг транспорт воситасидаги ҳаракатланиши;

аҳолининг транспорт тармоги билан таъминланганлик даражаси;

аҳоли пунктларини транспорт тармоги билан таъминлашга бўлган эҳтиёжи.

[12] Ўзбекистон Республикаси Давлат статистика қўмитаси маълумотлари асосида муаллиф томонидан тузилди.

Шу нуқтаи назардан, транспорт инфратузилмасининг иқтисодий самарадорлик ҳолати ва ўсиш динамикасини тавсифловчи кўрсаткичлар тизими тақдим этилди (2-жадвал).

2-жадвал

Транспорт инфратузилмасининг иқтисодий самарадорлик ҳолати ва ўсиш динамикасини тавсифловчи кўрсаткичлар тизими[13]

Кўрсаткичлар	Ҳисоблаш усули	Шартли белгилар
Юк зичлиги *минг тонна. км.*	$Y_Z = \frac{\sum Q_i}{S}$	Y_Z – юк зичлиги минг тонна км.; Q – транспорт воситасида ташилган юклар ҳажми, *минг тонна.*: S – ҳудуд майдони, *минг км*^{2}.
Хўжалик юритувчи субъектларнинг транспорт тармоги билан таъминланганлик коэффициенти;	$K_{Tt} = \frac{\sqrt[3]{I_Q * I_S * I_{umum}}}{I_{AF}}$	K_{Tt} – хўжалик юритувчи субъектларнинг транспорт тармоги билан таъминланганлик коэффициенти: I_Q – мулкчилик шаклидан қатъий назар транспорт корхоналари томонидан қайта ташилган юк ҳажми ўзгаришининг индекси: I_S –ҳудуд майдонининг ўзгариши индекси: I_{umum} – мулкчилик шаклидан қатъий назар корхона ва ташкилотлар умумий сонининг ўзгариш индекси: I_{AF} – транспортдан фойдаланиш даврининг ўзгариш индекси:
Транспорт хизматини кўрсатиш даражаси, *т-км/минг.сўм.*	$D_{tx} = \frac{\sum QL_{yuk}}{M_q}$	D_{tx} – Тармоқда транспорт хизматини кўрсатиш даражаси, *т-км/минг.сўм.;* $\sum QL_{yuk}$ – транспорт корхоналарининг юк айланмаси, *т-км;* M_q - хўжалик юритувчи субъектларнинг ўзлари ишлаб чиқарган маҳсулотларни (бажарилган ишлар ва кўрсатилган хизматлар) ортиши ҳажми, *минг.сўм:*
$K_{salohiyat}$ – юк ва йўловчи ташишнинг ўзаро қиёси;	$K_{салоҳият} = \frac{\sum QL_{yuk}}{K * \sum QL_{yo\ lovchi}}$	$K_{salohiyat}$ – юк ва йўловчи ташишнинг ўзаро қиёси; $\frac{\sum QL_{yuk}}{K * \sum HL_{yo\ lovchi}}$ – темир йўл ва автотранспорт корхоналарининг *йўловчи айланмаси, т-км;* К – йўловчи-километрнинг тонна-километрга нисабатан келтириган коэффициенти, темир йўл транспортида коэффициент 1 га тенг олинади. Автомобил транспортида К 0,4 га тенг.
Th_H – аҳолининг траспсорт воситасидаги	$Th_H = \frac{\sum H_{yo\ lovchi}}{H}$	$\sum H_{yo'lovchi}$ – жамоат фойдаланадиган автомобил транспортида ташилган йўловчилар, *йўловчи;*

[13] Муаллиф ишланмаси.

ҳаркатланиши (таъминланганлик), йўловчи/киши;		H – ҳудуддаги аҳоли сони, киши.
Tt_H – аҳолининг транспорт тармоги билан таъминланганлик даражаси;	$Tt_H = \frac{\sqrt{I_{AT} * I_{QL}}}{I_{ATC}}$	I_{AT} - аҳолининг автомобил билан таъминланганлик борасидаги ўзгариш индекси: I_{QL} - йўловчи айланмаси ўзгариши индекси: I_{ATC} – транспорт хизмати муддатининг ўзгариши индекси.
К – аҳоли пунктларини транспорт тармоги билан таъминланганлик даражаси.	$К = \frac{\sqrt[3]{S * N * H}}{L_{yo\,l}}$	S – ҳудуд майдони, минг км^2; H – ҳудуддаги аҳоли сони, киши; N – инфратузилма элементлари сони; $L_{yo\,l}$ – умумий фойдаланиладиган йўллар узунлиги.

Тадқиқот натижасида транспорт инфратузилмаси самарадорлигини баҳолашда соҳани ривожлантиришнинг иқтисодий усулларини ишлаб чиқиш, сифат ва назорат тизимини такомиллаштириш ҳамда транспорт хизмат кўрсатиш даражасини баҳолаш, шунингдек уларнинг қиймати, юк зичлиги, етказиб бериш шу билан бирга, самарадорлик кўрсаткичларини баҳолаш хусусиятларини ҳисобга олиш зарурияти аниқланди.

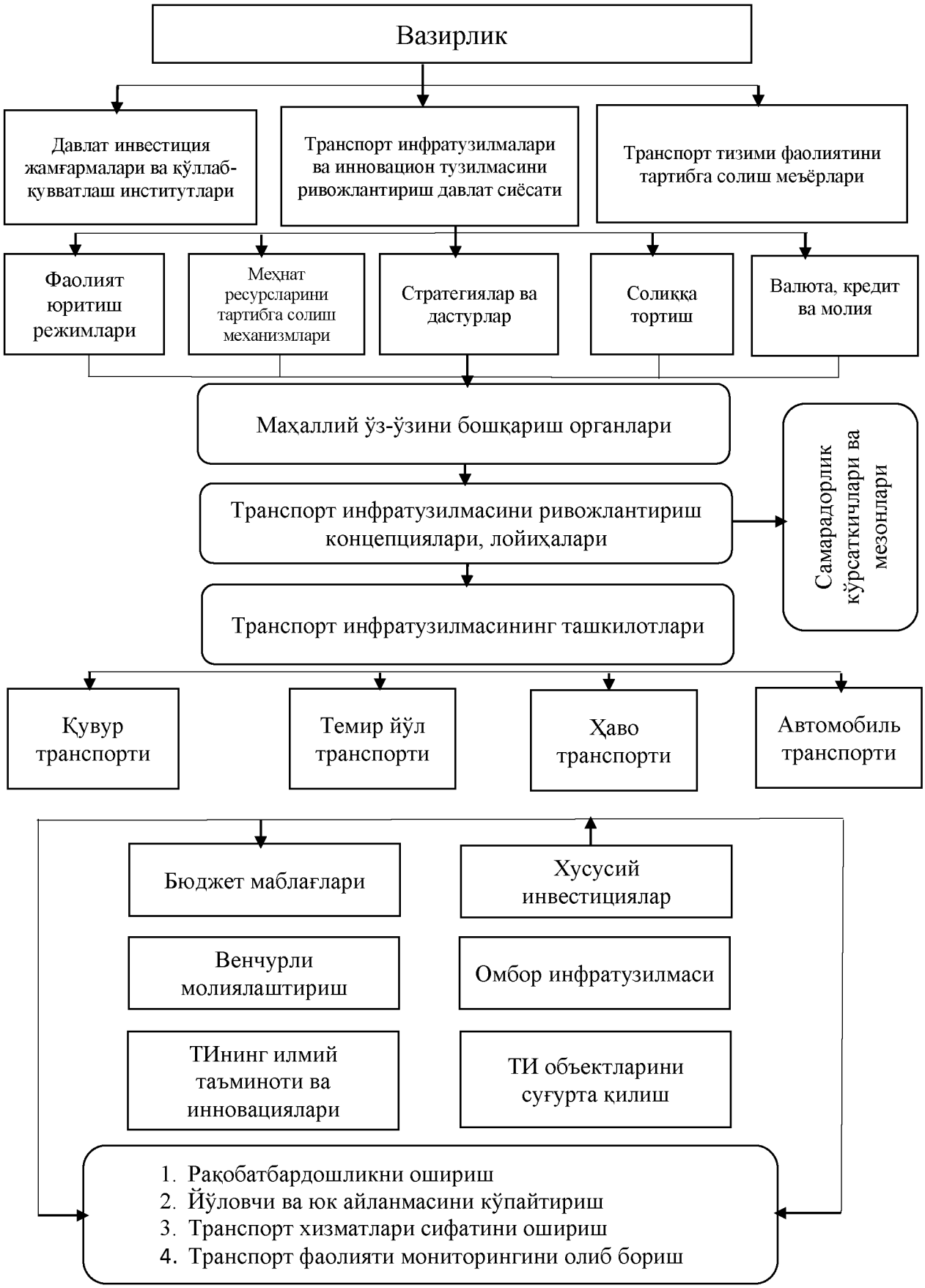
Фикримизча, ишлаб чиқилган усул бўйича таклифларни ва транспорт хизмат кўрсатиш кластер моделини амалиётга татбиқ этганда қуйидаги амалий натижаларга эришилди:

мамлакат транспорт тармоғини ягона кўрсаткичлар тизими асосида тезкор баҳолаш имконияти яратилди;

йўл-транспорт инфратузилмаси иншоотларидан фойдаланишнинг юқори самарадорлиги таъминланди;

юкларни етказиб бериш сифати ва тезлиги, хавфсизлиги ҳамда ишончлилиги таъминланди.

Диссертациянинг **«Мамлакат транспорт инфратузилмаси иқтисодий самарадорлигини оширишнинг асосий йўналишлари»** деб номланган учинчи бобида Республика автомобиль ва темир йўл транспортини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми таклиф этилган, транспорт соҳасида корпоратив риск-менежмент йўналишини жорий этиш ҳамда етказиб бериш жараёнида риск тизими тўғрисидаги низомни ишлаб чиқиш зарурати илмий асосланган. Транспорт инфратузилмасида рискларни баҳолашнинг замонавий усуллари тизимлаштирилган, рискларни таъсир даражасини баҳоловчи имитацион модель ишлаб чиқилган, шу билан бир қаторда, рискларнинг таъсир даражасини минималлаштириш бўйича ишлаб чиқилган чора-тадбирларнинг салмоқдорлик коэффициент қийматлари асосланган.



5-расм. Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми[14].

[14] Муаллиф ишланмаси.

Бизнинг фикримизча, транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизмини такомиллаштириш учун комплекс ёндашувдан фойдаланиш зарур бўлиб, бугунги кунда йўлга қўйилган транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг инвестицион механизми, ташқи иқтисодий фаолиятни рағбатлантириш механизми, солиқ сиёсатини самарали олиб бориш, божхонани тартибга солиш, транспорт инфратузилмаси учун кадрларни тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тамойиллари асосида такомиллаштириш мақсадга мувофиқ бўлади. Транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми 5-расмда ўз аксини топган. Фикримизча, транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми қуйидаги тамойиллар асосида ишлаши мақсадга мувофиқ:

транспорт инфратузилмасининг фаолият юритишини ва ривожланишини ташкил этиш соҳасидаги жаҳон тажрибасини, шу жумладан транспорт инфратузилмаси фаолиятини тартибга солувчи меъёрий ҳужжатларни ҳисобга олиш;

транспорт инфратузилмасини ривожлантириш соҳасидаги Ўзбекистон Республикаси қонунчилиги ва минтақавий ижтимоий-иқтисодий ривожланиш стратегиясига мувофиқлигини ҳисобга олиш;

минтақавий даражада амалга оширилувчи амалдаги иқтисодий ривожланиш стратегияларида ҳал қилинадиган молиявий-иқтисодий масалаларнинг ечимини таъминловчи мавжуд молия институтларига таяниш;

транспорт инфратузилмасини модернизация қилиш ва ривожлантириш жараёнида иштирок этувчи инновацион лойиҳаларни амалга оширишни рағбатлантирувчи институтларнинг комплекс тизимини ягона тизимга бирлаштириш.

Таклиф этилган ташкилий-иқтисодий механизмни жорий этиш натижасида мамлакатни ривожлантириш омили сифатида транспорт инфратузилмасидан самарали фойдаланиш ва ундаги бизнес фаолиятларни тезкор ташкил этиш, транспорт инфратузилмаси турли элементларининг ўзаро таъсир асосида ривожлантириш ва мувофиқлаштириш, уни нафақат алоҳида таркибий қисмлари йиғиндиси балки транспорт хизматларидан фойдаланувчилар учун юқори самарадорликни таъминлайдиган ягона тизимга айлантириш имкониятини беради.

Диссертацияда муаллиф томонидан рискларнинг салбий оқибатларини вужудга келиш сабаблари ўрганилган бўлиб, улар асосида транспорт инфратузилмасини ривожлантириш бўйича лойиҳаларни амалга ошириш билан боғлиқ рискларнинг таъсир даражасини баҳолаш мумкин бўлади. Диссертацияда рискларни баҳолаш бўйича лойиҳаларда энг кўп қўлланиладиган асосий усул натижалари баҳоланган.

Диссертацияда рискларни баҳолаш усулларини қўллаш имкониятларини таҳлил этиш асосида муаллиф томонидан рискларни таъсир даражасини минималлаштиришнинг имитацион модели ишлаб чиқилган (унда юқорида санаб ўтилган усулларнинг жамланмасидан фойдаланилган) бўлиб, ундан транспорт инфратузилмасини ташкил этиш ва ривожлантириш бўйича

вужудга келиши мумкин бўлган рискларни таъсир даражасини баҳолашда фойдаланиш мақсадга мувофиқ (6-расм).

Эксперт баҳоларидан фойдаланиш натижаларининг асослилиги ва ишончлилиги нафақат жалб қилинаётган мутахассисларнинг сонидан кўра кўпроқ уларнинг сифатига боғлиқ бўлади. Экспертлар гуруҳининг асосий вазифаси рискларнинг таъсир даражаси ва уларнинг турлари бўйича (Fi) ҳамда ҳар бир турнинг ҳар бир сабаби бўйича (Fij) салмоқдорлик коэффициентларини аниқлаш ҳисобланади.

3-жадвал

Рискларнинг таъсир даражасини минималлаштириш бўйича ишлаб чиқилган чора-тадбирларнинг салмоқдорлик коэффициентлари қийматлари[15]

№ т/р	Чора-тадбирларнинг номи	Салмоқдорлик коэффициентларининг қийматлари (жами = 1,0)
1.	Лойиҳани амалга оширишнинг барча босқичларида эҳтимолий зарарларни қоплаш учун лойиҳа махсус захира жамгармаси (риск жамгармаси) ни ташкил қилиш	0,5
2.	Ўзгарувчан ташқи ва ички шароитлар мавжуд бўлганда лойиҳанинг қўшимча техник ва техник-иқтисодий экспертизасини ўтказиш	0,15
3.	Лойиҳавий рискларни суғурталаш (заруратга кўра, ишлар ҳажми катта бўлганда – қайта сугурталаш)	0,01
4.	Асосий лойиҳа иштирокчиларининг ҳуқуқий, маъмурий ва моддий жавобгарлигини белгилаш	0,05
5.	Кўзда тутилмаган ҳодисаларнинг намоён бўлиш эҳтимолини баҳолаган ҳолда уларнинг бошланишини башорат қилиш	0,15
6.	Лойиҳани амалга ошириш жараёнларини мониторинг қилиш	0,07
7.	Лойиҳани амалга ошириш натижаларини унинг барча босқичларида (уни ишлаб чиқишдан бошлаб амалга оширишни тугаллашгача бўлган) назорат қилиш	0,07

Муаллиф томонидан, ҳисоблашнинг якуний босқичида умумий риск кўрсаткичининг мақбуллиги уч балли шкала бўйича баҳоланди:

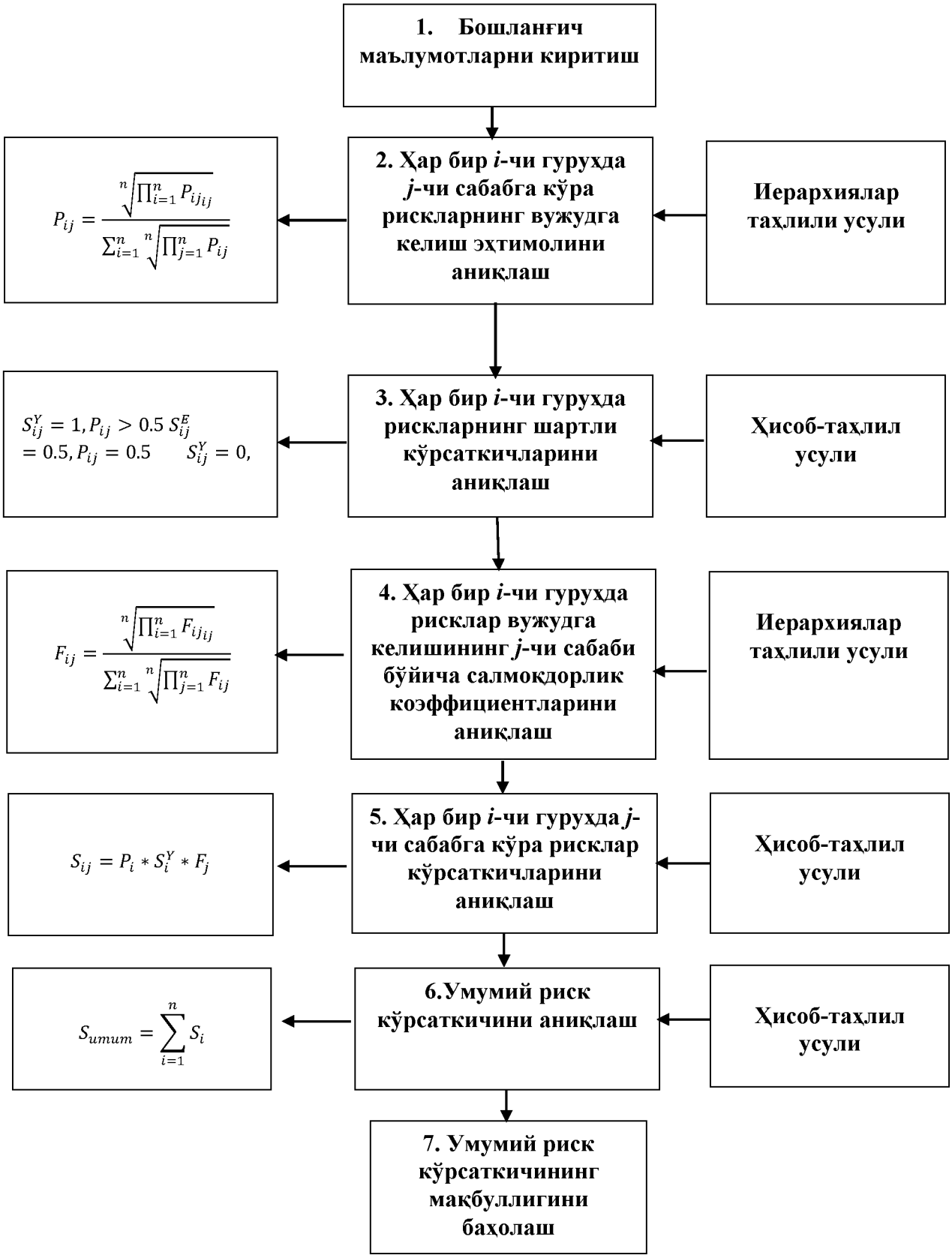
0 – 0,35 – умумий рискнинг паст даражаси;

0,36 – 0,75 – умумий рискнинг ўртача даражаси;

0,76 – 1,0 – жамланма рискнинг юқори даражаси.

Диссертацияда мос равишда риск таъсир даражасини минималлаштириш учун ишлаб чиқилган чора-тадбирларнинг ҳар бир тури учун салмоқдорлик коэффициентлари аниқланади (3-жадвал).

[15] Муаллиф ишланмаси.



6-расм. Транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда рискларни таъсир даражасини баҳолашнинг имитацион модели[16].

[16] Муаллиф ишланмаси.

Юқорида кўриб чиқилган рискларни таъсир даражасини баҳолаш моделини қўллашда олинган натижаларни ҳисобга олиб, биз томондан мамлакат инфратузилмаси таркибидаги транспорт инфратузилмасини иқтисодий ривожлантиришнинг интеграл самарадорлик кўрсаткичлари тизими таклиф этилган.

Интеграл самарадорлик кўрсаткичлари тизимига асосланиб мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш натижасида олинадиган ижтимоий-иқтисодий самара қуйидагилардан иборат бўлади:

инвестициявий жараённи фаоллаштиришга кўмаклашиш, транспорт инфратузилмаси корхоналарини техник қайта қуроллантириш ва рақобатбардошлигини оширишни рағбатлантириш;

транспорт инфратузилмасини ривожлантириш соҳасида минтақаларо ва давлатларо интеграцион ҳамкорликни ривожлантиришга кўмаклашиш;

транспорт инфратузилмасида қўлланадиган технологиялар ва техник воситаларнинг технологик қолоқлигини енгишга кўмаклашиш.

Шундай қилиб, транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда вужудга келиши мумкин бўлган барча рискларнинг таъсир даражасини минималлаштириш бўйича ишлаб чиқилган чора-тадбирларни амалга ошириш натижасида иқтисодий, инновацион-технологик, экологик ва ижтимоий соҳаларда юқори синергетик самарага эришиш имкониятини беради. Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантириш нафақат ҳудудий ижтимоий-иқтисодий инфратузилмани ривожлантириш имкониятларини таъминлашга, балки аҳолига транспорт хизматларини кўрсатиш бўйича аҳолининг турмуш сифати стандартларига мос келувчи ягона ижтимоий маконни шакллантиришга кўмаклашишга ҳам имконият яратиб беради.

ХУЛОСА

1. Тадқиқот мақсади ва вазифаларидан келиб чиққан ҳолда «транспорт», «инфратузилма» ва «транспорт инфратузилмаси» категорияларининг мазмун шарҳлари амалга оширилди. Инфратузилманинг турли даражадаги иқтисодий тизимлар билан ўзаро алоқадорлиги илмий асосланди ҳамда инфратузилмани ривожлантиришнинг ўзига хос хусусиятлари келиб чиққан ҳолда таснифи келтирилди.

2. Мамлакат ижтимоий-иқтисодий тизими таркибида транспорт инфратузилмасининг самарали фаолият юритиши ва ривожланишига салбий таъсир кўрсатувчи асосий муаммо йўловчи ва юк ташиш ҳажмлари, тезкорлиги ҳамда қулайлигига бўлган доимий ўсиб борувчи эҳтиёжларини тўлиқ қондира олмаслиги. Мамлакат транспорт инфратузилмасининг ривожланишига таъсир кўрсатувчи омиллар тизимлаштирилди.

3. Мамлакатимизда 2012 йилдан бошлаб транзит ташувлари ва тушумлар кескин пасайди. Ушбу ҳолат «Ўзбекистон темир йўллари» АЖ томонидан Тожикистоннинг айрим товарларига белгиланган тариф нисбатан юқорилиги билан изоҳланади.

4. Транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми такомиллаштирилган бўлиб, у транспорт инфратузилмасини модернизациялаш ва ривожлантириш жараёнида иштирок этувчи инновацион лойиҳалари ва институтларини амалга оширишни рағбатлантирувчи институтларнинг мувозанатига эришишга имкон беради.

5. Транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг ташкилий-иқтисодий механизми такомиллаштиришнинг замонавий концепцияси асосида транспорт инфратузилмаси самарадорлигини баҳоловчи кўрсаткичлар тизими ишлаб чиқилди ҳамда транспорт инфратузилмасини ривожлантириш бўйича асосий вазифалар кўрсатиб берилди, мазкур вазифаларнинг самарали ижроси мамлакат транспорт комплекси рейтингини ривожланиш индекслари бўйича халқаро миқёсида юқори даражага юксалтиришга хизмат қилади.

6. Мамлакат транспорт инфратузилмасини самарали ривожлантиришда эътиборга олиниши лозим бўлган функционал тамойиллар асосида транспорт инфратузилмасининг иқтисодий самарадорлик ҳолати ва ўсиш динамикасини тавсифловчи кўрсаткичларни ҳисоблаш усули таклиф этилди.

7. Мамлакат транспорт инфратузилмасини самарадорлигини ошириш бўйича таклиф этилган усуллар ҳамда тавсиялар транспорт инфратузилмасини самарали ривожлантиришнинг қисқа ва узоқ муддатдаги стратегияларини ишлаб чиқиш, тизимни модернизация қилиш, бизнес ҳамкорлари билан мувофиқлашув ва интеграциялашув бўйича фаолиятларини самарали олиб бориш, шу билан биргаликда мамлакат транспорт инфратузилмаси фаолияти самарадорлигини ошириш имконини беради.

8. Хулоса ўрнида шуни айтиш мумкинки, тизимдаги айрим муаммолар узоқ йиллардан бери ҳал этилмаётганлиги сабабли, транспорт корхоналари ҳамкорлик талаб даражасида эмас. Мазкур муаммоларни ҳал этиш учун бир қатор вазифалар белгиланган, аммо ушбу вазифаларни амалга оширувчи ва тармоқнинг самарали фаолиятини таъминловчи ташкилий механизм самарасиз ишламоқда.

НАУЧНЫЙ СОВЕТ ПО ПРИСУЖДЕНИЮ НАУЧНЫХ СТЕПЕНЕЙ № DSc.03/30.12.2019.I.03.05 ПРИ ТАШКЕНТСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ТЕХНИЧЕСКОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ИМЕНИ ИСЛАМА КАРИМОВА

ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

РАХИМОВ ХАСАН ШУКУРЖОНОВИЧ

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ (на примере инфраструктур железнодорожного транспорта)

08.00.03 – Экономика промышленности

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации доктора философии (PhD) по экономическим наукам

Ташкент – 2021

Тема диссертации зарегистрирована в Высшей аттестационной комиссии при Кабинете Министров Республики Узбекистан за номером B.2020.4.PhD/Iqt.631

Диссертация выполнена в Ташкентском государственном экономическом университете.

Автореферат диссертации на трех языках (узбекский, русский, английский (резюме) размещен на веб-странице (www.ifmr.uz) Научного совета, а также на Информационно-образовательном портале «ZiyoNet» (www.ziyonet.uz).

Научный руководитель:	**Аскарова Мавлуда Турабовна** кандидат экономических наук, доцент
Официальные оппоненты:	**Турсунов Бахтияр Мухамеджанович** доктор экономических наук, профессор
	Хусаинов Равшан Рахимович кандидат экономических наук, доцент
Ведущая организация:	**Ташкентский государственный транспортный университет**

Защита диссертации состоится «8» 09 2021 г. в 16⁰⁰ часов на заседании Научного совета DSc.03/30.12.2019.I.03.05 при Ташкентский государственный технический университет имени Ислама Каримова (Адрес: 100095, г. Ташкент, улица Университетская, дом 2. Тел./факс: (99871) 246-03-41, e-mail: tstu_info@edu.uz).

С докторской диссертацией можно ознакомиться в Информационно-ресурсном центре Ташкентский государственный технический университет имени Ислама Каримова (зарегистрирован за № ___). (Адрес: 100095, г. Ташкент, улица Университетская, дом 2. Тел./факс: (99871) 246-03-41).

Автореферат диссертации разослан «23» 08 2021 года
(реестр протокола рассылки № 9 от 23.08 2021 года).

Н.М. Махмудов
Председатель научного совета по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

Г.Ж. Аллаева
Ученый секретарь научного совета по присуждению ученой степеней д.ф.э.н., PhD, доцент

М.А. Махкамова
Председатель научного семинара при научном совете по присуждению ученых степеней, д.э.н., профессор

ВВЕДЕНИЕ (аннотация диссертации доктора философии (PhD)

Актуальность и необходимость темы диссертации. Динамичное развитие мировой экономики и развитие транспортного комплекса и инфраструктуры в процессах международной интеграции имеют несравнимое значение. По данным Мирового банка «величина мировых транспортных услуг в ВВП составляет 4,3 трлн. долл. США, ежегодно перевозится 110 млрд. тонн грузов и более 1 трлн. пассажиров, число занятых в транспортной инфраструктуре составляет 100 млн. человек»[17]. На сегодняшний день считаются важными действия, направленные на восстановление одного из важных проектов – «Великий шёлковый путь». В данном направлении только одним Китаем для реализации разработанного проекта по созданию глобального транспортного коридора «Один пояс, один путь» на начальном этапе запланированы средства в размере более 900 млрд. долл. США. Поэтому в мировом масштабе рассматривается как актуальна проблема ускоренного и координированного развития транспортных систем и инфраструктуры.

В мировом и национальном уровнях ведутся широкомасштабные научные исследования по эффективному развитию, повышению эффективности системы транспорта и транспортной инфраструктуры. В этом направлении ведутся в приоритетной степени исследования по системной организации и дальнейшему повышению качества транспортной инфраструктуры, эффективному развитию транспортной инфраструктуры, эффективной организации координированных транспортных инфраструктур в условиях усиливающейся конкуренции на рынке транспортных услуг, более полному удовлетворению спроса потребителей с точки зрения времени и качества.

В нашей стране, особенно в последние годы уделяется внимание ускоренному развитию на основе современных требований транспортных коммуникаций как важной сети экономики, реализуются широкомасштабные и целевые программные мероприятия. В связи с этим необходимо «... за счет улучшения инфраструктуры, обеспечения прозрачности тарифов и открытия новых маршрутов транзитный потенциал нашей страны можно довести с нынешних 7 миллионов тонн до 16 миллионов»[18]. Это, в свою очередь, обусловливает целесообразность реализации широкомасштабных научных исследований по таким направлениям, как безопасность объектов транспортной инфраструктуры и охрана природы, развитие системы оценки эффективности национальной транспортной инфраструктуры с учётом граничных значений и степени влияния риска в развитии транспортной инфраструктуры.

Данное диссертационное исследование в определённой степени служит реализации задач, намеченных в Указах Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года №УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему

---

[17] The World Bank: World Development Indicators. http: //data.worldbank.org/indicator.

[18] Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. 24 января 2020 года.

развитию Республики Узбекистан», от 1 февраля 2019 года №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта», постановлении Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года №ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеэкономических направлений грузовых перевозок», а также других нормативно-правовых документах по данному направлению.

Соответствие исследования с приоритетным направлениями развития науки и технологий республики. Данное исследование выполнено в рамках приоритетного направления развития науки и техники Республики Узбекистан I. «Духовно-нравственное и культурное развитие демократического и правового общества, формирование инновационной экономики».

Степень изученности проблемы. Вопросы повышения экономической эффективности сети подробно раскрыты в научных работах считающихся представителями научной школы таких ведущих учёных, как Р.Акофф, Ф.Тейлор, М.Мескон, П.Друкер, А.Файоль ва Л.Берталанфи[19]. Вопросы развития транспортной инфраструктуры отражены в научных исследованиях таких зарубежных учёных, как Р.Баллоу, П.Стеварт, К.Стерлигов, Н.Плетнева, Т.Цывкунова, А.Кеарней, Т.Голдсбу и другие[20].

Вопросы экономической эффективности инфраструктур регионального транспорта и логистики глубоко изучены и охарактеризованы такими учёными СНГ в этой сферы, как И.Белов, Г.Бубнова, Г.Вовк, В.Галабурда, О.Ефимова, А.Зайцев, А.Каплан, Р.Кожевников, В.Козырев, В.Колесников, Б.Лапидус, Л.Левицкая, Б.Лёвин, Б.Аникин, Э.Гагарский, В.Герами, В.Дыбская, А.Кириллова, А.Колик, П.Куренков, Э.Мамаев, Л.Миротин, В.Моргунов, Д.Новиков, В.Сергеев и Л.Фёдоров[21].

---

[19] Акофф Р. Планирование будущего корпораций. – М.: Прогресс, 1985. – 328 с.; Тейлор Ф. Принципы научного менеджмента. США. 1911. – 77 с.; Мескон М. и др. Основы менеджмента. Перевод с англ. М.: Дело, 2007; Файоль А. Общее и промышленное управление. – М.: Букинистическое изд, 1992. - 112 с.; Берталанфи Л. Общая теория систем – обзор проблем и результатов // Системные исследования: Ежегодник. – М.: Наука, 1969. – 30-54 с.

[20] Christopher, M. Logistics and Supply Chain Management: Creating Value-Adding Networks / Martin Christopher. – London: Prentice Hall. – 2016. – 305 p.; Steward, P. Adaptive supply chain management / P. Stewar, B. Sokolov. – Springer, 2015. – 265 pp.; Стерлигов К. Механизм управления рисками в логистике: автореф. … д-ра экон. наук.; Плетнева Н.Г. Теория и методология управления логистическими системами в условиях неопределенности: дис. … д-ра экон. наук.; Цывкунова Т.Н. Процесс планирования логистической стратегии / Т.Н. Цывкунова // Социология управления и организации: современные подходы: сб.науч.тр. Саратов: Изд-во СГТУ, 2012. С.29-30.; Кеарней М.Н. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : автореф. дис. …д-ра экон. наук / М.Н. Кеарней. СПб., 2011. 31 с.

[21] Белов, И. В. Математические методы в планировании на железнодорожном транспорте: учебник для вузов ж.-д. трансп. И. В. Белов, А. Б. Каплан. – 2-е изд., перераб, и доп. – М.: Транспорт, 1972. – 248 с: а-ил.; Бубнова, Г. В. Логистическое взаимодействие компаний-операторов при организации вагонопотоков по экономическим критериям. Г. В. Бубнова, А. А. Ерофеев, П. Г. Коренев // Экономика железных дорог. – 2012. – № 10. – С. 85.; Вовк, А. А. Развитие системы показателей использования подвижного состава.; А. А. Вовк, В. Б. Литовченко // Экономика железных дорог. – 2014. – № 2. – С. 76-79; Галабурда, В. Г. Единая транспортная система: Учеб. для вузов / В. Г. Галабурда, В. А. Персианов, А. А. Тимошин [и др.] ; под ред. В. Г. Галабурды. – 2-е изд. с измен.и дополн. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.; Ефимова, О. В. Экономические критерии управления вагонным парком / О. В. Ефимова, Е. Б. Бабошин, Б. В. Игольников // Экономика железных дорог. – 2012. –№ 5. – С. 46.:

Из учёных Узбекистана Г.Саматов, М.Икрамов, К.Ульджабоев, Я.Корриева, А.Шермухамедов, К.Зиядуллаев, М.Ирисбекова и А.Зохидов[22] обратили внимание на важное значение повышения эффективности транспортной инфраструктуры страны. Вместе с тем, к учёным, исследовавшим проблемы транспортных коммуникаций в разрезе политических наук и раскрывших их в своих научных работах, можно отнести Ж.Артикова, И.Кодирова, Р.Сарбаева и других[23].

На сегодняшний день, учитывая элементы комплекса транспорта, в вышеприведённых исследованиях по вопросам повышения экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны в недостаточной степени отражены и изучены теоретические и методические решения данной проблемы.

Связь темы диссертации с научно-исследовательскими работами высшего образовательного учреждения, где выполнена диссертация. Диссертационное исследование выполнено в рамках научно-практического проекта №А-2-38 на тему «Развитие международной логистики в регионе Центральной Азии» (2017-2019 гг.) в соответствии с планом научно-исследовательских работ Ташкентского государственного экономического университета.

Целью исследования является разработка предложений и рекомендаций по повышению экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны.

Задачи исследования состоят в следующем:

оценка социально-экономических специфических особенностей и сущности, значения инфраструктуры;

исследование теоретических основ повышения экономической эффективности транспортной инфраструктуры страны;

исследование зарубежного опыта развития транспортной инфраструктуры страны;

анализ тенденций развития транспортной сферы Республики Узбекистан;

---

[22] Саматов Ғ.А. ва бошқалар. Рақобат муҳитида халқаро транспорт тизими фаолиятининг логистик ишончлилиги. – Т.: ТошДАУ нашр таҳририяти бўлими, 2003. – 82 б; Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. –С. 28-36; Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорта - Тошкент, «Мехнат», 1999г.; Қорриева Я.К. Ўзбекистоннинг жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлаклардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Иқт. фан. док. ... дис. автореф., Тошкент 2004; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. - Берлин: Изд. LAP, 2012. - 90 с.; Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и современные автомагистрали. // Экономика и статистика. №6, 2005; Зиядуллаев К.Ш. Интеграция транспортных коммуникаций Республики Узбекистан в международную транспортно-коммуникационную систему // Современные методы организации бизнеса и маркетинга: Межвузовский сборник. –СПб.: СЗТУ, 2005. –С. 101-106.; Ирисбекова М.Н. Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2017; Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини таккомиллаштириш. Иқт. фан. док. ... дис. Автореф., Тошкент 2018.

[23] Артиқов Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскоммуникация муаммолари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2005; Кодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан.ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2005; Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности.

разработка научных предложений по показателям экономической эффективности автомобильного и железнодорожного транспорта и их оценке;

разработка научных предложений по совершенствованию организационно-экономического механизма развития транспортной инфраструктуры страны;

разработка научно-методических рекомендаций по оценке степени влияния рисков в развитии транспортной инфраструктуры страны;

разработка экономико-математической модели оценки экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры с применением современных технологий доставки грузов;

разработка предложений и рекомендаций по повышению экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры.

Объектом исследования выбраны инфраструктуры железнодорожного транспорта Республики Узбекистан.

Предмет исследования образовали экономические отношения в процессе повышения экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны.

Методы исследования. В исследовании использованы такие методы как анализ и синтез, индукция и дедукция, SWOT-анализ, сравнительный анализ, индикативное, выборочное наблюдение, сопоставление, корреляционный и регрессионный анализ, экономико-математическое моделирование, имитационная модель.

Научная новизна исследования состоит в следующем:

предложены пороговые значения показателей оценки эффективности инфраструктуры железнодорожного транспорта, доли транспортных услуг в ВВП (>11%), роста объёма грузовых и пассажирских перевозок (>6%) и доли в ВВП перевозок национального транспорта в международных перевозках (>80%);

обоснована необходимость планирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе страхования, венчурного финансирования и внедрения инноваций;

по результатам имитационной модели обоснована целесообразность нахождения степеней реального влияния риска в развитии транспортной инфраструктуры в следующих промежутках: низкая степень (0–0,35), средняя степень, т.е. 0,36 – 0,75 и высокая степень, т.е. 0,76 – 1,0;

предложено повышение эффективность инфраструктур железнодорожного транспорта на основе перехода от акционерного общества к государственно-частному партнёрству.

Практические результаты исследования состоят в следующем:

даны рекомендации по своевременному выявлению и устранению проблем в реализации транспортно-экономических связей страны;

разработаны предложения по организации риск-менеджмента в транспортной сети, а также систем мониторинга и контроля грузов, позволяющие минимизировать степень влияния рисков в процессах развития транспортной инфраструктуры.

Достоверность результатов исследования определяются целесообразностью применённых подходов и методов, апробацией на практике предложенных научно-теоретических предложений и рекомендаций, внедрением на практике разработанных моделей, обсуждением и утверждением полученных результатов компетентными организациями в транспортной сфере, основанностью анализа на данных Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

Научная и практическая значимость результатов исследования.

Научная значимость результатов исследования выражается в том, что предложения по оценке безопасности объекта и охраны природы с учётом степени влияния риска на развитие и граничных значений эффективности служат совершенствованию методики оценки эффективности объектов транспортной инфраструктуры на микро- и мезо – уровнях.

Практическая значимость результатов исследования выражается в том, что результаты исследования могут быть использованы в разработке отраслевых и территориальных программ развития транспортной инфраструктуры, планирования, эффективной организации деятельности сферы, определения перспектив транспортной инфраструктуры, а также при подготовке кейс-стади, текстов лекций, учебных пособий по предметам «Экономика транспорта», «Инфраструктура», «Развитие транспортных предприятий».

Внедрение результатов исследования. На основе научных результатов, полученных по повышению экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны:

предложения о пороговых значениях показателей оценки эффективности инфраструктуры железнодорожного транспорта, доли транспортных услуг в ВВП (>11%), роста объёма грузовых и пассажирских перевозок (>6%) и доли в ВВП перевозок национального транспорта в международных перевозках (>80%) внедрены в деятельность АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 4 декабря 2020 года № НГ/6861). Эти показатели позволили повысить на 12-14 процентов экономическую эффективность внедрения системы рейтинга интегральных оценок в деятельность акционерного общества;

предложения по совершенствованию планирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе страхования, венчурного финансирования и внедрения инноваций внедрены в деятельность АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 4 декабря 2020 года № НГ/6861). В результате внедрения в деятельность компании данного организационно-экономического механизма обеспечена интеграция всех транспортных предприятий, вовлечённых в цепь обеспечения, и создана возможность сокращения на 25 процентов времени доставки;

предложения по обоснованию целесообразности нахождения степеней реального влияния риска в развитии транспортной инфраструктуры в следующих промежутках: низкая степень (0 – 0,35), средняя степень, т.е. 0,36 – 0,75 и высокая степень, т.е. 0,76 – 1,0 внедрены в деятельность

АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 4 декабря 2020 года № НГ/6861). Внедрение в практику этой оптимизированной модели создало возможность предупредить ожидаемые риски и снизить на 12-14 процентов влияние риска;

предложения о повышении эффективности инфраструктур железнодорожного транспорта на основе перехода от акционерного общества к государственно-частному партнёрству внедрены в деятельность АО «Ўзбекистон темир йўллари» (справка АО «Ўзбекистон темир йўллари» от 4 декабря 2020 года № НГ/6861). Использование научных результатов позволило в акционерном обществе эффективно организовать бизнес-процессы, хранение принятых грузов, контролировать движение товарного потока и сократить на 13 процентов затраты по доставке грузов.

Апробация результатов исследования. Результаты данного исследования обсуждены на 4-х международных и 7-ми республиканских научно-практических конференциях.

Опубликованность результатов исследования. По теме диссертации опубликованы 26 научных работ, в том числе, 7 статей в научных изданиях, рекомендованных ВАК к публикации основных научных результатов диссертаций, из них 3 – в республиканских научно-методических журналах, 4 – в зарубежных журналах.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, девяти параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений, её общий объём составляет 130 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** диссертации обоснована актуальность темы диссертации, определены цель, задачи, объект и предмет исследования, показано соответствие исследования приоритетнқм направлениям развития науки и технологий республики, изложены научная новизна и практические результаты исследования. Охарактеризованы научная и практическая значимость полученных результатов, внедрение в практику результатов исследования, приводятся сведения об опубликованных изданиях и структуре диссертации.

В первой главе диссертации пол названием **«Теоретико-методические основы повышения экономической эффективности транспортной инфраструктуры»** изучены социально-экономическая сущность и теоретические аспекты инфраструктуры, передовой зарубежный опыт и вопросы его использования, взаимосвязь инфраструктуры с экономическими системами разного уровня, а также систематизированы внешние и внутренние факторы, оказывающие влияние на экономическую эффективность транспортной инфраструктуры страны. Наряду с этим показаны стратегические цели развития транспортной инфраструктуры и изучены транспортные связи в составе транспортной инфраструктуры.

При широком раскрытии теоретических основ и социально-экономической сущности транспортной инфраструктуры, основываясь на

взгляды отечественных и зарубежных учёных, проводивших исследования в данной сфере, и данными ими описания, под транспортной инфраструктурой понимается одна из частей инженерной инфраструктуры, охватывающая комплекс транспортных коммуникаций и сооружений, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки.

По нашему мнению, транспорт, образуя инфраструктуру регионов, считается одним из основных факторов, определяющих социально-экономическое развитие страны. Транспортной инфраструктуры целесообразно рассмотреть, с одной стороны, как часть экономики, с другой стороны, как широко разветвлённую сетевую структуру и основную часть транспортного комплекса. Основываясь на данные подходы, целесообразно ввести в состав транспортной инфраструктуры транспортные связи следующих видов (рисунок 1).

Рисунок 1. Основные элементы транспортной инфраструктуры[24].

В диссертации показано, что влияние данных факторов на развитие экономики страны может и усилиться, и ослабнуть, поэтому изучение этих факторов позволит не только определить их специфику и направления влияния, но и оценить экономические результаты эффективности транспортной инфраструктуры (рисунок 2).

[24] Разработка автора.

Внешние факторы, влияющие на транспортную инфраструктуру

Природно-географические факторы:
природно-климатические, географические и экологические факторы

Экономические факторы:
стабильность экономической системы;
демонополизация экономики;
государственная инвестиционная и инновационная политика;
эффективность институциональной среды;
государственная поддержка.

Административно-законодательные факторы:
нормативно-законодательная база в сфере транспортной инфраструктуры;
распределение экономических функций между внешними и внутренними уровнями законодательной и исполнительной власти.

Влияние на транспортную инфраструктуру страны:

особенности транспортно-экономических связей страны;
специфика и соотношение составных элементов транспортной инфраструктуры;
повышение инвестиционной привлекательности элементов транспортной инфраструктуры;
расширение спроса на услуги транспортной инфраструктуры;
выведение системы управления из ведения государства, достижение оптимального соотношения государственной и частной собственности и изменение мотивационной особенности субъектов транспортной инфраструктуры;
оптимизация инвестиций, увеличение капитала транспортной инфраструктуры и его обновление;
эффективность хозяйственных связей между субъектами транспортной инфраструктуры;
узаконение правовых норм, не допускающих монопольные действия участников хозяйственного оборота.

Внутренние факторы, влияющие на транспортную инфраструктуру

Территориальные факторый:
специализация производства;
размещение социально-экономических объектов.

Экономические факторы:
уровень развития социально-экономической сферы по отношению к общему уровню страны;
приоритет формирование собственности;
инвестиционные интересы экономических субъектов;
ёмкость и потенциал рынка услуг транспортной инфраструктуры;
специфика хозяйственного механизма согласования отношений между различными видами производства и транспорта.

Технико-технологические факторы:
совокупность технико-технологических возможностей транспортной инфраструктуры

наличие больших резервов и необходимость экономической поддержки страны;
социально-экономическая интеграция территориального пространства;
формирование благоприятного инвестиционного климата и имиджа сферы;
снижение трансакционных затрат, интенсификация производства, диверсификация и налаживание производства новых продуктов;
повышение уровня экономической деятельности, в частности, развитие транспортного сотрудничества за счёт повышения привлекательности территорий для частного бизнеса.

Экономические аспекты социально-экономического развития страны

Рисунок 2. Внешние и внутренние факторы, оказывающие влияние на экономическую эффективность транспортной инфраструктуры страны[25].

[25] Разработка автора.

В вопросе повышения экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры страны целесообразно отметить некоторые аспекты зарубежного опыта, которые в определённой степени адаптации к местным условиям можно применить и в нашей стране:

применение механизмов государственно-частного партнёрства (ГЧП) при строительстве и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры;

организация на кластерной основе деятельности предприятий и организаций транспортной инфраструктуры (организация инфраструктурных кластеров);

развитие в стране современного общественного транспорта;

использование интеллектуальных систем мониторинга над оптимальной деятельностью транспортной инфраструктуры.

На основе различных исследований в зарубежной и отечественной научной литературе, по мнению автора, в качестве одной из основных задач уравновешенной транспортной инфраструктуры и его эффективного развития, на основе выявления и устранения диспропорций, существующих между отраслями экономики, показаны основные направления среднесрочной и долгосрочной стратегии. Эффективная реализация этих направлений позволит решить проблему по возможности с минимальными затратами, своевременного и бесперебойного, вместе с тем, качественного удовлетворения быстро растущих потребностей потребителей в услугах, в общем ускоренного развития экономики и его отраслей.

Во второй главе диссертации под названием **«Анализ сегодняшнего состояния транспортной сферы Узбекистана и её экономическая эффективность»** раскрыто влияние транспортной инфраструктуры на повышение рентабельности транспортного комплекса страны, основные направления повышения экономической эффективности транспортной инфраструктуры страны, а также систематизированы методы оценки экономической эффективности транспортной инфраструктуры, наряду с этим показатели оценки транспортной системы страны.

Транспортная инфраструктура как составная часть инфраструктуры страны (за исключением энергетической, социальной, коммунальной и других составных частей общей инфраструктуры) объединяет транспортные сети и предприятия, предоставляющие услуги пассажирских и грузовых перевозок (ао всем видам используемого транспорта), транспортные коридоры, формирующие совместно пространство сложной формы, а также систему предприятий и организаций, обеспечивающих эффективную деятельность и развитие (и по оказанию услуг, и по функциям управления) объектов транспортной инфраструктуры.

По нашему мнению, оценку эффективности транспортной инфраструктуры страны целесообразно осуществлять на основе системы специальных критериев. В диссертации показаны система оценочных показателей транспортной инфраструктуры и их граничные значения (рисунок 3). Предлагаемая система показателей позволяет постоянно

контролировать транспортную инфраструктуру страны, выявлять проблемы сферы, а также выявлять направления её развития.

Доля транспортных услуг в ВВП (>11%), рост объёма грузовых и пассажирских перевозок (>6%) и доля перевозок национального транспорта в международных перевозках (>80%).

Ещё одним важным элементом при оценке транспортного потенциала страны является транзитный потенциал. За последние восемь лет в объёме транзитных перевозок, осуществлённых по территории страны железнодорожным транспортом положительная тенденция не наблюдалась (рисунок 4).

Рисунок 3. Система показателей оценки транспортной инфраструктуры страны[26].

За 2012 год железнодорожным транспортом перевезено 11377 млн. тонн грузов, а за 2019 год перевезено 7037,5 млн. тонн грузов. Если проанализировать внутреннюю конкуренция между видами транспорта страны, то за 2012 год железнодорожным транспортом перевезено 61,5 млн. тонн грузов, а за 2019 год этот показатель составил 70,1 млн. тонн. За последние семь лет основная часть объёма внутренних перевозок выполнена автомобильным транспортом, в то время как основная часть транзитных перевозок – железнодорожным транспортом. Необходимо особо отметить, что существующие проблемы транспортной сети оказывают непосредственное отрицательное влияние на развитие экономики страны.

[26] Разработка автора.

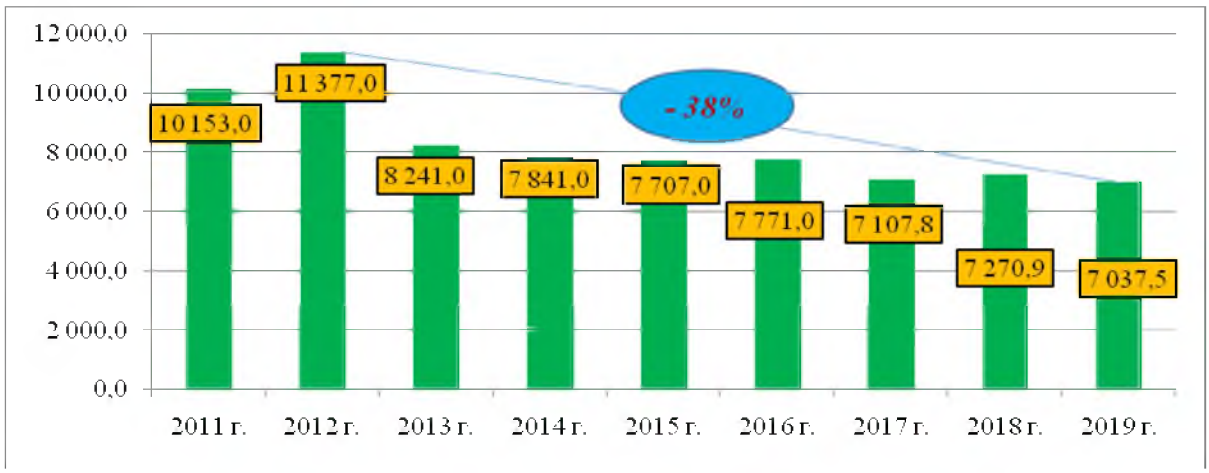


Рисунок 4. Объём транзитных грузов, прошедших железнодорожным транспортом по территории республики[27] (тысяч тонн).

С этой точки зрения, по нашему мнению, на то, что данный показатель не находится в положительном состоянии, оказывают влияние следующие факторы:

неналаженность единой информационной системы;

недостаточная организованность оказания логистических услуг в транспортном коридоре;

большие транспортные затраты;

высокие ставки тарифов на товары некоторых государств;

слабость организационного механизма по налаживанию эффективного сотрудничества между видами транспорта.

Исходя из задач нашего научного исследования, мы посчитали целесообразным с точки зрения комплексности дать как качественную, так и количественную оценку эффективности инфраструктуры железнодорожного и автомобильного транспорта. Используя эконометрическую модель (таблица 1), осуществлена оценка взаимного влияния инвестиций, направленных в сферу транспорта и связи, и объёма транзитных перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом на динамику роста внутреннего валового продукта.

В качестве переменных показателей определены ВВП в транспортной сети (*Y*), объём транзитных перевозок железнодорожным транспортом (*X1*), объём транзитных перевозок автомобильным транспортом (*X2*), объём инвестиций, направленных в сферу транспорта и связи (*X3*), объём перевозок автомобильным транспортом (*X4*), объём перевозок железнодорожным транспортом (*X5*). С помощью прикладной компьютерной программы «Eviews 9.0», на основе уравнения линейной регрессии между факторами и значениями выявлена альтернативная функция:

$$Y = -1530329.01+3327.15*X1+1081.24*X2+ +109.12*X3+12.87*X3+9.65*X4+4.87*X5 \quad (1)$$

$$R^2 = 0,9412 \text{ , } F_{cr}=69.86 < F_{stat}=244,77, \ t=1,256.$$

[27] Разработка автора на основе данных АО «Ўзбекистон темир йўллари».

На основе модели под влиянием факторов увеличение объёма транзитных перевозок железнодорожным транспортом на один процент вызывает рост объёма ВВП на 3,3 процента. А рост объёма инвестиций в сферу транспорта и связи на один процент вызывает увеличение объёма ВВП на 1,09 процента.

Таблица 1.

Основные показатели сети железнодорожной и автомобильной транспортной сети[28]

№	Годы	ВВП, млрд. сум		Объём транзит-ных перевозок по железной дороге, млн.т.	Объём транзит-ных автомо-бильных перево-зок, млн. т	Инвестиции, направлен-ные в сферу транспорта и связи, млрд. сум	Объём автомо-бильных грузо-перево-зок, млн. т	Объём желез-нодо-рожных грузо-перево-зок, млн. т.
		в ценах 2019 года	доля транс-порта и связи в ВВП, %					
1	2009	218432,3	11,6	10,444	0,47	11246,7	299,9	65,6
2	2010	242052,4	11,8	8,38	0,547	12365,1	324	56,9
3	2011	262142,8	11,9	11,221	0,687	10913,1	350,7	59,6
4	2012	283638,5	12,1	11,984	0,904	9443,9	379,1	61,5
5	2013	306329,6	12,1	8,158	0,775	14732,5	398,5	63,7
6	2014	321646,1	11,7	7,881	0,621	8986,1	419,1	65,7
7	2015	347056,1	11,2	7,602	0,513	8746,8	440,1	67,2
8	2016	368573,6	10,5	7,771	0,476	9058,1	468,8	67,6
9	2017	387739,4	8,3	7,108	0,602	8452,1	1040,9	68,1
10	2018	407514,1	7,3	7,271	0,612	7942,6	1068,2	68,4
11	2019	511838,1	7,3	7,375	0,605	9145,1	1176,8	70,1

На основе системного подхода в диссертации показаны основные задачи, обеспечивающие экономическую эффективность транспортной инфраструктуры.

на базе взаимного сотрудничества, основанного на партнёрстве элементов этой системы, достижение синергетического (качественный рост объёма пассажирских и грузовых перевозок, а также других услуг) и мультипликативного (увеличение количества рабочих мест в смежных и малых сетях) эффекта, способствующего развитию социально-экономических процессов;

полное и своевременное удовлетворение всё возрастающих потребностей социально-экономической системы и малых сетей страны, других экономических объектов в услугах, предоставляемых транспортной инфраструктурой;

содействие стимулированию пространства и трудовой деятельности работающего населения в качестве основного фактора, обеспечивающего развитие сети;

содействие привлекательности объектов, обладающих экономической, культурной и туристической значимостью;

[28] Составлено автором на основе данных Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике.

обеспечение конкурентоспособности товаров и услуг (стимулирующих эффективное использование возможностей транспортной инфраструктуры), предоставляемых транспортной инфраструктурой на внутреннем рынке страны и внешних рынках.

По нашему мнению, эффективное выполнение этих задач послужит поднятию на высокий уровень в международном масштабе индексов развития комплекса транспортной инфраструктуры.

Проведённое исследование позволило выявить среди параметров эффективности в оценке состояния эффективности транспортной инфраструктуры страны основные из них:

плотность груза;

коэффициент обеспеченности транспортной сетью хозяйствующих объектов;

уровень оказания транспортных услуг;

сопоставительное сравнение грузовых и пассажирских перевозок;

передвижение населения в средствах транспорта;

уровень обеспеченности населения транспортной сетью;

потребность населённых пунктов в обеспечении транспортной сетью.

С этой точки зрения, представлен метод расчёта показателей, характеризующих состояние экономической эффективности и динамику роста транспортной инфраструктуры (таблица 2).

Таблица 2

Метод расчёта показателей, характеризующих состояние экономической эффективности и рост динамики транспортной инфраструктуры[29]

Показатели	Метод расчёта	Условные обозначения
Плотность груза, *тысяч тонн- км*	$Y_Z = \frac{\sum Q_i}{S}$	Y_Z – плотность груза, *тысяч тонн-км*; Q_i – объём грузов, перевезённых с помощью автотранспорта, *тысяч тонн;* S – площадь территории, *тысяч км*^{2}.
Коэффициент обеспеченности хозяйствующих субъектов транспортной сетью	$K_{Tt} = \frac{\sqrt[3]{I_Q * I_S * I_{\text{общее}}}}{I_{AF}}$	K_{Tt} – коэффициент обеспеченности транспортной сетью хозяйствующих субъектов; I_Q – индекс изменения груза, повторно перевезённого всеми предприятими автотранспорта, независмо от формк собственности; I_S – индекс изменения площади территории страны; $I_{\text{общее}}$ – индекс изменения общего количества предприятий и организаций, независимо от формы собственности; I_{AF} – индекс изменения сроков пользования региональной автотранспортной сетью.
Уровень оказания транспортных услуг,	$D_{tx} = \frac{\sum QL_{\text{груз}}}{\text{М}_q}$	D_{tx} – уровень оказания транспортных услуг в сети, *т-км/тыс. сум;* $\sum QL_{\text{груз}}$ – грузооборот предприятий

[29] Разработка автора.

т-км / тыс. сум		автотранспорта, *т-км;* $М_q$– объём погрузки продукции (выполненных работ и оказанных услуг), произведёнными самими хозяйствующими субъектами, *тыс. сум.*
$К_{потенциал}$ - сравнение между собой перевозчиков грузов и пассажиров	$К_{потенциал} = \frac{\sum QL_{груз}}{К * \sum QL_{пас}}$	$К_{потенциал}$ - сравнение между собой грузовых и пассажирских перевозок; $\frac{\sum QL_{груз}}{К * \sum HL_{пас}}$ – пассажирооборот предприятий железнодорожного и автомобильного транспорта, *т-км;* К - коэффициент приведения пассажиро-километров к тонно-километрам. В железнодорожном транспорте равен единице, в автомобильном транспорте К равен 0,4.
Th_H - передвижение населения с помощью транспортных средств (обеспеченность), *пассажиры/человек*	$Th_H = \frac{\sum H_{пас}}{H}$	$\sum H_{пас}$ – число пассажиров, перевезённых автомобильным транспортом общественного пользования, *пассажиры;* H – численность населения территории, *человек.*
$Tt_Н$ – уровень обеспченности населения транспортной сетью,	$Tt_Н = \frac{\sqrt{I_{AT} * I_{QL}}}{I_{ATC}}$	I_{AT} - индекс изменения обеспеченности населения автомобильным транспортом; I_{QL} - индекс изменения пассажирооборота; I_{ATC} – индекс изменение срока службы транспорта.
К – уровень обеспеченности населённых пунктов транспортной сетью	$К = \frac{\sqrt[3]{S * N * H}}{L_д}$	S – площадь территории, тыс. км^2; H – численность населения территории, человек; N – количество элементов инфраструктуры; $L_д$ – протяженность обычно используемых дорог.

В результате исследования выявлена необходимость при оценке эффективности транспортной инфраструктуры разработки экономических методов развития сферы, совершенствования системы качества и контроля, а также оценки уровня оказания транспортных услуг, вместе с тем, их значений, плотности грузов, доставки, особенностей оценки показателей их эффективности.

По нашему мнению, после внедрения в практику предложений по разработанному методу и кластерной модели оказания транспортных услуг достигнуты следующие практические результаты:

создана возможность оперативной оценки на основе единой системы показателей транспортной инфраструктуры страны;

обеспечена высокая эффективность использования сооружений дорожно-транспортной инфраструктуры;

обеспечены качество и оперативность, безопасность и уверенность в доставке грузов.

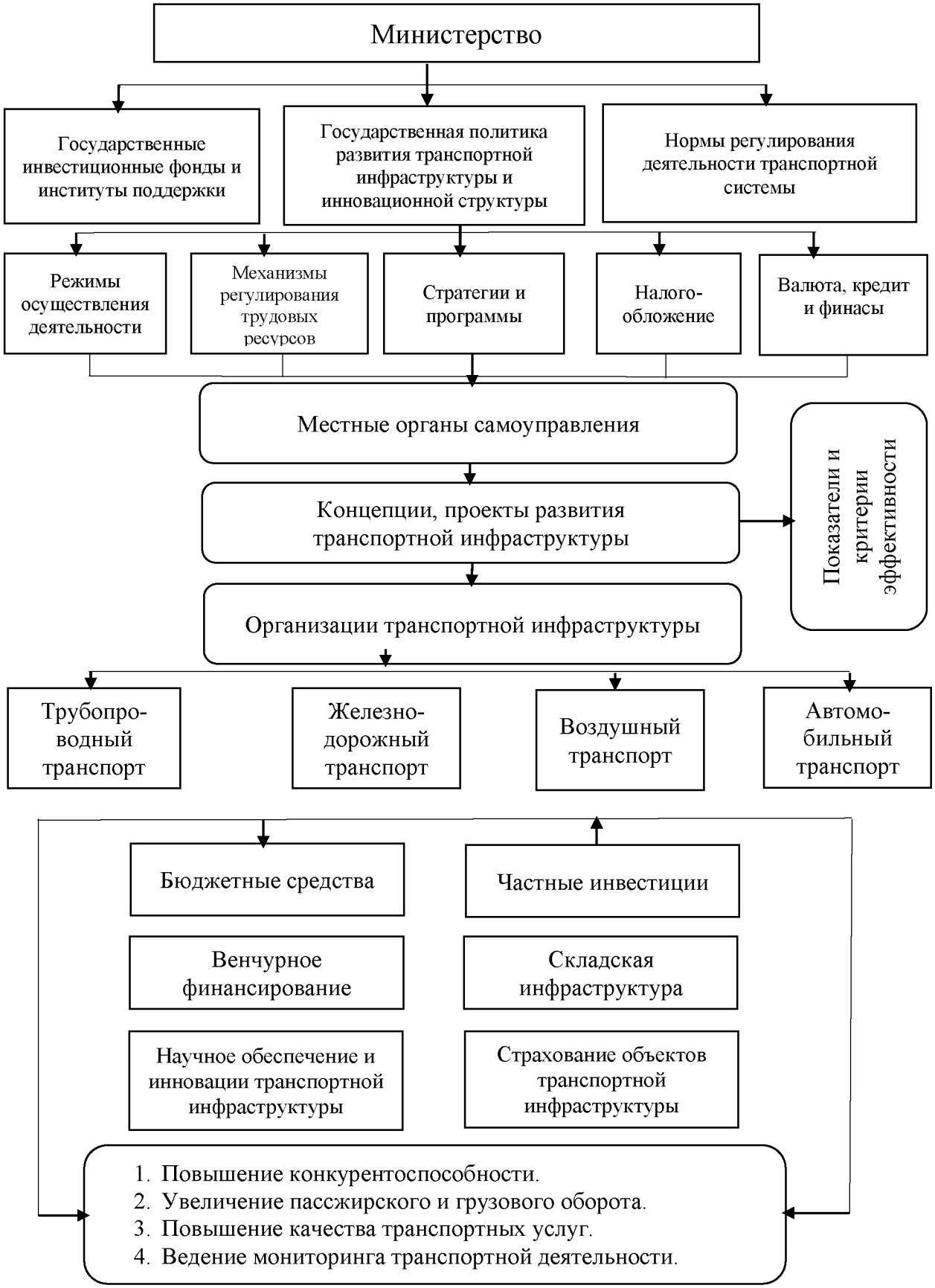


Рисунок 5. Организационно-экономический механизм развития транспортной инфраструктуры страны[30].

[30] Разработка автора.

В третьей главе диссертации под названием **«Основные направления повышения экономической эффективности транспортной инфраструктуры страны»** предложен организационно-экономический механизм развития автомобильного и железнодорожного транспорта страны, научно обоснована необходимость внедрения в транспортной сфере направления корпоративного риск-менеджмента и разработки положения о системе риска в процессе доставки. Систематизированы современные методы оценки рисков в транспортной инфраструктуре, разработана имитационная модель оценки степени влияния рисков, наряду с этим, обоснованы значения коэффициентов удельного веса разработанных мер по минимизации степени влияния рисков.

По нашему мнению, для совершенствования организационно-экономического механизма развития транспортной инфраструктуры необходим комплексный подход, в настоящее время целесообразно совершенствование на основе принципов инвестиционного механизма развития транспортной инфраструктуры, механизма стимулирования внешнеэкономической деятельности, эффективного ведения налоговой политики, регулирования таможни, подготовки и переподготовки кадров для транспортной инфраструктуры. Организационно-экономический механизм развития транспортной инфраструктуры отражён на рисунке 5. По нашему мнению, целесообразна работа организационно-экономического механизма развития транспортной инфраструктуры на основе следующих принципов:

учитывание мирового опыта в сфере организации осуществления деятельности и развития транспортной инфраструктуры, в частности, нормативных документов, регулирующих деятельность транспортной инфраструктуры;

учитывание координации законодательства республики узбекистан в сфере развития транспортной инфраструктуры и стратегии регионального социально-экономического развития;

основанность реализуемых на региональном уровне существующих стратегий экономического развития на существующих финансовых институтах, обеспечивающих решение требующих решения финансово-экономических вопросов;

модернизация транспортной инфраструктуры и объединение в единую систему комплексную систему стимулирующих реализацию инновационных проектов институтов, участвующих в процессе развития.

В результате внедрения предложенного организационно-экономического механизма появилась возможность для эффективного использования транспортной инфраструктуры в качестве фактора развития страны и оперативной организации в ней бизнес-деятельности, развития и координации различных элементов транспортной инфраструктуры на основе их взаимного влияния, превращения её не только в совокупность отдельных составных частей, но и в единую систему, обеспечивающую высокую эффективность для пользователей транспортных услуг.

Автором в диссертации изучены причины, вызывающие отрицательные последствия рисков, на их основе появилась возможность оценки степени

влияния рисков, связанных с реализацией проектов, на развитие транспортной инфраструктуры. В диссертации осуществлена оценка основного метода, чаще всего применяемого в проектах по оценке рисков.

В диссертации автором на основе анализа возможностей применения методов оценки рисков разработана имитационная модель минимизации степени влияния рисков (в ней использован комплекс выше перечисленных методов); её целесообразно использовать при оценке степени влияния рисков, которые могут появиться при организации и развитии транспортной инфраструктуры (рисунок 6).

Основанность и достоверность результатов экспертных оценок больше зависит не от числа привлечённых специалистов, а от их качества. Основной задачей группы экспертов считается выявление коэффициентов удельного веса по степени влияния и видам рисков (Fi) и по каждым причинам каждого вида рисков (Fij).

Таблица 3

Значения удельных коэффициентов мероприятий, разработанных по минимизации степени влияния рисков[31]

№	Наименование мероприятий	Значения удельных коэффициентов (всего = 1,0)
1.	Организация специального резервного фонда (фонда риска) проекта для покрытия возможных рисков на всех этапах реализации проекта	0,5
2.	Проведение дополнительной технической и технико-экономической экспертизы проекта при наличии изменяющихся внешних и внутренних условий	0,15
3.	Страхование проектных рисков (и при необходимости, в случае большого объёма работ – повторное страхование)	0,01
4.	Определение правовой, административной и материальной ответственности участников основного проекта	0,05
5.	Оценка вероятности проявления непредвиденных событий и прогнозирование их начала	0,15
6.	Мониторинг процессов реализации проекта	0,07
7.	Контроль автором на всех этапах (начиная с его разработки и до завершения реализации) результатов реализации проекта	0,07

Автором на заключительном этапе расчётов осуществлена оценка показателя общего риска по альтернативной трёхбалльной шкале:

0 – 0,35 – низкая степень общего риска;

0,36 – 0,75 – средняя степень общего риска;

0,76 – 1,0 – высокая степень совокупности рисков.

[31] Разработка автора.

В диссертации соответствующим образом выявлены коэффициенты удельного веса для каждого вида разработанных мер по минимизации степени влияния риска (таблица 3).

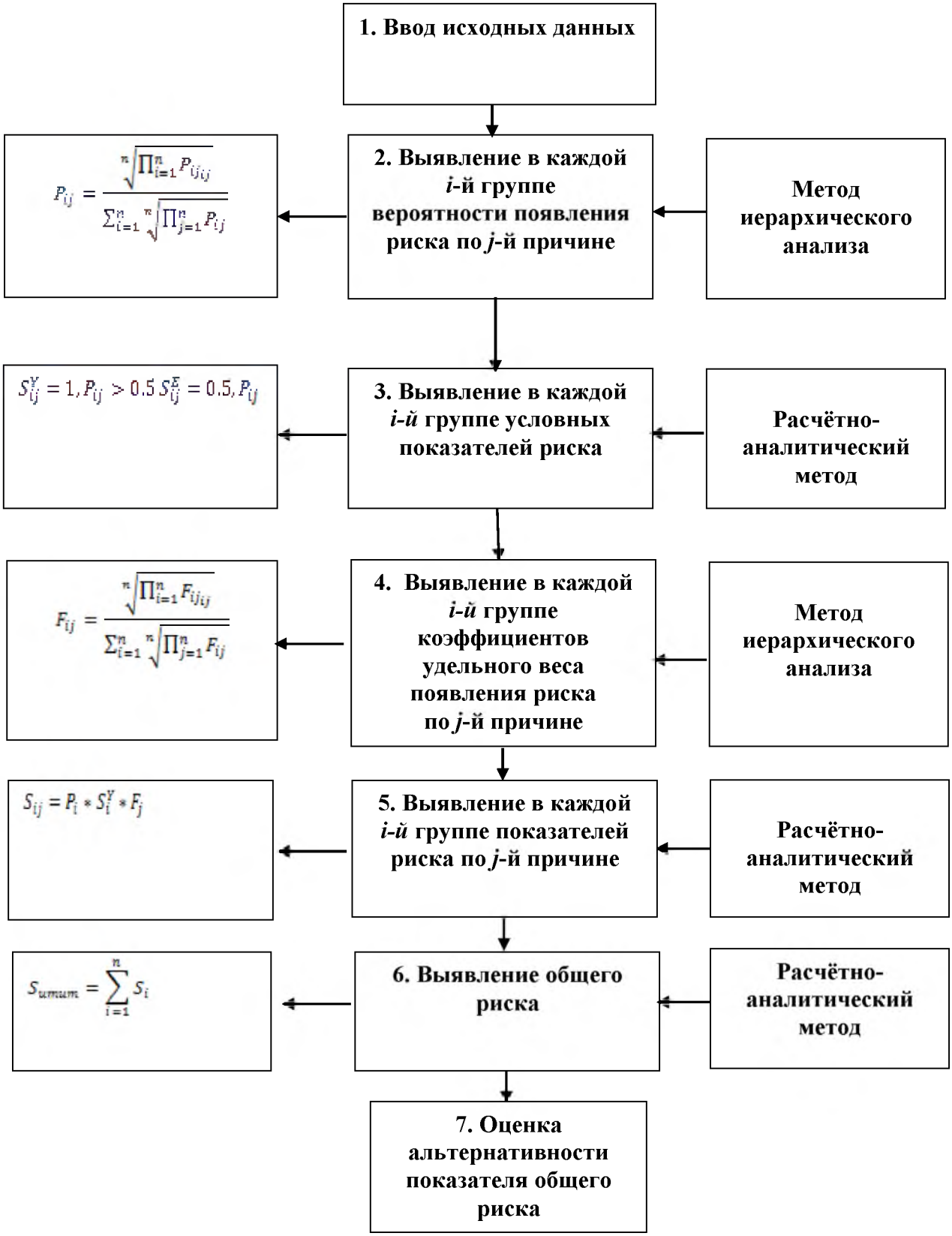


Рисунок 6. Имитационная модель оценки степени влияния рисков на развитие транспортной инфраструктуры[32].

[32] Разработка автора.

С учётом результатов применения рассмотрено выше разработанной модели оценки степени влияния рисков нами предложена система показателей интегральной эффективности экономического развития транспортной инфраструктуры в составе инфраструктуры страны.

Основываясь на систему показателей интегральной эффективности, социально-экономический эффект, получаемый в результате повышения эффективности развития транспортной инфраструктуры страны, будет выражаться в следующем:

- содействие активизации инвестиционных процессов, техническое перевооружение и стимулирование предприятий транспортной инфраструктуры;
- содействие развитию межрегионального и межгосударственного интеграционного сотрудничества в сфере развития транспортной инфраструктуры;
- содействие преодолению технологической отсталости технологий и технических средств, применяемых в транспортной инфраструктуре.

Таким образом, в результате реализации разработанных мер по минимизации степени влияния всех видов рисков, которые могут появиться в развитии транспортной инфраструктуры, появится возможность достижения высокого синергетического эффекта в экономической, инновационно-технологической, экологической и социальных сферах. Развитие транспортной инфраструктуры создаст возможность содействия не только для обеспечения возможностей развития территориальной социально-экономической инфраструктуры, но и формирования единого социального пространства по оказанию населению транспортных услуг, соответствующих стандартам качества жизни населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Исходя из цели и задач исследования, выполнен обзор содержания категорий «транспорт», «инфраструктура» и «транспортная инфраструктура». Научно обоснована взаимосвязь инфраструктуры с экономическими системами разного уровня и приведена классификация специфических особенностей развития инфраструктуры.

2. Основной проблемой, оказывающей отрицательное влияние на эффективную деятельность и развитие транспортной инфраструктуры в составе социально-экономической системы страны является неспособность полностью удовлетворить постоянно растущие потребности в объёмах пассажирских и грузовых перевозок, оперативности и удобстве. Систематизированы факторы, оказывающие влияние на развитие транспортной инфраструктуры страны.

3. Начиная с 2012 года, в нашей стране резко снизились транзитные перевозки и поступления. Данное положение объясняется относительно высоким тарифом, установленным со стороны АО «Ўзбекистон темир йўллари» на некоторые товары Таджикистана.

4. Усовершенствование социально-экономического механизма развития транспортной инфраструктуры позволило достичь стабильности институтов, стимулирующих реализацию инновационных проектов и институтов, участвующих в процессе модернизации и развития транспортной инфраструктуры.

5. На основе современной концепции совершенствования социально-экономического механизма развития транспортной инфраструктуры разработана система показателей оценки эффективности транспортной инфраструктуры, а также показаны основные задачи по развитию транспортной инфраструктуры, эффективная реализация этих задач послужит увеличению до высокого уровня в международном масштабе индексов развития рейтинга транспортного комплекса страны.

6. На основе функциональных принципов, которые необходимо учитывать в эффективном развитии транспортной инфраструктуры страны, разработан метод расчёта показателей, характеризующих экономическую эффективность и рост динамики транспортной инфраструктуры.

7. Предложенные методы и рекомендации по повышению эффективности транспортной инфраструктуры страны позволяют разработать среднесрочную и долгосрочную стратегию развития транспортной инфраструктуры, модернизировать систему, проводить эффективную деятельность по координации и интеграции бизнес-сотрудничества, наряду с этим, повысить эффективность деятельности транспортной инфраструктуры страны.

8. Заключая можно сказать, что из-за того, что на протяжении многих лет не решаются некоторые проблемы, сотрудничество транспортных предприятий не отвечает требованиям. Для решения этих проблем намечен ряд задач, но организационный механизм, обеспечивающий реализацию этих задач и эффективную деятельность сети, работает неэффективно.

THE SCIENTIFIC COUNCIL DSc.03/30.12.2019.I.03.05
AWARDING SCIENTIFIC DEGREES AT THE TASHKENT STATE TECHNICAL UNIVERSITY NAMED AFTER ISLAM KARIMOV

TASHKENT STATE UNIVERSITY OF ECONOMICS

RAHIMOV KHASAN SHUKURJONOVICH

INCREASING THE ECONOMIC EFFICIENCY OF THE DEVELOPMENT OF THE COUNTRY'S TRANSPORT INFRASTRUCTURE
(on example of rail transport infrastructures)

08.00.03 – Industrial economy

DISSERTATION ABSTRACT
of doctor of philosophy (PhD) on economic sciences

Tashkent – 2021

The theme of the doctor of philosophy (PhD) in economic sciences was registered at the Supreme Attestation Commission at the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan under number №B2020.4.PhD /Iqt.631.

The dissertation has been prepared at the Tashkent State University of Economics.

The abstract of the dissertation is posted in three languages (Uzbek, Russian, and resume in English) on the website of Scientific council (www.tdtu.uz) and the website of «Ziyonet» Information and Educational portal (www.ziyonet.uz).

Scientific supervisor:	**Askarova Mavluda Turabovna** Candidate of economic sciences, Docent
Official opponents:	**Tursunov Bahtiyar Muhamedjanovich** Doctor of Economic Sciences, Professor
	Husainov Ravshan Rahimovich Candidate of Economic Sciences, Docent
Leading organization:	**Tashkent State University of Transportation**

The defense of the dissertation will take place «8» 09 2021 at 16 at the meeting Science council No DSc.03/30.12.2019.I.03.05 at Tashkent State Technical University Named after Islam Karimov (Address: 100095, Tashkent, Universitet street, 2. Tel/Fax: (+99871) 246-03-41; email: tstu_info@edu.uz)

The doctoral dissertation can be reviewed at the Information Resource Center of Tashkent State Technical University Named after Islam Karimov (is registered under №___). Address: 100095, Tashkent, Universitet street, 2. Tel/Fax: (+99871) 246-03-41;

The abstract of the dissertation sent out on «23» 08 2021.
(mailing report No. 9 on «23» 08 2021).

N.M.Mahmudov
Chairman of the scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of Economics, Professor

G.J.Allaeva
Scientific secretary of the scientific council for awarding scientific degrees, Doctor of philosophy in economic sciences, PhD, Docent

M.A. Makhamova
Chairman of the scientific seminar under the scientific council for awarding degrees, Doctor of Economic, Professor

INTRODUCTION (abstract of PhD dissertation)

The aim of this research work is development of proposals and recommendations to improve economic efficiency of the country's transport infrastructure development.

The object of the research are railway transport infrastructures of the Republic of Uzbekistan.

The scientific novelty of the research work is as follows:

has been proposed the assessment of the efficiency of national transport infrastructure is justified, taking into account the boundary value of the share in the GDP of transport services (> 11%), growth in volume of freight and passenger transport (> 6%) and share of national transport in international transport (> 80%);

has been justified feasibility of assessing the cost-effectiveness of transport infrastructure, taking into account the degree of security and nature protection measures at all transport infrastructure facilities;

has been justified feasibility of identifying the degree of risk in the development of transport infrastructure in the following intervals: low degree 0-0.35, average degree 0.36 - 0.75 and high degree 0.76 - 1.0;

has been proposed to increase the efficiency of railway transport infrastructures based on the transition from a joint-stock company to public-private partnership.

Implementation of the research results. Following results were revealed basing on scientific research results on improving the economic efficiency of the country's transport infrastructure development:

proposals on the assessment of the efficiency of national transport infrastructure is justified, taking into account the boundary value of the share in the GDP of transport services (> 11%), growth in volume of freight and passenger transport (> 6%) and share of national transport in international transport (> 80%) were introduced into the activities of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» (certificate of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» dated December 4, 2020 No. NG/6861). Usage of scientific results made it possible to effectively organize business processes in the joint-stock company, control the storage of accepted goods and the movement of goods flows and reduce delivery costs by 13 percent;

proposals for assessment the cost-effectiveness of transport infrastructure, taking into account the degree of security and nature protection measures at all transport infrastructure facilities were introduced into the activities of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» (certificate of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» dated December 4, 2020 No. NG/6861). The introduction of the rating of the system of integral assessments of these indicators into the activities of the joint-stock company made it possible to increase economic efficiency by 12-14 percent;

proposals on the feasibility of identifying the degrees of risk in the development of transport infrastructure in the following intervals: low degree 0 - 0.35, average degree 0.36 - 0.75 and high degree 0.76 - 1.0 were introduced into

the activities of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» (certificate of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» dated December 4, 2020 No. NG/6861). The implementation of this optimized model has made it possible to prevent expected risks and reduce the impact of risk by 12-14 percent;

proposals for increasing the efficiency of railway transport infrastructures based on the transition from a joint-stock company to public-private partnership were introduced into the activities of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» (certificate of Joint-stock company «Uzbekistan Railways» dated December 4, 2020 No. NG/6861). As a result of the introduction of this organizational and economic mechanism into the company's activities, the integration of all transport enterprises involved in the security chain is ensured, and the possibility of reducing delivery time by 25 percent was created.

Structure and size of dissertation. The thesis consists of introduction, three chapters, nine paragraphs, general summary, reference list and annexes; thesis' main content consists of 130 pages.

ЭЪЛОН ҚИЛИНГАН ИШЛАР РЎЙХАТИ
СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ
LIST OF PUBLICATIONS

I бўлим (I часть; I part)

1. Рахимов Х.Ш. Темир йўл транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самарадорлигини ошириш. // Иқтисодиёт ва таълим. - Тошкент, 2020. – №1, б.203-209. (08.00.00; №11).
2. Рахимов Х.Ш. Транспорт инфратузилмасини иқтисодий самарадорлигининг назарий асослари. // Бизнес-Эксперт. - Тошкент, 2020. – №3, б.90-94.
3. Рахимов Х.Ш. Темир йўл транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда кластер моделини қўллашнинг иқтисодий самарадорлиги. // Илм-фан ва инновацион ривожланиш. - Тошкент, 2020. – №3, б.31-38.
4. Rahimov H.Sh. Assessment of The Economic Efficiency of Development of Transport Infrastructure // International Journal of Research in Management & Business Studies (IJRMBS 2019). Volume 6, Issue 3 (July-September 2019). Impact Factor (5) GIF – 0.70.
5. Rakhimov H.Sh. Theoretical and Practical Basis for Development of Transport Infrastructure// Asian Journal of Technology & Management Research (AJTMR) ISSN: 2249-0892. Volume 9, Issue-2 (Dec-2019). Impact Factor (5) GIF – 0.70.
6. Rakhimov H.Sh. Economic-matematical model for assessing the economic efficiency of transport infrastructure. //»Ўзбекистон Речпубликасининг Ҳаракатлар стратегияси: Макроиқтисодий барқарорлик, инвестицион фаоллик ва инновацион ривожланиш истиқболлари» Халқаро онлайн илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Тошкент, Ўзбекистон, 2020 йил 10-11 декабрь Б. 63-68.
7. Rakhimov H.Sh. Improving the economic activity of transport infrastructure // Proceedings of Global Technovation 2nd International Multidisciplinary Scientific Conference Hosted from London, U.K. December 28th, 2020.
8. Рахимов Х.Ш. Иқтисодиётни модернизациялашда транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг асосий йўналишлари. // «Ўзбекистонда хусусий мулчилик ва оила тадбиркорлигини ривожлантириш истиқболлари» мавзусидаги Республика онлайн илмий-амалий анжумани илмий мақола ва тезислар тўплами. – Т.: ТДИУ, 2020. Б. 286-289.
9. Рахимов Х.Ш. Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг хорижий тажрибаси. ТДИУнинг Кичик бизнес субъектлари фаолиятида логистик инфратузилмани ривожлантириш омиллари. Республика илмий-амалий конференцияси маъруза тезислари тўплами. – Т.: ТДИУ, 2019. Б. 76-80.
10. Рахимов Х.Ш. Мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий-математик модели. // «Ўзбекистон

Республикасида корпоратив бошқарув ва рақобат муҳитини ривожлантиришнинг долзарб масалалари» Республика илмий-амалий анжумани илмий мақола ва тезислари тўплами. –Т.: ТДИУ, 2017. Б. 264-269.

II бўлим; (II часть; II part)

11. Rakhimov H.Sh., Askarova M.T. The Main Directions of Increasing the Economic Efficiency of Transport Infrastructure. Asian Journal of Technology & Management Research (AJTMR) ISSN: 2249-0892. Volume 10, Issue-02 (Dec-2020). Factor (5) GIF – 0.70.

12. Рахимов Х.Ш. Совершенствование методических подходов расчета валового регионального продукта и ее влияние на экономический рост. // Иқтисодиёт ва таълим. - Тошкент, 2017. – №1, б.188-194. (08.00.00; №11).

13. Rahimov H.Sh., Increasing the efficiency management of 3PL and 4PL logistics companies in the railway system. // «Ўзбекистон Республикасининг Ҳаракатлар стратегияси: макроиқтисодий барқарорлик, инвестицион фаоллик ва инновацион ривожланиш истиқболлари» мавзусидаги Халқаро илмий-амалий анжуман, илмий маъруза ва мақолалар тўплами. II-Шўъба Тошкент. 2018 йил 28-29 май. Б. 101-105.

14. Рахимов Х.Ш. Мамлакатимизда кичик бизнес ва хусусий тадбиркорлик фаолиятини ривожлантиришда рақобат муҳитини такомиллаштиришнинг зарурати. // «Иқтисодиётнинг таянч тармоқларида ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш асосида импортни қисқартириш ва кооперация алоқаларини ривожлантириш стратегияси» мавзусидаги Республика илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. Тошкент. 2016. Б. 302-305.

15. Рахимов Х.Ш. Иқтисодиётни барқарор ўсишини таъминлашда инвестицион муҳитни шакллантиришнинг аҳамияти. // «Иқтисодиётнинг таянч тармоқларида ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш асосида импортни қисқартириш ва кооперация алоқаларини ривожлантириш стратегияси» мавзусидаги Республика илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. Тошкент. 2016. Б. 161-164.

16. Рахимов Х.Ш. Мамлакатимизда кичик бизнес ва хусусий тадбиркорлик муҳитини ривожлантириш. // «XXI АСР – ИНТЕЛЕКТУАЛ АВЛОД АСРИ» шиори остидаги ёш олимлар ва талабаларнинг ҳудудий (Тошкент шаҳри ва Тошкент вилояти учун) илмий-амалий конференцияси мақолалар тўплами. Тошкент. 2016. Б. 51-56.

17. Рахимов Х.Ш. Ижтимоий-иқтисодий ривожланишиннг инклюзив иқтисодий ўсишга таъсири. // «Ўзбекистон Республикасида таълим узлуксизлиги ва узвийлигини таъминлаш: устувор йўналишлар ва долзарб вазифалар» мавзусидаги илмий-амалий анжуманнинг тезислари тўплами. Тошкент. 2018. Б. 113-116.

18. Рахимов Х.Ш. Инновацион ривожланиш мамлакат экспорт салоҳиятини ошириш омили сифатида. // «Ўзбекистон иқтисодиётининг барқарор ривожланиши: омиллар, натижалар ва истиқболлар» мавзусидаги

Республика илмий-амалий анжуманнинг тезислари тўплами. Тошкент. 2018. Б. 302-304.

19. Рахимов Х.Ш. Развитие инновационной деятельности как фактора обеспечения качественного роста экономики Узбекистана. // Иқтисодиёт ва таълим. - Тошкент, 2019. – №2, б.61-67. (08.00.00; №11).

20. Рахимов Х.Ш. Транспорт инфратузилмасини ривожлантиришда логистика қоидаларини қўллашнинг иқтисодий самарадорлиги. ТДИУнинг Кичик бизнес субъектлари фаолиятида логистик инфратузилмани ривожлантириш омиллари. Республика илмий-амалий конференцияси маъруза тезислари тўплами. – Т.: ТДИУ, 2019. Б. 80-83.

21. Рахимов Х.Ш. Автомовил транспортида юк ташувларини такомиллаштириш. // «Реал секторда ишлаб чиқаришни модернизация ва диверсификация қилишда инновацион технологиялар» Республика илмий-амалий конференцияси илмий мақолалар ва тезислар тўплами. Тошкент. 2017. Б. 136-140.

22. Рахимов Х.Ш. Проблемы, парадоксы и перспективы инфраструктурного развития и модернизации экономики. // «Реал секторда ишлаб чиқаришни модернизация ва диверсификация қилишда инновацион технологиялар» Республика илмий-амалий конференцияси илмий мақолалар ва тезислар тўплами. Тошкент. 2017. Б. 290-295.

23. Рахимов Х.Ш. Инфратузилманинг ижтимоий-иқтисодий моҳияти ва ўзига хос хусусиятлари. // «Ўзбекистон Республикасида корпоратив бошқарув ва рақобат муҳитини ривожлантиришнинг долзарб масалалари» Республика илмий-амалий анжумани илмий мақола ва тезислари тўплами. –Т.: ТДИУ, 2017. Б. 301-304.

24. Rakhimov H.Sh. Economic efficiency of attracting investments in railway infrastructure. // «Ўзбекистон Республикаси озиқ-овқат саноатини барқарор ривожлантириш ва экспорт салоҳиятини ошириш омиллари» мавзусидаги республика илмий-амалий анжуманнинг материаллари тўплами. –Т.: ТДИУ, 2016. Б. 158-161.

25. Rakhimov H.Sh. Why do logistics and transport matter for development. // «Иқтисодиётнинг таянч тармоқларида ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш асосида импортни қисқартириш ва кооперация алоқаларини ривожлантириш стратегияси» мавзусидаги Республика илмий-амалий анжуманининг илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. –Т.: ТДИУ, 2016. Б. 205-207.

26. Рахимов Х.Ш. Ангрен-Поп темир йўл линиясининг иқтисодий самарадорлиги. // «Иқтисодиётнинг таянч тармоқларида ишлаб чиқаришни маҳаллийлаштириш асосида импортни қисқартириш ва кооперация алоқаларини ривожлантириш стратегияси» мавзусидаги Республика илмий-амалий анжуманининг илмий мақолалар ва маърузалар тўплами. –Т.: ТДИУ, 2016. Б. 229-231.

Автореферат «Iqtisod-Moliya» нашриётида таҳрирдан ўтказилди
(17.08.2021)

Босишга рухсат этилди: 17.08.2021 йил.
Бичими 60x84. «Times New Roman»
Гарнитурада рақамли босма усулида босилди.
Шартли босма табоғи 3,6. Адади: 100. Буюртма № 27

«DAVR MATBUOT SAVDO» МЧЖ
босмахонасида чоп этилди
100198, Тошкент, Қўйлиқ, 4-мавзе, 46.